

# BÜRGERINITIATIVEN IN STORMARN

Stormarn besitzt eine lebendige demokratische Tradition, die sich nicht nur in seiner vielfältigen Parteienlandschaft widerspiegelt. Zahlreiche Bürgerinitiativen haben in den letzten Jahrzehnten einen starken Beitrag dafür geleistet, Interessen von Bürgern gegenüber der Verwaltung und Kommunalpolitik zu vertreten.

Das Kreisarchiv Stormarn stellt am Tag der Archive eine Auswahl von Fotos und Zeitungsartikeln aus seinen Sammlungen vor.



# BÜRGERINITIATIVE GLINDE GEGEN RECHTS

## Die Bürgerinitiative Glinde gegen rechts



2011 - 2013

Am 16.09.2011 öffnete „Tønsberg“ in Glinde, ein Geschäft, in dem rechtsradikale Modemarken (wie z.B. Thor Steinar), Informationsmaterial oder Devotionalien angeboten wurden. Gleichzeitig sollte der Laden als ein Ort dienen, an dem sich die rechte Szene aus Glinde und dem Umland traf.

Noch am Tag der Eröffnung versammelten sich zahlreiche Menschen aus Gesellschaft und Politik vor dem Geschäft, um ihren Protest zum Ausdruck zu bringen. Eine Woche später gründete sich die Bürgerinitiative „Glinde gegen Rechts“, die zu ersten Mahnwachen und Demonstrationen aufrief.

Die Bürgerinitiative arbeitete über fünf Jahre sehr aktiv und öffentlichkeitswirksam. Großdemonstrationen, Konzerte, Lesungen, Workshops, Ausstellungen, historische Bildungsarbeit und Aktionen für Kinder und Jugendliche sowie permanente Mahnwachen vor dem Geschäft trugen das Anliegen der Bürgerinitiative breit in die Stadt. So gelang es z.B. Kirchenverbände, Sportvereine und die Politik mit in die Proteste mit einzubinden. Die Initiative informierte auch über den Hintergrund der Namensgebung des Geschäfts. „Tønsberg“ war der Name eines Konzentrationslagers in Norwegen. Die Bürgerinitiative kritisierte: „Genauso gut könnte man einen Modeladen Auschwitz nennen.“

Der Vermieter klagte 2012 auf Räumung des Geschäfts, da er sich von den Betreibern „arglistig getäuscht“ fühlte. Bei den Gesprächen über die Miete des Laden-

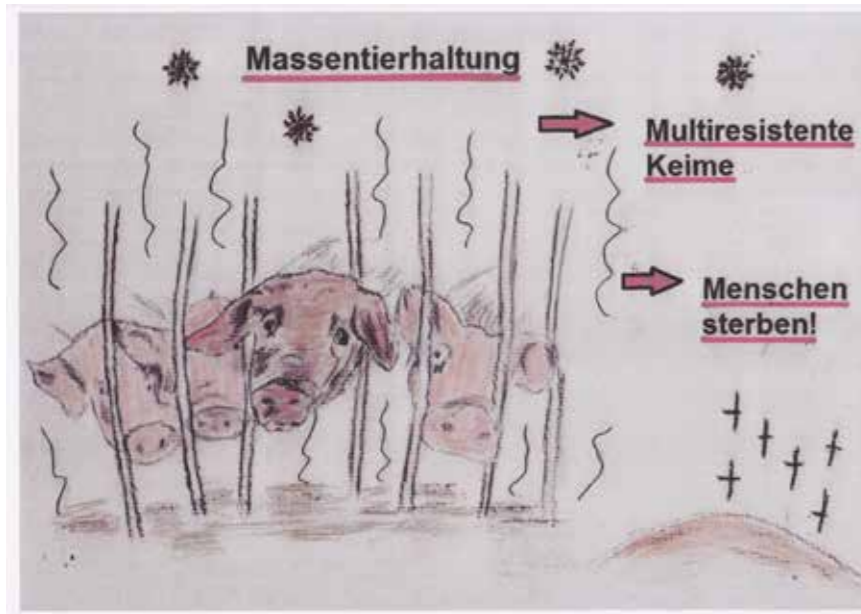
raumes wäre lediglich vom Vertrieb „norwegischer Outdoor-Bekleidung“ gesprochen worden. Dabei sind Betreiber von Geschäften verpflichtet, im Vorfeld auf mögliche Proteste durch das Vorhandensein des Geschäftes hinzuweisen.

