

Die Kleingartenkolonie der Bahn-Landwirtschaft in Lokstedt

Die Kleingarten-Geschichte auf dem Gelände zwischen Rosenbrook im Osten, Nedderfeld im Süden, Kellerbleek im Westen und der Tarpenbek im Norden beginnt mit der Eröffnung der Güterbahn bis Ohlsdorf **1907**. Die Ortschaft Lokstedt liegt bei der Eröffnung noch auf preußischem Gebiet. In den folgenden Jahren wird vom Rangierbahnhof Eidelstedt eine Stichstrecke durch Eidelstedt und Niendorf nach Lokstedt gebaut. Sie wird 1922 zusammen mit dem Güterbahnhof Lokstedt eingeweiht.

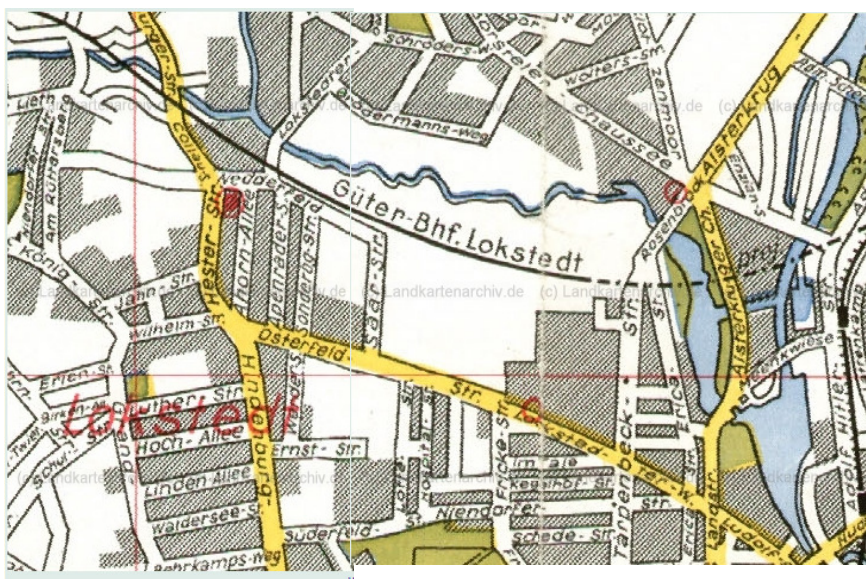
Am **20. Mai 1922** wird der Kleingarten-Verein „Tarpenbekufer“ gegründet und am **22. Dezember 1922** in das Vereinsregister eingetragen. Die Mitglieder bewirtschaften den östlichen Teil des Gebiets.

Ab Mitte der 20er-Jahre schüttet die Reichsbahn für einen geplanten Rangierbahnhof das Gelände am Güterbahnhof auf. Ein gepflasterter Straßendamm soll zum Rosenbrook durchgebaut werden (heute: Hauptweg B). Zum Auffüllen wird alles verwendet, was aufzutreiben ist: Sand, Lehm, Schlacken und Müll aller Art.

Der Verein „Tarpenbekufer“ nimmt die aufgeschüttete Fläche in Pacht. Das gesamte Gelände wird als eine Parzelle von der Bahn-Landwirtschaft gepachtet.

1931 wird eine weitere Fläche hinter der Straße Im Winkel (heute Nedderfeld), auf der wild geschrebert wird, an den Verein vermietet. Im Dritten Reich wird dem Verein erstmals die Gemeinnützigkeit schriftlich bestätigt.

Güterbahnhof Lokstedt 1932



Der Zweite Weltkrieg ab **1939** bereitet dem „Projekt Rangierbahnhof“ ein Ende. Die anliegenden Parzellen-Inhaber dürfen die Hälfte des bereits angeschütteten Fahrwegs ihren Parzellen einverleiben. (*Reste der ehemaligen Straßenböschung sind noch ab Parzelle 100 zu erkennen.*)

Zwischen Herbst **1943** und Sommer **1946** richtet die Reichsbahn für ausgebombte Eisenbahner zwischen Güterbahnhofsgelände und Tarpenbek Behelfsheime - sogenannte „Ley-Lauben“ ein. Die westliche Grenze entspricht bereits dem heutigen Verlauf. Das dazugehörige Gartenland wird ausschließlich zur Selbstversorgung genutzt.

