

Wer, was, wo und wie? So wird's in Mitte Altona

Bauherren und Wohnformen

Baugemeinschaften, private Eigentümer, Baugenossenschaften – Mitte Altona wird bunt, auch in Bezug auf die Bauherren. Wir zeigen Ihnen, wo in Mitte Altona welche Wohnformen entstehen und wer wo baut.

mehr dazu auf Seite 3

Hochbauliche Wettbewerbe

Bis auf einen Baugemeinschaftsblock sind die hochbaulichen Wettbewerbe für Mitte Altona entschieden. Wir geben Ihnen einen Überblick, welcher Architekt seine Entwürfe wo realisiert.

mehr dazu auf Seite 4/5

Inklusions- und Integrationsprojekte

Die Vergabe der Grundstücke für Baugemeinschaften ist abgeschlossen, Vergabekriterium war auch das soziale Engagement der Bewerber. In dieser Ausgabe erfahren Sie mehr zu den geplanten Projekten.

mehr dazu auf Seite 6

Einzug der ersten Bewohner im Laufe des nächsten Jahres

Die letzten Grundstücke für Baugemeinschaften sind vergeben, und damit sind die Flächen des ersten Entwicklungsabschnitts von Mitte Altona aufgeteilt. Neben den Wohnhäusern der privaten Bauherren werden insgesamt neun Baugemeinschaften ihre Bauvorhaben realisieren und das Quartier mit ihren inklusiven und integrativen Projekten maßgeblich mitprägen. Die Karte auf der rechten Seite gibt einen Überblick, wo welche Wohnformen entstehen und wer wo baut. Auf Seite 6 dieser Ausgabe erfahren Sie außerdem, wo die verschiedenen sozialen Einrichtungen und gewerblichen Nutzungen geplant sind.

Das Gesicht des neuen Stadtquartiers Wie Mitte Altona in Zukunft aussieht, wird zunehmend konkreter. Seit Sommer 2014 wurde in hochbaulichen Wettbewerben entschieden, wie die Gebäude im ersten Bauabschnitt aussehen sollen. Die Jurys bestanden dabei nicht nur aus Experten, Behörden und den jeweiligen Investoren. Es konnten sich auch Bürger bewerben, die in einem Losverfahren bestimmt wurden und eine beratende Rolle eingenommen haben. Mit der im städtebaulichen Vertrag fixierten Auflage, archi-

tektonische Wettbewerbe durchzuführen, will die Stadt sicherstellen, dass Mitte Altona ein Quartier mit vielfältiger und abwechslungsreicher Architektur wird. Ausgelobt wurden die Wettbewerbe von den jeweiligen Bauherren. Die teilnehmenden Architekturbüros hatten zum Teil die Aufgabe, bestimmte Grundstücke zu beplanen, zum Teil haben sie aber auch Ideen für ein oder zwei Baublöcke entwickelt. Aus diesen Entwürfen wurden die besten Ideen ausgewählt. Dann wurde festgelegt, welches Büro welchen Teil des Baublocks realisieren wird, um so die gewünschte architektonische Vielfalt zu erreichen. Auf den Seiten 4 und 5 finden Sie eine Karte mit allen Wettbewerbsergebnissen und einigen beispielhaften Visualisierungen.

Auch der Sieger des Architektur-Wettbewerbs für die Stadteilschule in Mitte Altona steht seit Juli 2015 fest. Den ersten Preis erhielt das Architekturbüro LRO Lederer Ragnarsdóttir Oei. Der Wettbewerb wurde von der aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, die bis 2015 Grundstückseigentümerin war, und der Stadt Hamburg ausgelobt. Inzwischen hat die Stadt Hamburg das Grundstück gekauft



Neues zum Fernbahnhof Altona

Wie geht es weiter mit der Verlagerung des Fernbahnhofs Altona und dem zweiten Bauabschnitt von Mitte Altona?

Im Juli 2014 haben sich die Deutsche Bahn AG und die Stadt Hamburg auf den Umzug des Fernbahnhofs Altona nach Diebsteich verständigt. Diese Entscheidung macht den Weg frei für den zweiten Bauabschnitt und damit die vollständige Entwicklung von Mitte Altona. Für 38,8 Millionen Euro hat die Stadt das Grundstück von der Deutschen Bahn AG erworben. Auf den 13 Hektar werden zusätzlich zu den 1600 Wohnungen des ersten Abschnitts weitere 1900 Wohnungen und ein großer Park entstehen. Der neue Bahnhof am Diebsteich soll mit sechs

Ferngleisen und zwei S-Bahngleisen barrierefrei gebaut werden.

