

BürgerInnenbrief **Mitte**

14. Juli 2008



DIE LINKE.

Fraktion in der
Hamburgischen Bürgerschaft

Themen: +++ Horrorhaus? +++ Bleibt Hapag-Lloyd? +++ Intelligente Privatisierung? +++ Litfaßsäule kommunal?

Vom Horrorhaus zum »Schmuckstück«?



Die Baustelle für den neuen Riesenklötz am Steindamm

Mehr als zehn Jahre stand das ehemalige Gebäude der Deutschen Angestellten-Krankenkasse (DAK) am Steindamm leer, nachdem diese den Standort verlassen hatte. Ein Jahrzehnt blieben Tausende Quadratmeter ungenutzt, nur einige DrogenkonsumentInnen und Obdachlose fanden in Ermangelung anderer Möglichkeiten eine unschöne Bleibe. 2001 prägten Hamburgs Gazetten den Begriff »Horrorhaus«, nachdem hier eine Beschaffungsprostituierte tot aufgefunden worden war.

Was hätte man in dem Riesegebäude nicht alles unterbringen können! Einen Komplex mit Sozialwohnungen? Ein Studentenwohnheim? Ein großes Wohnprojekt mit kleinen Geschäften etc.? Vorausgesetzt, die Stadt hätte sich endlich einmal getraut, eine gesetzlich durchaus mögliche Zwangsenteignung wegen Verkommenlassens des Gebäudes vorzunehmen...

Erst Ende 2006 kam es zu einer Zwangsversteigerung, aus der die Quantum Immobilien AG siegreich hervorging. Sie erwarb das Sahngrundstück für 15 Millionen Euro und ist inzwischen daran gegangen, die größte Kuhle St. Georgs auszugraben. Für schlappe 150 Millionen Euro soll hier in den kommenden zwei Jahren ein Komplex mit einer Länge von

sage und schreibe 140 Metern und 60 Metern Tiefe errichtet werden – verdichteter, als das DAK-Gebäude jemals war. Insgesamt 40.000 Quadratmeter soll das Gebäude umfassen, davon 24.000 Quadratmeter Bürofläche und Platz für 500 Tiefgaragenplätze. Zudem wird an der Ecke Berliner Tor in einem 20geschossigen Hochhausturm das größte deutsche Hotelgebäude der Kette »Motel One« mit 464 Zimmern entstehen. Bleibt noch ein karger Rest für insgesamt 63 Wohnungen – für den Faktor Wohnen sind also bestenfalls ein paar Prozentpunkte der Gesamtquadratmeterfläche vorgesehen.

Dieses monströse Bauvorhaben wurde zu Ende der letzten Legislaturperiode von der SPD-GAL-Koalition beschlossen – von jenen Parteien also, die in ihrer neuen Koalitionsvereinbarung von Ende Mai 2008 gerade großspurig verkündet haben, dass »der Wohnanteil bei Bebauungsplänen in der Innenstadt mindestens 30% betragen soll«.

Mit dem nun im Bau befindlichen Koloss kommt zu den 50% aller hamburgischen Hotel- und Pensionsbetten, die im nur 1,8 Quadratkilometer kleinen Hauptbahnhofviertel angesiedelt sind, mal eben noch eines der größten Hotels in Norddeutschland dazu.

Das ist keine gute »Stadtentwicklungspolitik« und hat auch nichts mit dem Leitspruch der SPD-GAL-Koalitionsvereinbarung zu tun, der da lautet: »Für gute Nachbarschaften im Bezirk Hamburg-Mitte«. Von einem zukünftigen »Schmuckstück« zu reden (»Hamburger Morgenpost« vom 25. Juni), geht an den Interessen der BewohnerInnen und der zukünftig noch mehr in den Schatten geratenden Stiftsanlagen vorbei.

Und von der im Koalitionsvertrag so stark herausgestrichenen BürgerInnenbeteiligung bleibt auch nichts konkret nach - im Stadtteilbeirat St. Georg wurden die Pläne nur kurz vorgestellt und danach ein bisschen Kosmetik an der allzu öden Fassade vorgenommen. Vernünftige und halbwegs ausgewogene Stadtteilentwicklung sieht anders aus!

Hamburger Lösung für Hapag-Lloyd?