Im Januar 2017 schloss das Geschäft, nachdem der Mietvertrag auslief und nicht verlängert wurde.

Das Kreisarchiv besitzt neben der Zeitungssammlung (V1-V4) und der Zeitungsdokumentation (V100) bislang lediglich in seiner Druckschriftensammlung (S50) Unterlagen zu dieser Bürgerinitiative.



# BÜRGERINITIATIVE KEINE SCHWEINEREIEN IN HOISDORF



[Keine-Schweinereien-in-Hoisdorf.de](http://Keine-Schweinereien-in-Hoisdorf.de)



Im Jahr 2014 gründete sich eine Bürgerinitiative in Hoisdorf, um die Errichtung eines Schweinestalls eines Hoisdorfer Landwirts zu verhindern. Innerhalb eines Jahres wurden mehr als 900 Unterschriften gesammelt und dem Bürgermeister überreicht. Nachdem ein weiteres Jahr ohne Reaktionen von Seiten der Verwaltung verging, gründete sich die Initiative „Keine Schweinereien in Hoisdorf“, die u.a. durch Flyer und Plakate mit dem Motto „Idylle statt Gülle“ auf sich aufmerksam machte.

Neben moralischen und ethischen Einwänden gegen die Massentierhaltung wurden auch Gesundheits- und Umweltbedenken ins Feld geführt. Zudem würde in Deutschland genug Fleisch für den eigenen Verbrauch produziert, so dass keine weiteren Anlagen nötig wären. Juristisch berief sich die Initiative auf den §35 des Baugesetzbuches, der Bauvorhaben verbietet, wenn sie öffentliche Belange oder die Umwelt beeinträchtigen.

Die Mehrheit in Hoisdorf stand allerdings hinter dem Landwirt, der anfangs auch auf die Unterstützung der CDU setzen konnte. Zudem unterstützen andere Landwirte ihren Kollegen, indem sie z.B. im März 2015 vor einer Einwohnerversammlung mit mehr als 30 Treckern mit Güllewagen vorfuhrten. Sie sahen ihren gesamten Berufsstand an den Pranger gestellt und sprachen von einem quasi „Berufsverbot“ für ihren Kollegen. Dabei war die Einwohnerversammlung angesetzt, um zu einer Deeskalation beizutragen und, unter Moderation des Bürgermeisters, beide Seiten miteinander ins Gespräch zu bringen.

Bis dahin hatte die Gemeinde eine Baugenehmigung untersagt, da unklar war, wer die Kosten für die Zufahrtswege zum neuen Stall übernehmen sollte. Die Naturschutzbehörde des Kreises hielt sich mit Stellungnahmen zurück. Die Kommunalaufsicht, die alle Verträge des Landwirts noch einmal prüfte, fand keine Fehler und auch die Gemeindevertretung warf der Initiative im Verlauf ihres Kampfes „Unterstellung“ vor. Am Ende musste sogar das Bundesverwaltungsgericht in diesem Fall entscheiden. Dieses beanstandete 2015 das Baugenehmigungsverfahren, da es ohne eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden war.

Neben der Zeitungssammlung (V1-V4) sowie der Zeitungsdokumentation (V100) sind im Unterlagen zu dem Fall in den Beständen der Bauaufsicht (B61), des Umweltamtes sowie und Veterinäramtes zu finden oder zumindest zu vermuten.