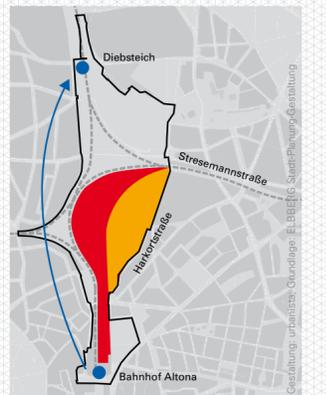
Die Stadt Hamburg und die DB Station&Service AG verfolgen gemeinsam das Ziel, am Standort Diebsteich einen zukunftsfähigen Fernbahnhof zu entwickeln, der sowohl verkehrlich und städtebaulich als auch betrieblich und wirtschaftlich eine langfristige und nachhaltige Lösung für beide Seiten darstellt. Diese Absicht wurde in einem ersten Schritt mit einem Letter of Intent (LOI) zwischen der DB Station&Service AG und der Stadt Hamburg bekräftigt.

In der anschließenden Phase werden parallel zum notwendigen Planfeststellungsverfahren konkrete Vereinbarungen

erarbeitet, die für die Umsetzung eines eigenständigen Empfangsgebäudes notwendig sind.

Die Bahn hat die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur Bahnstrecke verlagert wie geplant Ende 2015 eingereicht. Für diese Fachplanung ist nicht die Stadt, sondern das Eisenbahnbundesamt zuständig. Laut Zeitplan der Bahn endet das Planfeststellungsverfahren voraussichtlich Ende 2017. Der neue Fernbahnhof Hamburg-Altona soll bis Ende 2023 fertiggestellt werden.

Auf einer eigenen Webseite informiert die Bahn über das Großprojekt: www.bahnprojekt-hamburg-altona.de



- 1. Bauabschnitt
- 2. Bauabschnitt
- Bahnhof
- vorbereitende Untersuchungen

Ein neuer Stadtteil für wirklich alle



Liebe Leserinnen, liebe Leser, Mitte Altona ist auf dem Weg: Schritt für Schritt entsteht auf der vormals kargen Brache ein neues Stück Hamburg, das

in wenigen Jahren die Stadtteile Altona-Nord, Ottensen und Bahrenfeld verbinden wird. Seine Versorgungsadern mit Kabeln und Kanalisation hat es bereits im Oktober 2015 bekommen. Seit einigen Wochen durchkreuzen nun auch zwölf Baustraßen das Areal und lassen einen weiteren Blick in die Zukunft zu, bilden sie doch bereits jetzt das spätere Erschließungsnetz des Quartiers ab. In diesen Straßen wird später das Stadtleben fließen, werden Menschen sich von A nach B bewegen – auf dem Weg zum Bäcker, zur Arbeit, zum Café oder zur S-Bahn – werden Kinder spielen und Fahrräder rollen.

