

BürgerInnenbrief **Mitte**

12. Oktober 2009



DIE LINKE.

Fraktion in der
Hamburgischen Bürgerschaft

Nach der Wahl +++ Wilhelmsburg +++ Bypass für Finkenwerder? +++ Horner Doppelrennbahn +++ Spuren suchen

DIE LINKE auf dem Weg nach vorn



Der neue Hamburger Bundestagsabgeordnete mittenmang von WahlkämpferInnen

Der Ausgang der Bundestagswahlen ist von mir und sicherlich dem Großteil der LeserInnen des BürgerInnenbriefs mit Spannung erwartet worden. Dass ich das Direktmandat dieses Wahlkreises würde gewinnen können, habe ich zu keinem Zeitpunkt angenommen. Das wichtigste Wahlziel war für mich, durch den Wahlkampf im Wahlkreis 19 dazu beizutragen, dass DIE LINKE ihren Stimmanteil in Hamburg ausbaut und erneut mit einem Mandat über die Landesliste in Berlin vertreten ist. Jan van Aken aus Hamburg wird künftig in Berlin die Bundespolitik mitbestimmen. Ich denke, dass das kleine Wahlkampfteam im Wahlkreis 19 ein sehr gutes Ergebnis erreicht hat. Ein zweites Ziel war bekanntlich, dem Vertreter der Sozialdemokratie doch einige Stimmen abzu-

nehmen. Zwar vertritt der SPD-Politiker Johannes Kahrs erneut diese Stadtteile in Berlin, aber trotz seines erdrückenden Wahlkampffonds musste auch er erhebliche Stimmverluste hinnehmen. Ob dieser Denktzettel bei ihm und der Sozialdemokratie zu Veränderungen führt, bleibt abzuwarten. Ein wichtiges Wahlziel war für mich persönlich schließlich, in der Auseinandersetzung dazu beizutragen, die Resonanz des Kandidaten der NPD klein zu halten. Auch dieses ist mit Beteiligung vieler BürgerInnen erreicht worden.

Es gibt Grund zur Freude: DIE LINKE hat bei der Bundestagswahl bundesweit, aber auch in Hamburg ihr Ergebnis deutlich verbessern können und nach 6,3% im Jahr 2005 nunmehr einen Stimmenanteil von 11,2% (+4,9%) erreicht.

Knapp 100.000 WählerInnen und damit etwa 40.000 mehr als 2005 haben sie diesmal gewählt. Dies ist nach dem Saarland (21,2%) und Bremen (14,2%) das drittbeste Ergebnis unter den westdeutschen Landesverbänden. Das Hamburger Ergebnis liegt auch über dem von anderen westdeutschen Großstädten: Dortmund 11,2%, Berlin-West 10,8%, Frankfurt 10,5%, Essen 9,7%, Köln 9%, Düsseldorf 8,6%. Auch der Zuwachs gegenüber 2005 ist in Hamburg höher als in allen anderen westdeutschen Großstädten mit der Ausnahme von Bremen.

Demgegenüber hat die Hamburger Sozialdemokratie, ganz im Bundestrend (-11,2%), ihr Waterloo erlebt. Sie verlor 11,3% Stimmenanteil bzw. 123.000 WählerInnen. Dies ist das mit Abstand schlechteste Ergebnis der Nachkriegsgeschichte. Die Partei ist mit 27,4% Stimmenanteil sogar hinter die CDU mit 27,9% zurückgefallen. Aber auch diese dürfte keinen Grund zur Zufriedenheit haben. Die CDU verlor rund 26.000 Stimmen und schnitt mit 27,9% (246.000 Stimmen; -1,0%) so schlecht ab wie bei keiner Bundestagswahl zuvor.

Das ganze Ausmaß des Verfalls der »Volksparteien« CDU und SPD in Hamburg wird deutlich, wenn man ihre Stimmen auf die Zahl der Wahlberechtigten bezieht. Repräsentierten sie 1998 (SPD: 36,7%; CDU: 24,0%) immerhin noch 61% derer, die berechtigt waren, zu wählen, sind es im Jahr 2009 noch ganze 40% (SPD: 19,3%; CDU: 19,6%). Auch die Hamburger Grünen mussten – ganz entgegen dem Bundestrend – Federn lassen und verloren knapp 3.000 WählerInnen. Lediglich wegen der gesunkenen Wahlbeteiligung reichte es noch zu einem leichten Plus von 0,7% auf jetzt 15,6% (absolut: 138.000 WählerInnen).