Das Loch im Zaun

Von einem „kaum glaublichen Willkürakt“ sprachen die Bewohner einer Siedlung zwischen dem Güterbahnhof Lokstedt und der Kollau, als ihnen die Bundesbahn ohne vorherige Ankündigung die „einzige“ Verbindung in Richtung Lokstedt durch einen Drahtzaun verschloß. Weite Umwege seien dadurch notwendig geworden. Feuerwehr, Arzt und Krankenwagen hätten keine Möglichkeit mehr, die Bewohner im Notfall schnell zu erreichen. Dazu erklärt die Eisenbahndirektion Hamburg, daß dieser umstrittene Weg 1945 durch eine Pforte und einen Zaun verschlossen gewesen ist. Die Tür wurde verfeuert und in den Zaun ein Loch gemacht. Der abgekürzte Weg führte über die Gleise des Betriebsbahnhofs. Da die Kohlendiebstähle auf dem Bahnhof in letzter Zeit stark zugenommen haben und auch die in der Nähe liegende Brückenmeisterei erheblich bestohlen wurde, hat die Bundesbahn durch den neuen Zaun den alten Zustand wieder hergestellt.

Hamburger Abendblatt 13/14.1.1951

Über die Zeit **bis Mitte der 50er-Jahre** fehlen fast alle Unterlagen.

~~Schwerer Betriebsunfall auf dem Güterbahnhof Lokstedt: Beim Abladen von Eisenplatten rutschte der 40jährige Schlosser Heinz Sch. aus Langenhorn so unglücklich auf dem nassen Pflaster aus, daß er mit dem Hinterkopf auf die Bordsteinkante schlug. Er ist kurz danach an seinen schweren Verletzungen gestorben.~~

Hamburger Abendblatt 11.2.1955

1955 wird der „Baustufenplan Fuhlsbüttel Alsterdorf Groß-Borstel“ verabschiedet, in dem das gesamte Gelände als Verkehrsfläche ausgewiesen wird. Dieser Plan ist **bis heute** gültig.



Wie in jedem Jahr: Die ersten Karpfen

Das sind die ersten von den vielen tausend Weihnachtskarpfen, die jetzt täglich in Hamburg angeliefert werden. Vorläufig sind die schwergewichtigen Leckerbissen noch frisch und munter, wenn sie auf dem Güterbahnhof Lokstedt umgeladen werden. Die meisten haben eine lange Reise hinter sich: sie kommen aus Ungarn.

Bis zu dem Tage, an dem sie als festliches Mahl mit zerlassener Butter und Sahnemeerettich serviert werden, fristen sie ihr Dasein in den Hegern der Binnenalster. Es wird in diesem Jahr damit gerechnet, daß etwa eine Million Pfund dieses Edelfisches sachkundig von den Hausfrauen ausgesucht und gekauft werden.

In den **Nachkriegsjahren** erlangt der Kleingarten für die Ernährung eine enorme Bedeutung. Rasen gibt es überhaupt nicht, Blumen und Stauden stehen höchstens in kleinen, nicht bepflanzten Winkeln. Saat für die Aussaat und Anzucht von Gemüse wird, ähnlich wie bei den Lebensmittelkarten, zugeteilt oder "unter der Hand besorgt".

In fast jedem zweiten Garten werden Tiere, wie Hühner, Kaninchen, sogar Enten, Gänse und Ziegen gehalten. Die Hänge an Tarpenbek und Bahndamm sind sauber und gepflegt, da mit Sensen und Sicheln das Grünzeug kurzgehalten wird. Es gibt darum auch öfter Streit, da jeder Futter für seine Tiere brauchte.