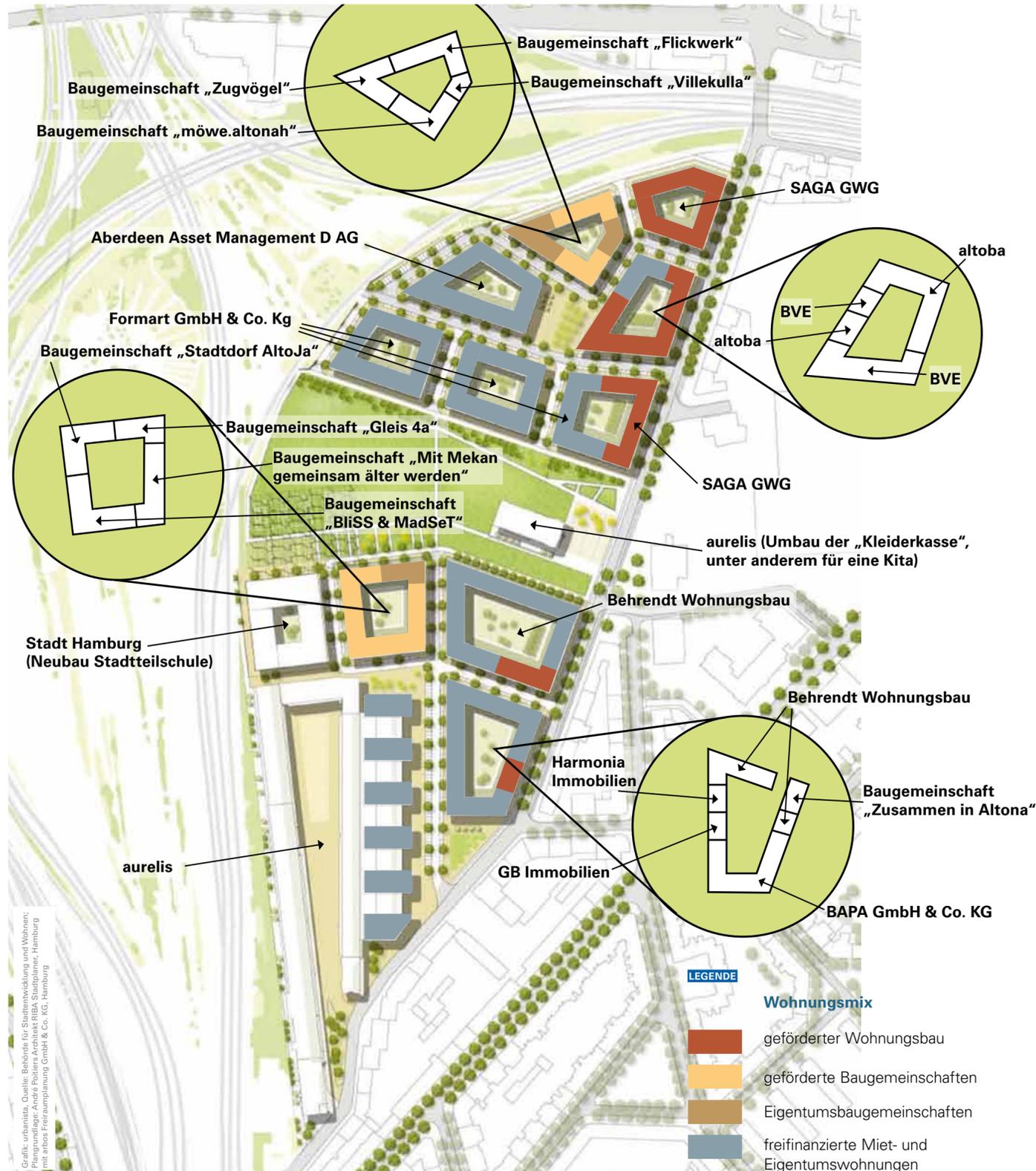
Ein weiterer wichtiger Schritt der vergangenen Monate war die Vergabe der letzten Baugrundstücke für Baugemeinschaften im ersten Entwicklungsabschnitt von Mitte Altona. Ausgewählt wurden Baugemeinschaften, die insbesondere den inklusiven Ansatz des Stadtteils mit verschiedenen Konzepten fördern und unterstützen. So sind zahlreiche spannende Projekte entstanden. Sie eröffnen zum Beispiel Menschen mit Behinderung Möglichkeiten des integrierten Wohnens. Oder sie schaffen Wohnraum für ältere Menschen mit und ohne Migrationshintergrund, die gemeinsam leben und sich gegenseitig unterstützen wollen. Aber auch Wohnungen für Flüchtlinge und vielseitige Konzepte für Gemeinschaftsräume werden Teil Mitte Altonas sein. Die Baugemeinschaften, für die immerhin 20 Prozent der 1600 Wohnungen vorgesehen sind, werden also einen ganz essentiellen Part zu einem neuen Stück Altona für wirklich alle beitragen.

Dorothee Ströpefeier

Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

Wer baut wo und für welche Wohnformen?