An der Köhlbrandbrücke

Seit Monaten beschäftigt das Schicksal von Hapag-Lloyd die Öffentlichkeit vor allem in Hamburg. Die Reederei gehört zum Touristikkonzern TUI, und ein Teil seiner Großaktionäre betreibt seit geraumer Zeit den Verkauf dieses Unternehmens. Vor allem auf Druck des norwegischen Großreeders und TUI-Großaktionärs John Fredriksen hat der TUI-Aufsichtsrat den Verkauf von Hapag-Lloyd beschlossen.

Als Favorit für die Hapag-Lloyd-Übernahme gilt die Reederei Neptune Orient Lines (NOL) aus Singapur, die im Besitz des Staatsfonds Temasek ist. Die Reederei und der dahinter stehende Staatsfonds können offenkundig fünf bis sieben Mrd. Dollar beschaffen.

Der Wert der TUI-Tochter wird von Analysten einschließlich Schulden auf vier bis fünf Mrd. Euro (6,2 bis 7,4 Mrd. Dollar) geschätzt. Die Bundesregierung und der Senat sehen dadurch im Chor mit großen Teilen der medialen Öffentlichkeit die Zukunft Hamburgs als Hafenstadt und den Schiffahrtsstandort Deutschland gefährdet und machen sich für eine »Hamburger Lösung« mit Finanzinvestoren aus der Hansestadt stark. Dafür will sich Hamburg, wie Senator Freytag jetzt erklärt hat, »mit einem dreistelligen Millionenbetrag an einem Konsortium beteiligen«.

Erstens: Grundsätzlich begrüße ich die aktive Wirtschaftspolitik mit Blick auf die Unternehmenslandschaft in Hamburg. Beiersdorf, Norddeutsche Affi - der CDU-Senat hat de-

monstriert, dass er mehr kann als Privatisieren und Verkauf von städtischem Immobilienvermögen.

Es ist positiv, wenn die schwarz-grüne Koalition sich gegenüber den Marktprozessen aktiv gestaltend verhält. Allerdings müsste der Senat bei der Bundesregierung in Berlin auf eine aktive Politik gegenüber den Finanzmärkten und seinen Akteuren drängen. Allein auf Hamburger Ebene lässt sich eine Politik der Neugruppierung von Unternehmen durch Finanzinvestoren nicht durchsetzen.

Zweitens: Gleichwohl bin ich - wie bei der HSH Nordbank - nicht davon überzeugt, dass im Falle von HAPAG-Lloyd eine zukunftsorientierte Lösung angestrebt wird. Die Aktion des Senats hat Züge von reiner Symbolpolitik. Ernsthaft mitbieten in einem Unternehmensverkauf kann die Stadt Hamburg mangels Finanzressourcen nicht. Es geht um einen Verkaufspreis in der Größenordnung von fünf Mrd. Euro. Mit dem vom Senat angekündigten dreistelligen Millionenbetrag ist nur ein kleiner Grundstock gefunden. Über die anderen Beteiligten im Konsortium schweigt sich der Finanzsenator aus. Es geht ja nicht nur darum, einen Unternehmensteil anzukaufen. Die Trennung vom Touristikkonzern TUI erfolgt auch aus der Überlegung heraus, dass eine Großreederei und das Touristikgeschäft nicht optimal zusammenpassen. Wer also übernimmt die unternehmerische Führung? Das wichtigste Argument: Den Unternehmer und Reeder Kühne - seit Jahr-

zehnten wie der Milchzar Müller u.a. aus steuerlichen Gründen in die Schweiz geflüchtet – als boden- und seetüchtigen Hamburger Unternehmer zu präsentieren, ist schon einigermaßen schräg.

Der in Hamburg protestierenden Belegschaft wäre sicherlich kurzfristig mit einem neuen Kapitaleigentümer, an dem die Hansestadt beteiligt ist, eher gedient. Mittel- und langfristig ist es eine gefährliche Illusion, einer »Hamburger Lösung« einen faireren Umgang mit den Belegschaften unterstellen zu wollen. Dauerhaft kann neben einer harten Regulierung der Finanzmärkte und der Akteure nur eine Demokratisierung der Unternehmensverfassung eine Zivilisierung des »Raubtierkapitalismus« zu Stande bringen.