Dagegen konnte die andere Kraft des bürgerlichen Lagers, die FDP – ebenfalls ganz im Bundestrend –, ihren Stimmenanteil von 9,0% in 2005 auf 13,2% erhöhen. Die 32.000 neuen WählerInnen kommen in erster Linie von der CDU. Hinzu gesellen sich auch enttäuschte WählerInnen der Sozialdemokraten und der Grünen.

Besorgniserregend auch in Hamburg ist die deutliche Zunahme der Wahlenthaltung. Sie sank von 77,5% im Jahr 2005 auf nunmehr 71,1%. 60.000 BürgerInnen, die 2005 noch gewählt hatten, blieben nunmehr zusätzlich der Wahlurne fern. Insgesamt verzichteten 363.000 HamburgerInnen auf die Wahrnehmung ihres Wahlrechts und wurden dadurch mit 28,9% zur stärksten »Partei«. Die Wahlbeteiligung in Hamburg ist zudem extrem nach unterschiedlichem Sozialstatus aufgefächert. Kurz gesagt gehen die BürgerInnen in den gut situierten Stadtteilen überdurchschnittlich zur Wahl, während in den Stadtteilen mit einem großen Anteil von BürgerInnen mit Migrationshintergrund oder mit eher niedrigerem Haushaltseinkommen ein Großteil zu Hause bleibt. In Hamburger Stadtteilen mit niedrigem Durchschnittseinkommen lag die Wahlbeteiligung bei nur 61,3%. Dies ist für mich der enttäuschende Aspekt bei dieser Wahl: auch dieses Mal liegt der Wahlkreis 19 am Schluss der Rangskala.

Bekanntlich ist der Wahlkreis 19 nicht identisch mit dem Bezirk Hamburg-Mitte. Wilhelmsburg gehört bei den Bundestagswahlen zum Wahlkreis Bergedorf-Harburg, während die Sternschanze und einige Teile des Bezirks Nord wiederum

zum Wahlkreis 19 hinzugefügt wurden. Mich hat interessiert, wie die Ergebnisse aussehen würden, wenn man dies in Rechnung stellt. Angefügt sind daher die Ergebnisse der Wahlkreise, umgerechnet nach den Resultaten für die Bezirke; auf der folgenden Seite schließlich noch eine Liste mit den Ergebnissen aus den Stadtteilen.

Zweitstimmen Bundestagswahl 2009 nach Bezirken

	WBT	Gültig	LINKE	in %	gg. 2005 Stimmen	gg. 2005 in %
Mitte	61,5	104.618	15.912	15,2	6.021	6,7
Altona	74,0	130.651	16.093	12,3	6.995	5,6
Eimsbüttel	76,3	140.484	14.623	10,4	5.646	4,3
Bergedorf	67,5	58.556	6.172	10,5	2.478	4,8
Harburg	65,6	68.628	7.925	11,5	3.132	5,2
Nord	74,2	159.541	16.692	10,5	6.423	4,3
Wandsbek	72,4	221.171	21.279	9,6	8.538	4,2
Hamburg	71,1	883.649	98.696	11,2	39.233	4,9

Die Verschiebungen und Veränderungen im Kräfteverhältnis der Hamburger Parteien folgen im Wesentlichen den Bundestrends. Die größte Wirtschaftskrise seit den 1930er Jahren hat zum beschleunigten Niedergang der SPD (Agenda 2010) und zu einer Umgruppierung innerhalb des bürgerlichen Lagers geführt, die dazu ausreicht, politische Mehrheiten für eine Fortsetzung neoliberaler Politik zu sichern. Die »Westerwellisierung« speist sich aus der Hoffnung bei Teilen der sozialen Basis (vor allem) des bürgerlichen Lagers – in erster Linie aus dem Bereich Kleineigentümer und Vermögensbesitzer –, im Krisenprozess eine Verteidigung bzw. die Rückeroberung ihrer Eigentumspositionen erreichen zu können.

Die politische Konstellation bleibt aber insgesamt fragil, weil das bürgerliche Lager die Krise mit neoliberalen Instrumenten (Steuersenkungen etc.) zu bewältigen sucht. Das schwarz-gelbe Regierungsbündnis wird sich beim Versuch, das Unmögliche zu realisieren, zwangsläufig in Widersprüche verwickeln müssen.

Hinzu kommt für Hamburg, dass Teile des bürgerlichen Publikums mit der schwarz-grünen Landespolitik keineswegs einverstanden sind. Der Widerstand etwa gegen die Schulreform hat die Umgruppierung Richtung FDP zusätzlich befördert. Auch die Stagnation der GAL (auf hohem Niveau) hat hamburgspezifische Aspekte und viel mit dem rigorosen Abschied des grünen Regierungspersonals (Moorburg, Bürgerbeteiligung etc.) von hehren Grundsätzen zu tun.