Insgesamt entstehen 1600 Wohnungen in dem ersten, 16 Hektar großen Entwicklungsabschnitt. Ein Drittel Sozialwohnungen, ein Drittel freifinanzierte Mietwohnungen und ein Drittel Eigentumswohnungen – so will die Stadt eine gesunde Mischung des künftigen Quartiers sichern. 20 Prozent aller Baugrundstücke sind für Baugemeinschaften reserviert. Ein Großteil dieser Flächen wurde von der Stadt angekauft und federführend durch die städtische Agentur für Baugemeinschaften vergeben. Ein großer Teil der geförderten und freifinanzierten Mietwohnungen wird von der städtischen SAGA und den Wohnungsbaugenossenschaften Altonaer Spar- und Bauverein (altoba) und Bauverein der Elbgemeinden (BVE) gebaut und vermietet.



Ein Baublock, viele Architekten

Bei den Wettbewerbsverfahren in Mitte Altona wurde nicht nur ein Sieger pro Wettbewerb ausgewählt, der den gesamten Baublock plant – in der Regel erhielten mehrere Büros jeweils den Zuschlag für einen Teil davon. So soll auch innerhalb eines Baublocks eine architektonische Vielfalt entstehen. Die abgebildeten Visualisierungen zeigen einige der ausgewählten Entwürfe*. Informationen zu allen Entwürfen finden Sie in Kürze auf den Internetseiten des Baustellenmanagements: www.quartier-mittealtona.de.



Baufeld Ia01

akyol kamps : bbp architekten

Kranbauten

André Poitiers Architekt

Baufeld Ia02

- Dohse Architekten
- Planerkollektiv Architekten
- Partnerschaft
- DFZ Architekten
- Huke-Schubert Berge Architekten

Baufeld Ia03

- Winking Froh Architekten
- apb Architekten
- GRS Reimer Architekten

Baufeld Ia04

- LRW Architekten
- bof architekten

Baufeld Ia05

- czerner göttsch architekten
- NPS
- Renner Hainke Wirth

Baufeld Ia06

- czerner göttsch architekten
- Böge Lindner K2 Architekten
- Baumschläger Eberle

Baufeld Ia07

- André Poitiers Architekt
- Planwerk 1
- czerner göttsch architekten
- akyol kamps : bbp architekten