Drittens: Der Finanzsenator verblüfft mit seinem »Finanzgebaren«. Da werden wir seit Wochen mit der Botschaft überzo-

gen, dass der Senat ein Finanzierungsdefizit von mindestens drei Mrd. Euro vor sich herschiebt und schon mal mit der Ankündigung beunruhigt, dass die schwarz-grünen Reformprojekte (Primarschule etc.) ihren Preis haben, für den an anderen Stellen Opfer gebracht werden müssen. Gleichwohl ist jetzt plötzlich ein dreistelliger Millionenbetrag verfügbar, um eine »feindliche Übernahme« bei Hapag-Lloyd zu verhindern.

Diese politische Intervention aus »rein wirtschaftlichen Gründen« zeugt von einer ordentlichen Doppelmoral, ließen sich doch etwa ein kostenloses Mittagessen und die Abschaffung des Büchergeldes gut und gerne auch als Maßnahmen aus »rein wirtschaftlichen Gründen« rechtfertigen, kurbeln sie doch unmittelbar die private Nachfrage der Begünstigten an. Aber die sozial Benachteiligten dieser Stadt gehören ja bekanntlich nicht zur Klientel der schwarz-grünen Landesregierung.

Intelligente Privatisierung?



Kostspieliges Verkehrsmittel: S-Bahn am Dammtorbahnhof

Senatorin Anja Hajduk will die Bahn zum attraktivsten Verkehrsmittel der Zukunft machen. Ihre These: »Eine intelligente Privatisierung kann Freiräume schaffen, von denen die Kunden und der Wettbewerb gleichermaßen profitieren.«

Von dieser Konzeption einer »intelligenten Privatisierung« ist – so die Auffassung der Fraktion DIE.LINKE – in Hamburg nichts zu sehen. Im Gegenteil: Für die auf Hamburger Gebiet erbrachten Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gibt es einen Vertrag mit der Bahn AG. Dieser Vertrag läuft bis Ende 2009. Mittlerweile hat Hamburg einen Nachfolgevertrag für den Zeitraum bis 2017 abgeschlossen.

An diesem Vorgang kritisiert die Fraktion DIE.LINKE:

Erstens: Wir haben Zweifel, ob in diesem Vertrag die Interessen der Hansestadt gewahrt worden sind. Unser Eindruck: Im Vergleich zu anderen Regionalverkehren zahlt Hamburg zu hohe Entgelte. Zweitens: Die Bahn hat schon jetzt eine Monopolposition und Hamburg hat – freundlich ausgedrückt – wenig getan, um aus dieser Abhängigkeit herauszukom-

men. Drittens: Bekanntlich wird gerade die Bahnprivatisierung auf den Weg gebracht, und wiederum hat der Senat keine Schritte unternommen, um für Hamburg eine befriedigendere Zukunftslösung für den Schienenpersonennahverkehr zu erreichen.

1.

Die Regierungsfractionen wollen uns weismachen, dass die Teilprivatisierung positiv zu bewerten sei. Fakt ist lediglich: Von der geplanten Teilprivatisierung ist auch Hamburgs Schienenpersonennahverkehr betroffen. Im Unterschied zur Haltung des Hamburger Senats kündigte Hessens Verkehrsminister Alois Riehl (CDU) Widerstand gegen die Pläne an, weil er befürchtet, dass die Deutsche Bahn die regionale Infrastruktur und die Netze weiter vernachlässigen wird. Als Besteller des Nahverkehrs müssten die Länder in die Entscheidung einbezogen werden. Gleiches gilt für Hamburg. Aber: Die Regierung bleibt völlig passiv.

Sachsen-Anhalt hat hingegen im Bundesrat zur Sicherung der Länderinteressen bei teilweiser Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) einen Antrag eingebracht. Bei einer Privatisierung – so die Regierung von Sachsen-Anhalt – sei zu beachten, dass es wegen des Renditedrucks der Investoren bei der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage zu einer Lastenverschiebung auf die Länder kommen kann. Durch eine von der CDU-Regierung eingebrachte Regelung soll gewährleistet werden, dass ein gleich hoher Anteil des festgelegten jährlichen Mindestinstandhaltungsbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für die Instandhaltung regionaler Infrastruktur eingesetzt wird. Dadurch will man verhindern, dass diese Mittel ausschließlich in die Instandhaltung ertragsreicher Strecken fließen und die Qualität der überwiegend nur vom Nahverkehr genutzten regionalen Infrastruktur auf Grund mangelnder Instandhaltung und Erneuerung weiter abnimmt. Vor diesem Hintergrund finden wir das Handeln oder besser das Nicht-Handeln der schwarz-grünen Regierung einigermaßen unverständlich. Mehr noch: Der Senat hätte allen Grund, sich energischer für die Interessen der Freien und Hansestadt einzusetzen.