Die Sozialdemokratie wird abgestraft für die Durchsetzung und das Festhalten an der Agenda 2010. In Hamburg kommen der desaströse innerparteiliche Zustand (Stimmzettelklau, Kandidatur Ilkhanipour in Eimsbüttel etc.) und die konturlose Haltung als Oppositionspartei (z.B. in der Frage der Schulreform, Haushalt etc.) hinzu. Insofern steht auch in Hamburg die Frage der Erneuerung der Sozialdemokratie auf der Tagesordnung. Ob Olaf Scholz (der ja immer noch zur Agenda 2010 steht) eine solche glaubwürdig verkörpern kann, bleibt offen.

Stadtteil	Wahlberechtigt	gültig (ohne Briefw.)	WBT in %	SPD	in %	CDU	in %	GAL	in %	FDP	in %	LINKE 09	in %	LINKE 05	in %	LINKE 08	in %
Hamburg-Altstadt	1.206	649	76,6	175	27,0	144	22,2	123	19,0	104	16,0	74	11,4	34	5,2	37	6,8
HafenCity	715	407	87,4	75	18,4	135	33,2	73	17,9	112	27,5	6	1,5			1	0,4
Neustadt	8.262	4.226	71,6	1.118	26,5	741	17,5	1.016	24,0	483	11,4	636	15,0	382	8,3	354	8,7
St. Pauli	14.363	7.198	67,9	1.539	21,4	707	9,8	2.142	29,8	468	6,5	1.741	24,2	1.302	13,7	985	15,0
St. Georg	6.699	3.172	72,5	750	23,6	541	17,1	808	25,5	378	11,9	516	16,3	337	10,2	299	10,2
Hammerbrook	1.103	450	63,1	84	18,7	64	14,2	107	23,8	48	10,7	94	20,9	38	7,6	41	10,6
Borgfelde	4.608	2.275	67,6	647	28,4	521	22,9	411	18,1	242	10,6	287	12,6	199	7,8	146	7,5
Hamm-Nord	17.119	8.699	69,7	2.426	27,9	2.020	23,2	1.405	16,2	986	11,3	1.236	14,2	737	7,7	554	7,2
Hamm-Mitte	7.240	3.373	60,8	956	28,3	757	22,4	472	14,0	341	10,1	527	15,6	319	8,6	224	8,3
Hamm-Süd	2.755	1.327	63,6	398	30,0	273	20,6	150	11,3	175	13,2	226	17,0	140	9,5	126	11,1
Horn	24.385	11.099	59,0	3.867	34,8	2.505	22,6	1.072	9,7	1.212	10,9	1.701	15,3	1.053	8,1	783	8,2
Billstedt	42.578	19.007	57,7	6.851	36,0	4.612	24,3	1.531	8,1	2.065	10,9	2.845	15,0	1.806	7,7	1.427	8,5
Billbrook	456	142	40,6	42	29,6	27	19,0	8	5,6	12	8,5	30	21,1	26	11,7	18	15,9
Rothenburgsort	5.294	2.285	54,4	773	33,8	499	21,8	246	10,8	200	8,8	382	16,7	233	8,8	187	9,6
Veddel	1.857	866	60,3	285	32,9	88	10,2	171	19,7	48	5,5	159	18,4	81	9,4	81	10,3
Wilhelmsburg	25.193	11.365	54,0	4.266	37,5	2.277	20,0	1.153	10,1	1.008	8,9	1.866	16,4	1.132	8,6	872	8,7
Kleiner Grasbrook	566	196	48,9	40	20,4	15	7,7	51	26,0	6	3,1	57	29,1	20	12,8	27	21,1
Finkenwerder/Waltershof	8.218	4.489	70,5	1.539	34,3	1.139	25,4	528	11,8	454	10,1	613	13,7	348	6,9	301	7,2

DIE LINKE hat sich als politische Kraft eines grundlegenden Politikwechsels profiliert. Wir haben im Wahlkampf die Inhalte einer sozial ausgerichteten Antikrisen-Agenda in den Vordergrund gestellt, die konkrete Sofortmaßnahmen mit der Perspektive einer Solidarischen Ökonomie verbindet. Auch auf Landesebene haben wir in Bürgerschaft, Bezirksversammlungen und im Zusammenspiel mit den vielen außerparlamentarischen Initiativen konkrete Alternativen (Antikrisenprogramm, HSH Nordbank, Haushalt etc.) mit der Zielperspektive eines »Solidarischen Hamburg« entwickelt.