Baufeld Ib02

- Lederer Ragnarsdóttir Oei

Baufeld Ib03

- Verfahren noch nicht abgeschlossen

Baufeld Ic01

- BIWERMAU Architekten
- Henke + Partner Architekten

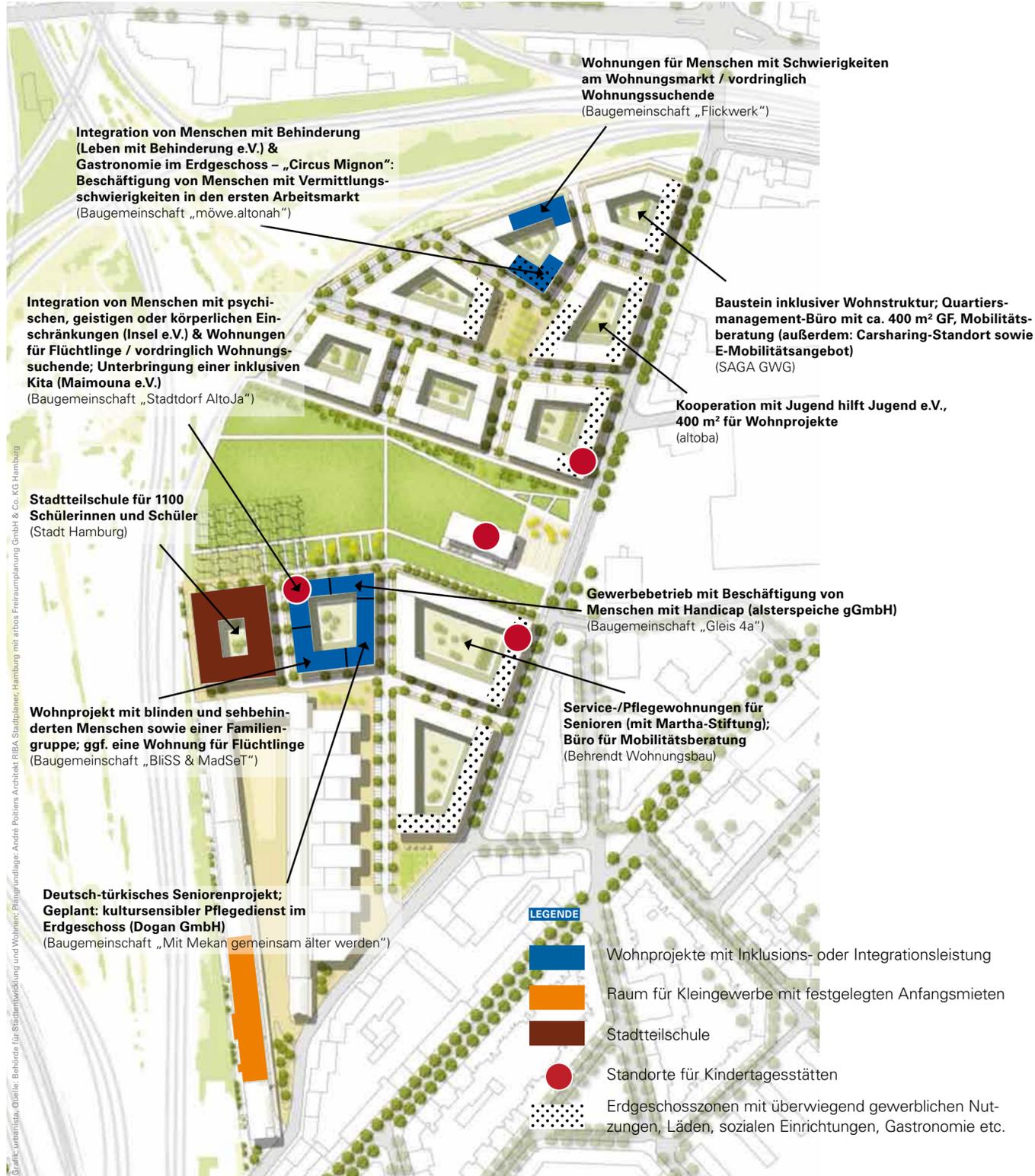
Baufeld Ic02

- Schenk + Waiblinger Architekten
- KPW Architekten

* Die auf dieser Doppelseite abgebildeten Visualisierungen entsprechen dem Stand der Wettbewerbe bzw. der Überarbeitung nach den Wettbewerben.

Mitte Altonas soziale Seite

Diese Karte gibt einen Überblick über die verschiedenen sozialen Einrichtungen und gewerblichen Nutzungen, die künftig den Stadtteil mit Leben füllen. Das Thema Inklusion spielt eine besondere Rolle in Mitte Altona: Viele Baugemeinschaften fördern die Inklusion im Stadtteil mit verschiedenen Projekten. Darüber hinaus entstehen zahlreiche barrierefreie und barrierearme Wohnungen. Da noch nicht alle Angebote und Nutzungen feststehen bzw. verortet sind, wird diese Karte laufend fortgeschrieben. Mehr dazu unter www.hamburg.de/mitte-altona.



Grafik: uranista. Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Planungsstelle Hamburg mit arbeits-Freiarbeitsplanung GmbH & Co., KG Hamburg

„Manches Inklusionsvorhaben kostet nicht mehr als 15 Zentimeter Kaimauer“

Über behinderte Freunde kam der Stadtplaner Joachim Becker (54) zu seinem Fachgebiet, dem barrierefreien Bauen. Seither fungiert der Diplomingenieur als ehrenamtlicher Berater und Gutachter für verschiedene Behindertenverbände, unter anderem den Verein „Barrierefrei leben e.V.“. Doch lassen sich neue Stadtquartiere wie Mitte Altona überhaupt so planen, dass unterschiedlichste Nutzungsbedürfnisse gesunder und beeinträchtigter Menschen erfüllt werden? Im Interview gibt Becker Einblicke in das Geflecht der Interessen.



Foto: Oliver Dreßen / uranista

Herr Becker, haben Sie als Berater Einfluss auf die barrierefreie Planung von Mitte Altona nehmen können?

Ja, in einem Fall. Da ging es darum, dass in einigen Straßen nur wenige Festlegungen vorgesehen waren, wo zum Beispiel Autos parken oder Fußgänger gehen sollen. Man wollte, dass sich das alles nach Möglichkeit von selbst regelt. Der Verein „Barrierefrei leben“ und ich wandten ein: So funktioniert das nicht! Denn die Autofahrer schaffen durch das willkürliche Abstellen ihrer Fahrzeuge Fakten. Damit sind sie in der stärkeren Position als etwa ein Mensch im Rollstuhl, der da nicht mehr vorbeikommt, oder ein blinder Mensch, der auf tastbare Leitlinien angewiesen ist, an denen er entlang gehen kann. Nach allem, was ich weiß, sind dort nun Bereiche geplant, in denen nur Schritt gefahren werden darf und feste Parkplätze markiert werden.