# BÜRGERINITIATIVE STOPPT TRANSPAPID



1992 legte die Bundesregierung die Strecke Hamburg-Berlin als erste Transrapidstrecke fest. Dagegen formierte sich schnell bundesweiter Protest. Bei einer Großdemonstration im April 1994 demonstrierten mehrere Initiativen gemeinsam vor dem Rathaus in Glinde. Neben den Einschnitten für Umwelt und Natur („Verschandelung“) stießen die hohen Kosten von mehr als 10 Milliarden DM auf Ablehnung („Milliardengrab“). Kritisiert wurde auch der geplante hohe Takt der Streckennutzung: „Alle fünf Minuten kommt der Transrapid.“ Ein offener Brief der Bürgerinitiativen forderte alle Ministerpräsidenten der Bundesländer auf, im Bundesrat gegen den Transrapid zu stimmen.



Der Bürgermeister Hans-Peter Busch kündigte im Herbst 1994 an, dass Glinde Verfassungsklage gegen das ‚Magnetschwebbahnplanungsgesetz‘ einreichen wird. Die FDP Reinbek unterstützte dieses Vorgehen, da wesentliche Mitwirkungsrechte der Bürger/innen ausgehöhlt und Einspruchsrechte stark verkürzt würden. Auch die SPD-Stormarn wollte klagende Kommunen unterstützen und nutzte das Thema, um im Bundeswahlkampf 1994 um Stimmen zu werben.



In Witzhave errichtete die lokale Bürgerinitiative 1996 ein lebensgroßes Stahlrohr-Modell eines Trägers der Bahntrasse. Damit sollten die Ausmaße und Einschnitte verdeutlicht werden, die auf die Menschen zukämen: „Alle 31 Meter werden später Stelzen aufgestellt“. Zusätzlich kritisierten die Initiativen das wenig bürgerfreundliche Verfahren. Zwar lägen die Unterlagen zum

Transrapid-Vorhaben in den Gemeinden aus, diese könne aber kaum jemand verstehen. Zudem bliebe Lärmschutz außen vor, was bei einer Zuggeschwindigkeit von 450 km/h für Südstormarn mit einer Lärmbelastung von 150 db unzumutbar sei.

Anfang 2000 wurde das Projekt Transrapid aus Kostengründen endgültig eingestellt. Ca. 40 Initiativen aus Norddeutschland haben am Ende erfolgreich gegen das Projekt gekämpft. 2013 veröffentlichte Eckart Kuhlwein, SPD-Bundestagsabgeordneter aus Stormarn und Transrapid-Gegner von Beginn an, ein Buch über den wechselvollen Kampf.

Unterlagen zum Transrapid und zur Bürgerinitiative befinden sich in mehreren Beständen des Kreisarchivs. Neben Bildern aus den Sammlungen der Ahrensburger Zeitung (H2), der Glinde Zeitung (H1) und der Fotosammlung des Kreisarchivs (T1), sowie Texten aus der Zeitungssammlung (V1-V4) und der Zeitungsdocumentation (V100), erzählt Eckart Kuhlwein in seinem Zeitzeugeninterview (S100, Stormarner Lebensläufen) aus seiner Sicht über das Projekt Transrapid. In der behördlichen Überlieferung des Kreisarchivs befinden sich in den Dokumenten in den Unterlagen des Bauamtes (B60).

# BÜRGERINITIATIVE GEGEN DIE MÜLLVERBRENNUNGSANLAGE STAPELFELD



1972 beschlossen Schleswig-Holstein und Hamburg den Aufbau einer gemeinsamen Müllverbrennungsanlage (MVA), um das dringende Problem der Müllbeseitigung im Großraum Hamburg zu entschärfen. Für die Errichtung der Anlage wurde ein Gebiet in Stapelfeld in Betracht gezogen. Schnell gab es Kritik an der Entscheidungsfindung und erste Bürgerinitiativen formierten sich.