Unser gutes Bundestagswahlergebnis zeigt, dass wir als glaubwürdige linke politische Alternative von der Hamburger Bevölkerung wahrgenommen werden. Wir haben in allen

Wahlkreisen und Bezirken deutlich zulegen können. Dazu beigetragen hat auch die Schwerpunktsetzung auf die sozialen Brennpunkte. Gerade in diesen Bereichen haben wir einen z.T. erheblichen Vertrauensvorsprung bekommen.

Schlussfolgerung: Die große gesellschaftliche Krisenkonstellation ist keineswegs zu Ende, die politischen Kräfteverhältnisse bleiben fragil und die Frage der Alternativen auf der Tagesordnung. DIE LINKE muss, um ihre Position zu festigen und einen Beitrag zur Bildung eines neuen Blocks sozialer Kräfte leisten zu können, ihre aufgeschobene politisch-programmatische Debatte wieder aufnehmen. Dazu werden wir in den nächsten Monaten auch im Wahlkreis Mitte verschiedene Veranstaltungen anbieten.

Bürgerbeteiligung ad absurdum geführt

Mitten in das auf Druck vor allem der Wilhelmsburger Initiativen am 15. Juni 2009 angelaufene Beteiligungsverfahren zu den aktuellen Verkehrsplanungen im Hamburger Süden verkündete die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) am 9. Oktober 2009, dass die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße unter Dach und Fach sei. Als entscheidend wird dafür in der Presseerklärung des Senats angegeben, dass man sich tags zuvor mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf eine gemeinsame Finanzierung verständigt habe.

Die plötzliche Eile hängt allerdings auch damit zusammen, dass der Senat die Wilhelmsburger Reichsstraße unbedingt

bis zum Jahre 2013 verlegen möchte, da dann sowohl die Internationale Bau-Ausstellung (IBA) als auch die Internationale Gartenschau (IGS) auf der Elbinsel stattfinden sollen – der jetzige Verlauf der Reichsstraße führt mitten durch das geplante IGS-Gelände.

Seit Monaten demonstrieren an fast jedem Wochenende Hunderte von WilhelmsburgerInnen für ein bevölkerungsge-rechtes Gesamtverkehrskonzept. Mit phantasievollen Aktionen wird gegen die Reichsstraßenverlegung und den Neubau einer autobahnähnlichen, vierspurigen Straße dicht an den Wohngebieten protestiert. Doch die zuständige Senatorin, Frau Hajduk (GAL), scheint das alles nicht zu interessie-



Wilhelmsburger Proteste gegen die Verlegung der Reichsstraße

ren. Der von ihr großspurig verkündete Beteiligungsprozess ist durch die getroffene Entscheidung zur völligen Farce geworden. Dutzende von engagierten WilhelmsburgerInnen, die ihre Sorgen und Wünsche in einem angeblich offenen Verfahren eingebracht haben, fühlen sich zu Recht völlig verschaukelt. Ihnen wird nun gegen ihre vielfach bekundeten Einwände eine Quasi-Autobahn vor die Nase gesetzt und alles beschleunigt, um die internationalen IBA- und IGS-Besucherscharen mit einem reibungslosen Verlauf der Großevents zu erfreuen.

Die BSU hatte es offenbar so eilig, dass sie nicht nur das Beteiligungsverfahren mit Füßen tritt, sondern selbst die noch

ausstehenden Ergebnisse des von der Behörde in Auftrag gegebenen Gutachtens zu den verkehrlichen Auswirkungen der Reichsstraßenverlegung in den Wind schlägt. Das sicherlich einige Zigtausend Euro kostende Gutachten ist nunmehr Makulatur, ein weiteres Mal aus dem Fenster herausgeworfenes Geld.

Die Erklärung der GAL-geführten BSU ist eine wahre Offenbarung der Entfremdung von den Bedürfnissen und Forderungen der Menschen vor Ort. Davon, dass die GAL einmal angetreten war, wirkliche BürgerInnenbeteiligung zu praktizieren, ist zumindest im Fall Wilhelmsburger Reichsstraße nichts nachgeblieben.

Bypass für Finkenwerder?

Manchmal spielen sich selbst in der Bürgerschaft merkwürdige Dinge ab, so z.B. auf der Parlamentssitzung am 8. Oktober. Zu meiner Überraschung hatte die CDU-Fraktion einen Antrag unter dem schönen Titel »Bypass für die Rüsshalbinsel prüfen« eingebracht. Worum geht es?