Kann man sich beim barrierefreien Bauen auch auf geistig beeinträchtigte Menschen einstellen oder nur auf körperliche Einschränkungen?

Ja, das kann man. Es gibt natürlich eine Fülle verschiedenster geistiger und psychischer Beeinträchtigungen. Aber ihnen allen ist gemeinsam, dass Räume und Treffpunkte für diese Menschen zunächst klare Orientierungsmöglichkeiten in einfacher, gut lesbarer Beschriftung bieten müssen. Man muss einen hohen Wiedererkennungswert schaffen, man muss Räume gestalten, die nicht beängstigen oder eine Vermeidung bewirken wie dunkle Ecken, finstere und enge Durchgänge, große Räume, in denen man sich übersehen und verloren fühlt. Aber im Kern betrifft barrierefreies Bauen zumeist die Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen. Und das allein ist, vom Wohnen über den Arbeitsplatz bis hin zur Straßenverkehrsplanung, ein unendlich weites Feld.

Um wie viel ist barrierefreier Wohnungsbau teurer als herkömmliches Bauen?

Bei Neubauten ist der Preisunterschied minimal, jedenfalls in Bezug auf die Grundausrüstung: Man braucht doch nur ein etwas geräumigeres Badezimmer, damit ein Rollstuhl manövrieren kann, man braucht etwas breitere Türen und einen Aufzug. Der ist nicht ganz billig, aber in vielen Neubauten heute

ohnein vorgesehen. Das alles macht den Kohl nicht fett. Anders sieht es aus, wenn man im Bestand nachrüsten muss. Eine Küche nachträglich barrierefrei zu machen, sodass sie mit dem Rollstuhl befahren und von dort aus bedient werden kann, kostet rund 20.000 Euro. Einen Treppenlift einzubauen, kann locker einen fünfstelligen Betrag kosten.

Regelt sich das Angebot an barrierefreiem Wohnraum in Hamburg allein über die Nachfrage am Markt?

Es regelt sich einerseits über die Planung. In Mitte Altona wurde ja über städtebauliche Verträge festgelegt, wie das Mischungsverhältnis zwischen Eigentums-, Miet- und Sozialwohnungen oder zwischen Wohnen und Gewerbe aussehen soll. Die Stadt vergab die Baufelder also schon mit klaren Nutzungsvorgaben. So kann es auch in Bezug auf barrierefreies Wohnen geschehen. Den Druck dazu muss die Politik machen. Aber haben behinderte Menschen eine politische Lobby? Wie viele Menschen im Rollstuhl sitzen in der Bürgerschaft, wie viele blinde Senatoren haben wir in Hamburg oder wie viele Minister auf Bundesebene? Gott sei Dank gerät dennoch langsam etwas in Bewegung.

Ist das Thema Barrierefreiheit im Wohnungsbau also bei Verwaltungen, Architekten und Planern sowie Investoren in Hamburg angekommen?

Ganz langsam, ja. Aber auf eine Weise, die nur begrenzt hilfreich ist. Denn nach wie vor sind sehr viele behinderte Menschen ausgeschlossen von Ausbildungs- und Berufsmärkten, verdienen also kaum Geld. Arme haben keine Marktmacht. Sie können nicht einfach mal einen Architekten beauftragen, ihnen ein barrierefreies Haus zu bauen. Das ändert sich heute insofern, als die gut verdienenden Jahrgänge jetzt allmählich alt werden. Diese ursprünglich nicht behinderten Menschen achten verstärkt darauf, dass ihre neu gebaute Wohnung barrierefrei ist. Heute sehen altersgerechte Bäder zum Glück viel eleganter aus als früher, nicht mehr automatisch nach Pflegeheim. Das war lange ein Grund für Bauherren zu sagen: So etwas kann ich hier nicht einbauen, das mietet doch niemand! Heute sind wir da weiter. Aber der Ausschluss gering verdienender Behinderter ist immer

noch da, und deshalb sind steuernde Eingriffe in diesen Markt erforderlich.