Neben Befürchtungen, dass Umwelt und Gesundheit stark beeinträchtigt würden, stand vor allem das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Fokus der Kritik. „Etwa 1500 Mülltransportfahrzeuge im Zehnstunden-Rhythmus“ brächten dann täglich Müll. Zeitgleich begannen erste Landtagsabgeordnete der SPD und der CDU, sich für die Belange der Bürgerinitiativen einzusetzen.

Eine anschließende Verwaltungsklage mehrerer Bürgerinitiativen blieb erfolglos. Dennoch verzögerte sich die Fertigstellung der MVA bis ins Jahr 1978.

1994 erregten Erweiterungspläne der MVA erneut politischen und gesellschaftlichen Protest. Dabei wurde die Abfallpolitik des Kreises Stormarn im Gesamten kritisiert, da viel zu wenig Wert auf Wiederverwertung des Mülls gelegt würde. Verschiedene Bürgerinitiativen sowie der BUND protestierten mehrere Jahre gegen die Pläne. Am Ende erfolglos.

Informationen zur MVA und der Bürgerinitiative befinden sich in mehreren Beständen des Kreisarchivs. In

den Protokollen der Kreisausschüsse (B1), den Unterlagen des Bauamtes (B60), der Bauaufsicht (B61) sowie des Umweltamtes (B65) sind Informationen vorhanden. Bildmaterial ist in der Fotosammlung des Kreisarchivs (T1) und dem Nachlass des LN-Reporters Raimund Marfels (I1) zu finden. Neben der Zeitungssammlung (V1-V4) und der Zeitungsdokumentation (V100) spricht die ehemalige Kreispräsidentin Christa Zeuke in ihrem Zeitzeugeninterview (S100, Stormarner Lebensläufe) über den Verkauf der MVA.



## BÜRGERINITIATIVE

### GEGEN DIE TODESPAPPELN ZWISCHEN GROSSENSEE UND BRAAK

# Fingierter Anruf „Hier Staatskanzlei“ sollte den Pappelkahlschlag stoppen

## Holzfüllerkolonnen längs der Straße Großensee—Braak am Werk — Knicks bilden Ersatz

◆ Großensee (rm). Bei nur kleinen Gegenaktionen aus der Bevölkerung gingen am Dienstag programmgemäß Kolonnen der Trittau-er Tiefbaufirma Rudolf Dühning ans Werk, um die ersten der fast 1000 Pappeln an der Landesstraße Großensee—Braak einzuschlagen. Bis Mitte April soll — wie berichtet — diese rund fünf Kilometer lange Allee der Axt zum Opfer fallen. Die „Bürgerinitiative Großensee“, Straßenbauamt, Polizei, Kreisverkehrsaufsicht und Naturschutzbehörde hatten sich im Interesse der Verkehrssicherheit dafür ausgesprochen. Beim Aufprall von Kraftfahrzeugen an diese Bäume war es bereits zu zahlreichen Unfällen mit Toten und Schwerverletzten gekommen. Nach Einschlagen der ersten sieben Bäume bis Dienstag nachmittag wurde am Mittwoch die Aktion auf Anweisung „von oben“ zunächst gestoppt. Wie erklärt wurde, soll die Landesregierung darüber entscheiden, ob der „Kahlschlag“ weitergehen soll oder nicht.

◆ Das Holz der eingeschlagenen Pappeln wird verkauft und voraussichtlich die Kosten des „Kahlschlages“ decken. Naturschützer und Straßenbauer weisen im übrigen darauf hin, daß Pappeln gar nicht in die schleswig-holsteinische Landschaft hineinpassen. Sie wurden vor etwa 25 Jahren als künftige „Streichholzlieferanten“ gepflanzt. Eichen, Birken, Buchen und andere heimische Laubhölzer charakterisieren die Landschaft, aber keine Pappeln.