Die Rüsshalbinsel liegt am Rande des Stadtteils Finkenwerder und beherbergt mit ihren rund 10.000 Arbeitsplätzen nahezu die komplette hamburgische Luftfahrtindustrie, vor allem natürlich das große Airbus-Werk. Seit langem rollt der dieses Gelände ansteuernde Verkehr quer durch Finkenwerder und hat dort deutliche Spuren in manchem Mauer-

werk hinterlassen. Hohe Abgas- und Lärmbelastungen haben ihr Übriges getan, sodass es unter den Ansässigen schon sehr lange brodelte. Seit über 35 Jahren fordern sie eine Ortsumgebung, um vor allem den Schwerlastverkehr aus den Wohnquartieren herauszuhalten. Sie haben auch allen Grund dazu, denn bei gerade einmal 11.600 BewohnerInnen quälen sich mehr als 24.000 Fahrzeuge tagtäglich durch den Ortskern von Finkenwerder.

Nun hat der Senat am 31. März 2009 endlich beschlossen, die rund 5,5 km lange Umgehungsstrecke südlich von Finkenwerder zu bauen. Rund drei Jahre wird es dauern, bis die Ver-



Verkehrsberuhigung für Finkenwerder tut dringend not

kehrsfreigabe erfolgen kann, Zeit genug, die dafür nötigen 57 Mio. Euro auszugeben. Die Crux steckt allerdings im Detail, denn selbst nach Fertigstellung der Ortsumgehung würde der Verkehr zur Airbus-Luftwerft weiterhin durch Finkenwerders Ortskern hindurch müssen, da es keine direkte Verbindung des Werks zur Ortsumgehung gibt. Diese durchaus mögliche Verbindung hat nicht nur im Finkenwerder Volksmund den Begriff »Bypass« bekommen. Sie würde den Verkehr nahezu komplett auf die Ortsumgehung führen und damit Finkenwerders Wohngebiete entlasten. Eine klare Sache: Der Bypass muss her! Und für diese selbstverständlich auch von mir unterstützte Forderung scheinen alle Voraussetzungen vorzuliegen:

- Die Menschen vor Ort würden durch die Reduktion des Airbus-Verkehrs in den Wohnstraßen eine spürbare Absenkung der Lärmbelastigungen sowie der Luftverschmutzung erleben.
- Sowohl die lokalen als auch die übergeordneten Gremien wie der (ehemalige) Ortsausschuss, der Regionalausschuss und die Bezirksversammlung dürften ihre jeweils einstimmig (!) erhobene Forderung erfüllt und damit ein Stück BürgerInnenbeteiligung umgesetzt sehen.
- Für die Firmen auf der Rüsshalbinsel würden sich die Transportwege verbessern, die alle Verkehrsbeteiligten nervenden Staus im Ortskern von Finkenwerder könnten vermieden werden.
- Das Airbus-Werk in Finkenwerder ist bereit, für den angedachten zusätzlichen Streckenabschnitt notwendige Flächen bereitzustellen, es sollen sogar Mittel in Aussicht gestellt worden sein.

Doch ausgerechnet die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) versagt sich dem Bypass. Statt eine wirklich maximale Verkehrsentslastung für die Finkenwerder BürgerInnen zu betreiben, riskiert die Behörde mit ihrer beharr-

lichen Weigerung, dass der Airbus-Verkehr weiter durch die Wohnstraßen geleitet wird. Ist es aber nicht gerade Aufgabe der BSU und ihres erst kürzlich aufgelegten Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE), die Sorgen und Forderungen der Bevölkerung ernst zu nehmen? Auch wenn Finkenwerder nicht zu den RISE-Fördergebieten gehört, so gelten doch sicher auch für diesen Stadtteil die Ziele, die im Rahmenprogramm in dem Kapitel »Umwelt und Verkehr« genannt sind:

- »Verminderung der Umweltverschmutzung«,
- »Verbesserung der Umweltqualität«,
- »Qualifizierung von Freiräumen«,
- »Qualitätssteigerung der gebietsbezogenen verkehrlichen Infrastruktur«,
- »Erhöhung der Verkehrssicherheit«.

All dies könnte auch den Finkenwerder BewohnerInnen zugute kommen, wenn die Entlastung nicht halbherzig auf die Ortsumgehung beschränkt bliebe, sondern konsequent um einen Bypass ergänzt würde.