1960 kündigt die Bundesbahn wegen Eigenbedarfs die Parzellen 65 bis 122 des Vereins „Tarpenbekufer“. Wegen vieler Formfehler muss die Kündigung dann aber zurückgenommen werden. Im gleichen Jahr werden dem Verein sechs Parzellen an der Erikastraße zur Errichtung eines Schulsportplatzes durch die Stadt gekündigt.

Im April **1964** kündigt die Bundesbahn diesmal fristlos die Parzellen 65 bis 122. Auch diesmal ohne Erfolg.

Mit dem Bau einer Industriestraße, heute Nedderfeld, werden **1965** die Parzellen 129 bis 155 gekündigt. Sie liegen im Kreuzungsbereich der heutigen Straßen Nedderfeld, Erikastraße, Tarpenbekstraße und Rosenbrook. Mit dem Bau der Tarpenbekbrücken müssen weitere fünf Parzellen am Rosenbrook geräumt werden.

Am **1. Januar 1986** erwirbt die Hansestadt Hamburg von der Deutschen Bundesbahn die bislang zur Eisenbahn-Landwirtschaft, einer Sozialeinrichtung der Bundesbahn, gehörenden Gartenflächen bis an die Grenze des ehemaligen Güterbahnhofs. Die östliche Hälfte der Fläche (ca. 3,5 ha) wird dem Kleingartenverein „Tarpenbekufer“ zugeschlagen. Die westliche Hälfte (ca 3,5 ha) wird an die Eisenbahn-Landwirtschaft (heute: Bahn-Landwirtschaft) verpachtet.

1991 wird von der Baubehörde die Aufstellung des Bebauungsplans Groß Borstel 25 beschlossen. Ziel ist es, aus dem bislang als Verkehrsfläche ausgewiesenen Gelände ein Gewerbegebiet zu machen.

Dies Vorhaben scheitert **1992** – ebenso wie spätere Wohnungsbauvorhaben - vor allem an der Belastung des Geländes und der fehlenden und problematischen Verkehrsanbindung zu Nedderfeld und Rosenbrook sowie am Lärm durch die Güterbahn.

Nach **2000** gründet die Bahn im Zuge des geplanten Börsengangs die Tochtergesellschaft Aurelis. Ihr wurden alle nicht geschäftsrelevanten Grundstücke der Bahn übertragen.

Etwa **2005** verkauft die Bahn Aurelis an den Baukonzern Hochtief. Hochtief beseitigt die verbliebenen Gleise und ebnet das Gelände.

Verschiedene Versuche, das ehemalige Güterbahnhofsgelände nun gewerbsmäßig zu nutzen, scheitern an der ungenügenden Verkehrsanbindung und der hohen Schadstoffbelastung sowie an der mangelnden Kooperationsbereitschaft des Bezirks.

Im **Frühjahr 2010** kauft der irische Investor McGarrellReilly - nach längeren Verhandlungen mit dem Bezirk - das Gelände von Hochtief. Der Investor zählte mit seiner Firma Alcove vor dem Platzen der irischen Immobilienblase zu den zehn größten Bauunternehmen in Irland. Durch das Eingreifen der irischen Bad Bank Nama konnte der Fortbestand seiner Tätigkeiten vorläufig gesichert werden.

Seinen Aussagen zufolge hat ihm der Bezirk im Laufe der Verhandlungen angeboten, die stadteigene Gartenanlage der Bahnlandwirtschaft doch gleich mit zu bebauen und so statt der ursprünglich geplanten 350 Wohnungen, 750 Wohnungen zu errichten.

Im **Juni 2010** erfahren die Mitglieder der Bahn-Landwirtschaft aus dem „Hamburger Wochenblatt“, was der Bezirk plant. Seitdem versuchen wir mit unseren begrenzten Möglichkeiten alles, um den Mitgliedern unseres Vereins und unseren Nachbarn unser schönes Stück Hamburger Grün zu erhalten.