### Fehler korrigiert



Im Jahr 1972 formierte sich die Bürgerinitiative, um die Abholzung der über 400 Pappeln an der Landesstraße nach Braak zu erreichen. Die Bäume, die als Rohstoffquelle für eine Zündholzfabrik gepflanzt wurden, würden bei Unfällen ein erhebliches Verletzungsrisiko darstellen. Sie stünden zu dicht an der Straße und zu eng hintereinander. Die Bürgerinitiative sprach von ca. 40 Toten in den letzten 20 Jahren auf der „Todes-Pappelallee.“ Ohne die „Todesbäume“ würden die Autos einfach auf das dahinter liegende Feld rutschen.

Schnell erhielt die Initiative die Unterstützung der Gemeindeverwaltung Braak, die den Verlust der Alleebäume bedauerte, aber die Gesundheitsrisiken als höher bewertete. Die Polizei verwies darauf, dass die meisten Unfälle auf dieser Straße mit Alkohol und zu schnellem Fahren zusammenhingen und eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten würde.

Schließlich stimmten auch Polizei, Straßenbauamt und Verkehrsaufsicht des Kreises dem Anliegen der Initiative zu. Im März und April 1972 wurden die Bäume schließlich gefällt. Gegenprotest sowie ein kreativer Versuch, die Abholzung zu stoppen, änderten nichts mehr an der Entscheidung.

Das Kreisarchiv verwahrt Unterlagen zur Thematik in den Protokollen der Kreisausschüsse (B1), den Unterlagen des Bauamtes (B60) sowie den Unterlagen des Umweltamtes (B65). Weitere Informationen finden sich in der Zeitungssammlung (V1-V4), der Zeitungsdocumentation (V100) und im Nachlass des LN-Reporters Raimund Marfels (I1) sowie des Fotografen Hans Mallek.

# BÜRGERINITIATIVE ORTSUMGEHUNG STEMWARDE



Seit Mitte der 1970er Jahre gilt die Durchfahrtsstraße in Stemwarde aufgrund ihres hohen Verkehrsaufkommens und ihrer scharfen Kurve als Unfallschwerpunkt. Bis 1993 starben neun Menschen bei Unfällen in Stemwarde.

Nach einem weiteren schweren Unfall eines LKW's im Februar 1993 gründete sich die Bürgerinitiative Stemwarde und stellte sieben weiße Holzkreuze als Mahnmale auf. Gleichzeitig demonstrierten die Bürgerinitiative für mehr Sicherheit in Stemwarde und forderte Maßnahmen, um den Verkehr im Ort zu beruhigen. 70 Demonstrierende blockierten dafür im Berufsverkehr die Straße.

Der Verkehrsausschuss des Kreises besprach die Situation in Stemwarde in einer Sitzung, zu der sogar 40 Männer und Frauen der Bürgerinitiative nach Bad Oldesloe fuhren. In der Gemeindepolitik in Barsbüttel sorgte der Fall für größere Unruhe. Der Antrag, dass die Gemeinde den Bau von Fahrbahnteilern in Stemwarde finanzieren soll, wurde in der Gemeindevertretung abgelehnt. Es wäre unklar, ob Kreis oder Land für die Kosten aufkommen würde, die der Gemeinde entstünden.

Im November 1993 verklagte Barsbüttel das Landesbauamt, um ein Tempolimit von 30 km/h in Stemwarde durchzusetzen. Zuvor hatte die Behörde diese Geschwindigkeitsbegrenzung für die Durchfahrtsstraße abgelehnt. Im Dezember 1994 wurde die Klage vom Gericht abgewiesen.

Unterlagen zur Bürgerinitiative und den Ereignissen befinden sich in den Protokollen der Kreissausschüsse (B1) sowie den Unterlagen des Bauamtes (B60). Bilder zur Initiative werden in der Fotosammlung des Kreisarchivs (T1) aufbewahrt. Weitere Informationen sind in den Zeitungssammlungen (V1-V4) sowie der Zeitungsdokumentation vorhanden (V100).