Vor diesem Hintergrund habe ich es begrüßt, dass die CDU-Bürgerschaftsfraktion, wenn schon nicht gleich den Bypass, so doch mit ihrem Antrag zumindest die Prüfung eines solchen fordern wollte, denn immerhin hatten die CDU-KollegInnen in Finkenwerder und im Bezirk Mitte allesamt für den Bypass gestimmt. Doch dann muss es offenbar Druck von Frau Hajduk oder vom Ersten Bürgermeister gegeben haben: Unmittelbar vor dem Tagesordnungspunkt wurde die Bürgerchaftsdebatte von der CDU-Fraktion wegen »Substanzlosigkeit« abgesagt, der Antrag allerdings einstimmig angenommen – eine Prüfung kostet ja nichts.

Es sind schon merkwürdige Dinge, die sich in der Bürgerchaft mitunter abspielen. Ich nehme sie zum Anlass, die Position der LINKEN zu skizzieren, nachdem mir dazu in der Bürgerchaft die Möglichkeit verwehrt wurde.

Pferdenarren- oder BürgerInnenbeteiligung?



Kritische Debatte zum Kombibahn-Projekt am 6. Oktober in der Gesamtschule Horn

In der Sitzung am 8. Oktober 2009 griff die Bürgerschaftsfraktion der LINKEN zu einem ungewöhnlichen Mittel: Sie beantragte eine namentliche Abstimmung zum Thema Doppelrennbahn in Horn; diesem Antrag musste das »hohe Haus« folgen. Der damit verbundene Aufwand am Abend des zweiten Sitzungstages nervte zwar alle Beteiligten, aber es sollte in aller Öffentlichkeit deutlich werden, welche ParlamentarierInnen bereit sind, trotz Krise bedeutende Mittel für die geplante Pferde-Doppelrennbahn in Horn zur Verfügung zu stellen und welche nicht.

Ich habe das in meinem Redebeitrag wie folgt begründet: »Ich habe für die Linksfraktion eine namentliche Abstimmung beantragt, weil wir der Überzeugung sind, dass bei diesem Projekt droht, Millionen aus dem Fenster zu werfen, ohne dass es einen entsprechenden Nutzen für die Menschen in der Stadt oder auch die Bevölkerung in Horn hätte. Selbst wenn es nur über die Vorabbeurteilung von Kassenmitteln in Höhe von 1,4 Mio. Euro geht, so wird jedermann und jede Frau in Hamburg doch davon überzeugt sein, dass eine so hohe Summe für weitere Planungen und Konkretisierungen nur dann ausgegeben wird, wenn sich daran auch das eigentliche Maßnahmenpaket anschließt. Und – lassen Sie mich das als Haushaltspolitiker sagen –: Ich denke, dass diese Menschen eine solche Annahme völlig zu Recht hegen!

Wir wollen die namentliche Abstimmung, um die Bedeutung der Entscheidung zu dokumentieren: Wem soll die Kom-

bibahn nutzen? Und muss dafür – allemal in der ja noch lange Zeit anhaltenden wirtschaftlichen Krisensituation – eine derart beträchtliche Summe investiert werden? Wir haben jeden Euro und jeden Cent angesichts des dramatischen Einbruchs bei den Steuereinnahmen bitter nötig. Und dann sollen erst 1,4 und dann weitere 30 Mio. Euro für ein Vorhaben investiert werden, das sich hinsichtlich seines Nutzens kurz so zusammenfassen lässt:

- Hier soll Geld zur Stärkung der angeblichen »Pferdehauptstadt Hamburg« ausgegeben werden, obwohl bekannt ist, dass der Pferde- und Totosport nicht nur wegen des Zustandes der Anlagen in Bahrenfeld und in Horn, sondern bundesweit in einer tiefen Krise steckt. Gleich mehrere große Anlagen sind jüngst insolvent gegangen.
- Bis heute ist kein privater Investor gefunden worden, so dass noch völlig unklar ist, was überhaupt aus der Kombibahn wird. Der Galopp, der mit der heutigen Entscheidung vorgelegt wird, ist auch von daher völlig unangemessen.
- Es ist höchst strittig, ob eine privat geführte Doppelrennbahn – auch angesichts der bereits erwähnten Krise im Pferdesport – dauerhaft ohne staatliche Zuschüsse auskäme. Ganz abgesehen davon, dass der nach den bisherigen Plänen absehbare Umbau des Geländes für Einschränkungen der öffentlichen Nutzung und möglicherweise sogar für die Verlagerung vorhandener Nutzungen sorgen würde. Ganz abgesehen von den Belastungen, die mit dem deutlich an-



Noch: Treffpunkt für Galopper & Stadtpark zugleich

wachsenden Verkehr für die umliegende Bevölkerung verbunden sein würden.