Gibt es in der Praxis barrierefreier Planung Konflikte zwischen dem Inklusionsziel und anderen Zielgrößen?

Wir fordern für körperbehinderte Menschen bestimmte Gehwegbreiten: mindestens 1,80, lieber noch 2,20 Meter. Nur so können Rollstuhlfahrer gefahrlos aneinander vorbeikommen, wenn sie sich begegnen. Das kann die Planer nerven, wenn eine mehrspurige Straße plus Radweg plus Gehweg vorgesehen ist, und das gerade eben so hinkommt – und dann kommen auch noch die Behindertenverbände und sagen: zu schmal! Oder wenn bei ebenso begrenztem Raum gefordert wird, dass das Ausstiegsfeld an der Bushaltestelle wegen der Rollstuhlfahrer aber 2,50 x 2,50 Meter sein müsse. Da sammeln sich bei den Stadtplanern also alle Einwände von allen möglichen Nutzergruppen, und sie müssen dann einen Kompromiss daraus stricken. Zum Beispiel könnte der Gehweg nur stellenweise – etwa alle 15 Meter – aufgeweitet werden. Und wir lassen uns dann gegebenenfalls überzeugen, dass es aufgrund der baulichen Gegebenheiten eben nicht anders lösbar ist.

Kollidieren auch Nutzungs-Ansprüche unterschiedlicher Behindertengruppen?

Ein Beispiel sind die Fußgänger-Übergänge: In Altona wollte man dort möglichst überall eine sogenannte „weiche Separierung“ von Bürgersteig und Straße einführen. Da sollte der Bordstein nur drei Zentimeter hoch sein, denn solche Schwellen können Rollstuhlfahrer oder Menschen mit Rollatoren gerade noch überwinden. Blinde Menschen andererseits brauchen eine klar erhabene Kante, um sich auf dem Gehweg orientieren zu können. Sie forderten ein „taktiles Element“, eine fühlbare Leitlinie. Das ist ein klassischer Nutzungskonflikt zwischen beeinträchtigten Nutzergruppen. Der Drei-Zentimeter-Kompromiss ist eigentlich für alle unbefriedigend. Inzwischen geht man stattdessen bei Ampel-Übergängen zu „getrennten Querungen“ über: Ein Teil des Übergangs hat eine normale Sechszentimeter-Kante, direkt daneben aber gibt es einen Bereich ganz ohne Kante, dafür mit einer taktilen Warnfläche, die von blinden Menschen mit dem Langstock ertastet werden kann.

Manchmal stößt die Rücksichtnahme der „Normalbevölkerung“ auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung nach Barrierefreiheit in der Stadt aber auch an Grenzen, oder?

Sicher, das passiert. Wo es zum Beispiel ständig Krach gibt, sind personenbezogene Behindertenparkplätze in dicht besiedelten Wohnquartieren. Wenn da mal drei am Stück geschaffen werden sollen, gründen sich beinahe schon Bürgerinitiativen dagegen. Das ist ein klassischer Konflikt, weil Otto Normalparker in seinen Rechten zugunsten einer speziellen Gruppe beschnitten wird. Oder es gibt Leute, die ärgern sich über Rampen für Rollstuhlfahrer, weil diese Rampen in Billig-Ausführung einfach hässlich sind. Allerdings wächst der Anteil massiver Beeinträchtigungen in unserer alternden Gesellschaft entsprechend, und damit auch der Anteil potenzieller Nutznießer von barrierefreien Lösungen. Denn gerade mal zwei Prozent der Körper- oder Sinnesbeeinträchtigungen sind angeboren. 98 Prozent entstehen im Laufe des Lebens durch Unfälle, Erkrankungen – und ganz sicher durch Alterung.

Wie kann man den Prozess des Interessensausgleichs zwischen gesunden und beeinträchtigten Nutzergruppen dauerhaft lebendig erhalten?