Dass die schwarz-grüne Koalition die Teilprivatisierung der DB AG nicht bekämpft, ist von ihrer ideologischen Ausrichtung her gesehen verständlich. Aber werden die Koalitionäre im Bundesrat die anderen CDU-geführten Länder unterstützen?

2.

Unser Eindruck ist: Hamburg hat sich schon in der Vergangenheit von der Bahn AG über den Tisch ziehen lassen, und wir befürchten, dass es in der nächsten Zeit zu einer Steigerung kommt. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hat in den Jahren 2004 und 2005 eine Markterkundung durchgeführt, um zu prüfen, ob noch weitere Anbieter neben der S-Bahn Hamburg in der Lage wären, den Verkehr ab Fahrplanwechsel im Dezember 2009 zu gewährleisten.

Dabei stellte sich heraus, dass wesentliche Hindernisse für andere Anbieter die Kosten und die Verfügbarkeit von entsprechenden Fahrzeugen waren. Die S-Bahn-Fahrzeuge sind aufgrund ihrer technischen Besonderheiten (Gleichstrom mit einer Spannung von 1.200 Volt) nur in Hamburg verwendbar.

Die S-Bahn Hamburg GmbH war jedoch nicht dazu bereit, den nach Vertragsende 2009 noch verwendbaren Teil ihres Fahrzeugparks zu definierten Konditionen Dritten zur Verfügung zu stellen, damit diese die Fahrzeuge in ihre Angebotserstellung einplanen können und eine vergleichbare Ausgangssituation für die geplante Folgeausschreibung erhalten. Es besteht auch keine Pflicht der S-Bahn, ihre Fahrzeuge Dritten zur Verfügung zu stellen, da Dritte grundsätzlich die Möglichkeit haben, eigene Fahrzeuge zu beschaffen.

Schon hier drängt sich die Schlussfolgerung auf, dass die Bahn AG wenig kooperativ ist – zumal wenn man bedenkt, dass zur Anschaffung des nur in Hamburg einsetzbaren Fuhrparks ein Millionenzuschuss kassiert wurde.

Hamburg hat sich nicht nur bei der Gestaltung des Fuhrparks in eine trostlose Position manövriert. Wir sind auch ei-

nigermäßen erstaunt, dass der Senat auf unsere Vorhaltung, es würden im Vergleich zu anderen Regionalverkehren (wie beispielsweise München) weit überhöhte Trassenpreise und anderes Entgelt bezahlt, mit der Kontrolle durch die Bundesnetzagentur argumentiert.

Es geht um faire und verlässliche Konditionen. Unsere Kritik: Die Großzügigkeit des Hamburger Senats kostet die Stadt einen zweistelligen Millionenbetrag.

Was antwortet der Senat, der ja seit geraumer Zeit wegen der ausweichenden und wenig auskunftsfreudigen Einstellung gegenüber Parlament und Öffentlichkeit in der Kritik steht? »Die Infrastrukturentgelte werden von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst, die nur bedingt auf lokalen spezifischen Kosten basieren (bundesweite Mischkalkulationen zur Berücksichtigung topografischer Besonderheiten, Berücksichtigung geleisteter Zuschüsse von Bund und Ländern, Preisreize zur gleichmäßigen Auslastung der Infrastruktur). Die Prüfung der Angemessenheit der Eisenbahninfrastrukturentgelte ist die gesetzlich festgelegte Aufgabe der Bundesnetzagentur, der alle notwendigen Informationen zur Verfügung stehen. Der Senat hat sich hiermit nicht befasst.«

Auf diese großzügige Antwort, die wir dem Rechnungshof dringlich zur Überprüfung anempfehlen, antworten wir mit einem Protest aus einer anderen Region, die offensichtlich nicht so großzügig mit den Steuermitteln umgeht:

»Die erneute Anhebung der Trassenpreise um den Rekordwert von 3,8% im kommenden Jahr wird den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erneut massiv verteuern, ohne dass der Kunde davon einen Vorteil hat. Der Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg appelliert an die Verantwortlichen in der Bundespolitik, der Bundesnetzagentur endlich die Möglichkeit für eine effektive Regulierung zu geben.