- Vor allem aber bleibt die Aussage, dass die außerordentlich teure Finanzierung einer aufwändigen Kombibahn in der jetzigen Krisensituation nicht zu begründen ist. Das Geld wäre für andere Zwecke erheblich sinnvoller zu verwenden. Ich erinnere an dieser Stelle nur an die vielen Millionen schwere Sanierung der Schulsporthallen und etlicher Stätten des hamburgischen Breitensports.«

Es ging also bei der Abstimmung nur vordergründig um die Bewilligung von 1,4 Mio. Euro, weitere 30 Mio. Euro öffentlicher Mittel folgen, um die Anlage zusammen mit einem privaten Investor herzurichten. Wer aber braucht und wer will dieses neue Millionengrab eigentlich, für wen und für was soll die stolze Summe von projektierten 31,4 Mio. Euro ausgegeben werden – mitten in einer tiefen Wirtschaftskrise, von der Hamburg bekannterweise ebenfalls hart getroffen wird?

Die mit einer namentlichen Abstimmung verbundene Chance zur individuellen Überprüfung und Besinnung haben die Abgeordneten der Regierungsparteien CDU und GAL ebenso verpasst wie meine NachbarInnen von den Oppositionsbänken der SPD: Sang- und klanglos winkten sie die 1,4 Mio. und damit absehbar auch den Beitrag von weiteren 30 Mio. Euro durch.

Ich hätte ihnen gewünscht, dass sie sich einmal vor Ort kundig machen, um zu hören, welche Vorbehalte die Horner Bevölkerung gegenüber den Kombibahn-Plänen anführt. Zwei Tage vorher bestand dazu ausreichend Gelegenheit, hatte doch die aus AnwohnerInnen bestehende Arbeitsgruppe »Neue Mitte Horn« zu einer Debatte über die Pläne für die Kombibahn eingeladen. Gut 150 BürgerInnen waren erschienen und sparten nicht mit kritischen Fragen und Einwürfen, gerichtet an den zuständigen Projektleiter bei der Sportbehörde, Christian Bartsch.

Vor allem besteht große Sorge, dass mit dem zusätzlichen Geläuf für die Traber die Fläche des wichtigsten Horner Frei-

zeitgeländes drastisch reduziert wird. Realistisch wurde auch der zeitlich stark eingeschränkte Zugang zu diesem Areal erkannt. Bisher fand in Horn nur einmal im Jahr ein knapp einwöchiges Galopp-Derby statt, mit den Trabern kommen jedoch gut 60 weitere Renntage dazu, an denen der Stadtpark weitgehend unzugänglich bleibt. Der private Investor, den es noch gar nicht wirklich gibt, würde natürlich seinen Einsatz gewinnbringend anlegen wollen. Und wenn dann die Rendite angesichts der Pferdesportkrise mittels der Totalisatoren und Würstchenbuden nur in Maßen verwirklicht werden kann, gerät die Vermarktung des überlassenen Gesamtareals in den Blick. Hansaland in Horn also?

Weitere Kritikpunkte drehten sich um den anwachsenden Verkehr und die schon jetzt an bestimmten Eventtagen (die gibt es auf der Rennbahn nämlich auch noch) völlig überfüllten Parkplätze in der näheren Umgebung. Gleich von mehreren AnwohnerInnen wurde die Lärmbelästigung kritisiert, die bereits jetzt bei den vergleichsweise wenigen Veranstaltungen ein Problem darstellt. Auf viele Fragen antwortete der Vertreter der Sportbehörde ausweichend bzw. recht nebulös. Man wolle durch zu viel konkrete Planungen und Informationen nicht der mit dieser Veranstaltung begonnenen »Planungsmediation« vorgreifen, lautete die »Begründung«. Alles könne gesagt werden, sämtliche Vorschläge würden ernst genommen. Wir kennen das!

Mit der Bewilligung der 1,4 Mio. Euro seitens der anderen Parteien in der Bürgerschaft ist für meine Fraktion der Widerstand keineswegs beendet. Besonders freue ich mich aber darüber, dass die neu gegründete Stadteilgruppe der LINKEN in Hamm/Horn den Widerstand gegen die Kombibahn-Pläne zu ihrem politischen Schwerpunkt machen will. Das ist deshalb besonders wichtig, weil sich zunehmend die konkreten Planungen und Auseinandersetzungen auf die Ebene des Bezirks Mitte verlagern, deren führende Vertreter wie Michael Osterburg (GAL) und Bezirksamtsleiter Markus Schreiber (SPD) sich neuerdings als Pferdenarren gerieren.