# BÜRGERINITIATIVE

## WIR FÜR S4 – PRO UND CONTRA BAHNHOF KUPFERMÜHLE

In Tremsbüttel bildeten sich 2013 gleich zwei Bürgerinitiativen zum geplanten Bau der S4, allerdings mit gegensätzlichen Zielen. „Pro Bahnhof Kupfermühle“ setzte sich für den alten Bahnhof Kupfermühle, während „Wir für S4“ sich für einen neuen Bahnhof, näher an Tremsbüttel, stark machte.

Ausgelöst wurde der Zwist durch eine Anfrage der Bürgermeisterin Erika Mosel an die Landesverkehrsservicegesellschaft (LVS), ob ein zweiter Halt in Tremsbüttel für die geplante S4 möglich wäre. Die LVS hielt dagegen, dass zwei Bahnhöfe so dicht hintereinander nicht wirtschaftlich wären. Ein neuer Bahnhof in Tremsbüttel wäre nur mit der Schließung des Bahnhofs Kupfermühle möglich.

„Wir für S4“ kämpfte für einen neuen Bahnhof näher am Ortskern von Tremsbüttel. Dieser wäre für einen Groß-

teil der Nutzer einfacher zu erreichen, als der Bahnhof Kupfermühle in Sattenfelde. „Pro Bahnhof Kupfermühle“ hielt dagegen, dass der neue Bahnhof nicht an Sattenfelde angeschlossen wäre und der bestehende Bahnhof ein großes Einzugsgebiet verschiedener Dörfer abdecke.

Die SPD-Tremsbüttel nahm sich sehr schnell des Themas an und setzte sich, auch aus Kostengründen, für den Erhalt des Bahnhofs Kupfermühle ein.

Unterlagen zur geplanten S-Bahn sowie zu den Bürgerinitiativen finden sich in den Protokollen der Kreisausschüsse (B1) sowie den Unterlagen des Bauamtes (B60). In der Zeitungssammlung (V1-V4) und der Zeitungsdokumentation (V100) befinden sich weitere Informationen.





# GESAMTBÜNDNIS KEINE OSTSEEAUTOBAHN



Mit der Planung der A 20, der „Ostseeautobahn“ entstanden unterschiedliche Bürgerinitiativen, die die Notwendigkeit der neuen Schnellstraße in Frage stellten und die negativen Konsequenzen für Mensch und Natur hervorhoben. Zwar stimmten die Politiker einer allgemeinen Kritik zu, betonten aber, dass es keine „schmerzfreie neue Ost-West Verbindung geben könne“ und vor allem beim Umweltschutz nachgebessert wurde.

In der Politik wurde eine Nord- und Südvariante der Autobahn diskutiert, die beide direkt Stormarn betrafen. Während die Nordvariante Stormarn nur geringfügig betraf, führte die Südvariante direkt an Hamberge vorbei.

Von Seiten der Initiativen wurden fehlende Alternativen bemängelt, wie der Ausbau des ÖPNV. Kritik über mangelnde Informationen kam aber auch aus der Verwaltung Nordstormarns und deren Gemeinden. Dort wünschte man sich vielmehr den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes als den Bau einer Autobahn, die ausschließlich Lübeck nütze.

Der Erfolg der Bürgerinitiativen bestand vor allem darin, mehr Transparenz im Verfahren zu erzwingen und den Informationsfluss zu verbessern. Auf einem offenen Diskussionsforum in Hamberge im November 1991, dem „LN-Stammtisch“, machten zahlreiche Bürger/innen ihrer Wut gegenüber den anwesenden Politikern Luft.

Das Kreisarchiv verwahrt Unterlagen zum Bau der Autobahn im Bestand des Bauamtes (B60) sowie den Protokollen der Kreisausschüssen (B1). Bildmaterial findet sich in der Fotosammlung (T1) des Kreisarchivs und im Nachlass des LN-Journalisten Bernd Nursey (I15). Auch die Zeitungssammlung (V1-V4) sowie die Zeitungsdokumentation (V100) liefern Informationen zur Planung und dem Bau sowie zur Bürgerinitiative.