Am besten funktioniert es dann, wenn es jemanden gibt, der all diese Beteiligten an einen Tisch holt und den Prozess koordiniert. Das kann nicht immer ehrenamtlich geschehen, wie in meinem Fall, sondern da muss eine Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen dann auch mit genügend Mitteln ausgestattet werden, sodass sie jemanden für diese Aufgabe einstellen kann. Der Allgemeine Blinden- und Sehbehindertenverband in Berlin etwa beschäftigt einen angestellten Architekten, der dann natürlich eine ganz andere Verhandlungsmacht hat als ein Ehrenamtler. Inklusion ist eine gesellschaftliche Aufgabe, und die kostet Geld – aber lange nicht so viel, wie mancher denkt. Wir haben bestimmte Maßnahmen mit Blick auf Hamburg mal spaßeshalber in „Meter Kaimauer“ umgerechnet, was für die Hamburger Verwaltung ja eine leicht fassbare und sehr vernunftbetonte Vergleichsgröße ist. Und in dem bestimmten Fall konnten wir sagen: Was wir fordern, entspricht nur 15 Zentimetern Kaimauer!



BEMERKENSWERT

Domenica-Niehoff-Twiete

Eine Haupt-, Berg- oder Feldstraße – in fast jeder deutschen Kommune gibt es sie. Und auch Namen wie Willy-Brandt-Straße, Albert-Einstein-Ring und Willi-Brandts-Treppe überraschen uns nicht wirklich, gehören sie mit ihrem Bezug zu nationalen oder lokalen Würdenträgern doch längst zum gewohnten Repertoire, wenn es um die Benennung von Straßen geht.

Heidi-Kabel-Platz – das ist schon eine weitaus größere Überraschung. Denn: Noch immer sind Straßennamen eine Männerdomäne. So auch bei uns in der Hansestadt, wo nur rund 12 Prozent aller nach Personen benannten Straßen, Brücken und Plätze Würdenträgerinnen gewidmet sind. Doch der Wind dreht sich – allen voran in Mitte Altona. Dafür sorgt ein Beschluss der Bezirksversammlung aus dem Jahr 2014, nach dem die neu entstehenden Straßen gezielt nach Frauen benannt werden sollen. Eine Arbeitsgruppe des bezirklichen Kulturausschusses hat nun eine Liste mit fast ausschließlich weiblichen Namensvorschlägen vorgelegt, über die in den kommenden Monaten ein Urteil gefällt wird. Der sicherlich aufsehenerregendste Name auf die-

ser Liste: jener Deutschlands einst wohl berühmtester Prostituierte – Domenica Niehoff (Foto). Was erst einmal skurril klingt, ist tatsächlich durchaus bemerkenswert. So war Domenica nämlich weitaus mehr als „nur“ eine Prostituierte. In den 70er und 80er Jahren machte sie sich öffentlich immer wieder für die Rechte der Prostituierten, die Anerkennung und Legalisierung ihres Berufsstandes stark und später, nach ihrem Ausstieg aus dem Hamburger Rotlichtmilieu, als Streetworkerin verdient.

Neben der „Königin der Reeperbahn“ finden sich aber natürlich auch etwas weniger extravagante Kandidatinnen auf der Namensliste, schließlich soll diese einen Querschnitt durch verschiedene gesellschaftliche Bereiche und Zeitabschnitte bilden. Mit dabei sind unter anderem Schauspielerinnen Helga Feddersen, Gastwirtin und Lokalgröße Marianne Ruau, Journalistin Susanne von Paczensky und Pressefotografin Erika Krauß.

Man sieht: An bedeutenden Frauen mangelt es Hamburg keinesfalls. Höchste Zeit, auch sie in unserem Stadtbild zu verankern. So weit also zum „Wer“ in Mitte Altona.

Impressum

Herausgeber
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung
und Wohnen
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg

www.hamburg.de/bsw

V.i.S.d.P. Magnus-Sebastian Kutz

Bestellungen und Rückfragen
mitte-altona@steg-hamburg.de
weitere Informationen
www.hamburg.de/mitte-altona

Redaktion

urbanista: Anna Wildhack, Christian
Heinrich, Markus Ewald, Philine Lehmann,
Oliver Driesen, Astrid Großmann, Sven
Lohmeyer, Katharina Grön, Stephan Große
steg Hamburg mbH: Jan Seeringer

Konzept & Gestaltung

urbanista: Christian Heinrich,
Sonja Steven
Druck Druckerei Weidmann
Auflage 20.000 St.
Ausgabe 12, März 2016

Anmerkung zur Verteilung: Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Europa-, Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Information oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.