Spuren suchen & finden



Deportationen von Juden und Jüdinnen, Roma und Sinti - Spurensuche

Ein Buch mit dem Titel **Hamburg: 20 thematische Spaziergänge** hat der Junius-Verlag in Zusammenarbeit mit dem alternativen Rundgangsanbieter »stattreisen hamburg« herausgegeben. Auf 312 Seiten werden ungewöhnte Blicke auf den hamburgischen Großstadtdschungel ermöglicht. Das Buch enthält Spaziergangsempfehlungen, die sich nicht auf bestimmte Quartiere beziehen, sondern thematisch angelegt sind. Da begibt sich zum Beispiel Jörn Tietgen auf einen Alster-Spaziergang, der sich vom Lattenkamp bis zur Kennedybrücke erstreckt, Jörn Dobert geht auf Spurensuche zur NS-Zeit, startet am Unigebäude und endet vor dem Rathaus; Heiko Möhle wartet mit seinem kolonialhistorischen Klassiker auf und erläutert Stationen zwischen dem Rathausmarkt und den Landungsbrücken. Es geht um Film und Friedhof,



Vogelkunde, Hausfassaden, Krimis und vieles andere mehr. Die mit vielen Informationen und Daten gespickten Artikel stammen durchweg von versierten RundgangsleiterInnen und bieten auch den Hamburgensien-KennerInnen viele neue unbekanntere Perspektiven. Eine übersichtliche Gliederung, die jeweils dazu passende Karte, rund 200 Abbildungen und kleine Symbole am Seitenrand erleichtern

die Orientierung. Und wen das zunehmend herbstlichere Wetter daran hindert, gleich loszulaufen: Man kann sich gut und gerne in den spannenden Kapiteln auch am warmen Ofen einfach festlesen. Das Buch kostet 19,90 Euro und ist im Buchladen zu haben (ISBN 978-3-88506-438-1).

Auch die Bürgerschaftsfraktion DIE LINKE bietet Touren an, die Brennpunkten der Hamburger Stadtentwicklung gewidmet sind. Zwei Rundgänge und eine Radtour stehen noch aus. Am 16.10. heißt das Thema **(Alb-)Traum Stadt** und es geht unter Leitung von Maren Cornils durch die Hafencity. Treffpunkt ist um 17 Uhr die U1-Station Messberg (Ausgang Deichtorhallen/Wandrahmsteg). Am 17.10. veranschaulicht uns Manuel Humburg sein **Wilhelmsburg auf Zinne**. Da es großflächig um die für 2013 vorgesehenen Events IBA und IGS geht und dabei vor allem die verkehrspolitischen Konflikte veranschaulicht werden sollen, ist das Ganze als Radtour angelegt. Treffpunkt ist um 15 Uhr die S3-Station Wilhelmsburg (Busbahnhof). Zu guter Letzt wird am 20.10. **Erhellendes und Ernüchterndes rund um das Hamburger Rathaus** erkundet. Erneut Maren Cornils wird unterwegs sein, um Döntjes zu erzählen, aber auch zeigen, was z.B. ein Business Improvement District ist. Treffpunkt um 17 Uhr ist der Rathaus-Eingang. Die Teilnahme an allen Touren ist kostenfrei, eine Anmeldung nicht nötig.

Mit diesem BürgerInnenbrief informiere ich regelmäßig über das Parlamentsgeschehen und die politischen Auseinandersetzungen in Hamburg, im Bezirk Mitte sowie im Wahlkreis. Wenn Sie diesen BürgerInnenbrief **per E-Mail** (und ggf. zusätzlich den monatlichen Infobrief »Mittenmang« des Bezirksverbandes Mitte und den Newsletter des Landesverbandes der LINKEN) beziehen oder wenn Sie diesen BürgerInnenbrief nicht mehr erhalten möchten, schreiben Sie eine kurze Mail an: joachim.bischoff@linksfraktion-hamburg.de. Und: Sprechen Sie mich an, wenn Sie meine Arbeit als Abgeordneter in der Hamburgischen Bürgerschaft durch Kritik und nützliche Informationen begleiten wollen. Kontakt über das **BürgerInnenbüro der LINKEN.Hamburg-Mitte, Borgfelder Straße 83, 20537 Hamburg, Tel. 28 57 69 08**