Im nächsten Jahr steigen die Trassenpreise der DB Netz AG auf ein Rekordniveau. Die Gebühren, die die Eisenbahnunternehmen im Nahverkehr an die DB Netz AG für die Nutzung der Schieneninfrastruktur entrichten müssen, steigen um 3,8%. Eine solche Steigerung in nur einem Jahr ist beispiellos. Dies macht den SPNV allein in Berlin und Brandenburg um 9,3 Mio. Euro teurer.«

Fakt ist also: Die Bahn AG ist bekannt für eine unakzeptable Preispolitik, die durch eine Verbesserung der Infrastrukturleistungen nicht gerechtfertigt ist.

Die Bundesnetzagentur hat momentan nicht die Voraussetzungen für eine wirkliche Kontrolle. Dass die Behörden in Hamburg übergroßzügig mit den Finanzressourcen umgehen, ist das eine. Auf die Kritik, Millionen mit der Kontrolle durch die Netzagentur zu verschleudern, in der zitierten Weise zu antworten, ist der Gipfel an Desinformationspolitik.

Die Linke schließt sich dem Vorschlag aus Berlin-Brandenburg an: Die Verantwortlichen in der Bundespolitik mögen die Netzagentur endlich so ausstatten, dass auch die Bahn AG und später die teilprivatisierte Sparte kontrolliert werden kann. Denn Hamburgs Behörden sind zu einer anderen Vertragspolitik weder willig noch fähig.

3.

Die Asymmetrie in der Gebührenpolitik wird sich – so unsere Befürchtung – verstärken. Auch für den Folgezeitraum ab Dezember 2017 ist die S-Bahn Hamburg GmbH nicht bereit, Dritten ihre Fahrzeuge zu verlässlichen Konditionen zur Verfügung zu stellen. Allerdings stellt sich die Fahrzeugfrage für Dritte zu diesem Zeitpunkt deutlich entspannter dar, da rund 24% des aktuellen Fahrzeugparks der S-Bahn GmbH (die von den Ländern Niedersachsen und Hamburg geförderten Zweisystemfahrzeuge für die Bedienung der Strecke Neugraben-Stade) ab Dezember 2017 zu verlässlichen und fairen Konditionen auf Basis einer gutachterlichen Ermittlung zur Verfügung stehen werden. Weitere rund 36% der Fahrzeuge werden Ende 2017 das Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer erreicht haben und müssen entsprechend ohnehin neu beschafft werden. Mag sein, dass die Hamburger Behörde bis 2017 besser aufgestellt ist. Eine zukunftssichere Perspektive ergibt sich aus dieser Politik nicht. Sie sollten also

- erstens die Bundesratsinitiativen zur Zurückdrängung der Gefahren durch die Bahnprivatisierung unterstützen;
- sich zweitens für eine Ausweitung und Stärkung der Bundesnetzagentur einsetzen;
- sich drittens wie – andere Regionen – für eine Re-Kommunalisierung des regionalen Verkehrssystems engagieren.

4.

In diesem Zusammenhang wüssten wir gerne, wie die Politik des schwarz-grünen Senats in Sachen Eigentum der AKN aussieht. Was heißt »intelligente Privatisierung« in diesem

Fall? Bekanntlich will die CDU-Regierung von Schleswig-Holstein bis Sommer 2008 den Verkauf der AKN-Anteile an die Hamburger Hochbahn geklärt haben. Verkehrsminister Dietrich Austermann (CDU) sagt: Ob das Geschäft gelinge, sei auch eine Frage des Preises. »Wir werden das Unternehmen nicht verscherbeln.« In Schleswig-Holstein gab es immer wieder Pläne, die Anteile an der defizitären AKN (49,89%) zu veräußern, allerdings noch nie einen so konkreten Termin. Klar ist, dass Hamburg (50%) Interesse hat und die Hochbahn der AKN schon in die Bücher schauen durfte. Der Wert der Traditionsbahn dürfte erst feststehen, wenn die Länder in einem Verkehrsvertrag die Höhe der Zuschüsse geregelt haben. Das soll demnächst geschehen.

Offenbar hat auch der französische Bahnkonzern »Veolia« Interesse an den schleswig-holsteinischen Anteilen an der Regionalbahn AKN. Noch ist allerdings unklar, ob sich das Land tatsächlich von seinem knapp 50%igem Anteil (die andere Hälfte gehört Hamburg) trennen will. Erst wenn im Sommer das Gutachten vorliege, werde es möglich sein zu entscheiden, ob – und gegebenenfalls wie – die AKN privatisiert werde. Veolia hat in Schleswig-Holstein einen Marktanteil von knapp 30% im Nahverkehr. Der Konzern betreibt mit der Tochtergesellschaft Nordostseebahn die Marschenbahn von Hamburg nach Sylt.

Auch im Hinblick auf die anderen Eisenbahnstrecken nach Hamburg gibt es reichlich offene Fragen. Es wäre wünschenswert, wenn die Senatorin der Bürgerschaft eine Gesamtkonzeption zur Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs vorlegen würde.

Die erste »kommunale Litfaßsäule« in St. Georg?



Am 1. Juli auf dem Ossietzky-Platz: »Ich bleibe hier!«

Bereits im letzten BürgerInnenbrief berichtete ich darüber, dass die St. GeorgerInnen sich für den Erhalt der jahrzehntealten Litfaßsäule am Carl-von-Ossietzky-Platz einsetzen. Mittlerweile ist Fahrt in die Sache gekommen, und nicht nur der hiesige Stadtteilbeirat St. Georg, sondern auch der Hauptausschuss des Bezirks Mitte hat in seltener »interfraktioneller Einmütigkeit« die Forderung nach Erhalt unterstützt.

Noch ist die Ankündigung der »Hamburger Außenwerbung« (HAW) nicht vom Tisch, die Litfaßsäule im August abzureißen und durch eine »hinterleuchtete« Säule zu ersetzen. Unklar ist gegenwärtig auch, ob das Ansinnen der Geschichtswerkstatt, die erste »kommunale Litfaßsäule« Hamburgs zu betreuen, realisiert werden kann. Doch die Chancen stehen

gut, und die Mobilisierung zu einer ersten Aktion am 1. Juli, an der viele St. GeorgerInnen teilgenommen haben, wird ihre Wirkung zeigen. Jetzt heißt es, nachzusetzen, und dafür stehen die Bezirksfraktion der LINKEN ebenso ein wie ich als Bürgerschaftsabgeordneter.

Die Litfaßsäulen - nicht nur die an der Langen Reihe, sondern auch die an vielen anderen Stellen in Hamburg - stehen für »gewachsene« Einheiten und Merkmale, die es zu bewahren gilt. Vielleicht könnte auch anderswo die Idee aufgenommen werden, die Litfaßsäulen für Stadtteilzwecke, zur verbesserten Information und Vernetzung der Menschen vor Ort, umzuwidmen. Das wäre ein guter Schritt in Richtung auf eine urbanere und demokratischere Öffentlichkeit.

Bürgerbüros der LINKEN in Mitte

Die Mitglieder der Fraktion in der Bezirksversammlung und der Bürgerschaftsabgeordnete Joachim Bischoff des Wahlkreises 1 sind demnächst auch persönlich während der Sprechstunden zu erreichen: Die Bürgerbüros befinden sich in der Borgfelder Str. 83



Noch laufen die Renovierungsarbeiten. Über Telefon, Bürozeiten etc. informiere ich im nächsten BürgerInnenbrief.

Eine schöne Urlaubzeit

Allen BürgerInnen, die in den nächsten Wochen in die Schulferien bzw. den Sommerurlaub gehen können, wünsche ich gute Erholung - für die Auseinandersetzungen im Herbst (u.a. findet am 3.9. die nächste Bürgerschaftssitzung statt) werden wir sie brauchen können!

Mit diesem BürgerInnenbrief informiere ich regelmäßig über das Parlamentsgeschehen und die politischen Auseinandersetzungen in Hamburg, im Bezirk Mitte sowie im Wahlkreis. Wenn Sie zusätzlich den monatlichen Infobrief »Mittensang« 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.