

Quartier

Magazin für HafenCity, Speicherstadt und Katharinenviertel



lohsepark

Momentaufnahme

Die Unterbringung von Flüchtlingen in Hamburg

Wunsch und Wirklichkeit

Die Pläne für das südliche Überseequartier

Mode, Mythen, Moon

Retrospektive auf die Fotografin Sarah Moon

FEIERN TAGEN GENIESSEN ERLEBEN

Neujahrsempfang, Jubiläum,
Firmenveranstaltung oder
Hochzeit: Bei uns bekommen
Sie Ihr maßgeschneidertes
Event aus professionellen
Händen.



**EINE LOCATION
MIT 11.651 PS**



Gewinner
in der Kategorie
Aufregendste
Location



Mehr Informationen erhalten Sie auf
www.hamburger-gastmahl.de



**HAMBURGER
Gastmahl**
KONTOR FÜR VERANSTALTUNGS-GASTRONOMIE



**EINE LOCATION
MIT BISS**



Nominiert
in der Kategorie
Kulturlocation
and Special
Themenlocation



**Liebe Leserinnen,
liebe Leser,**

mit dem Strom verzweifelter Flüchtlinge erleben wir die Auswirkungen globaler Konflikte unmittelbar vor unserer Haustür – eine Realität des 21. Jahrhunderts. Im Ökumenischen Forum und in der Katharinenkirche finden dank vieler Helfer viele Menschen eine Unterkunft auf ihrem weiten Weg. Was wird getan und was muss getan werden, um die Probleme zu bewältigen? Jenseits tagesaktueller Aufgaben bietet der Reeder Peter Krämer ein Beispiel tatkräftiger und pragmatischer Hilfe vor Ort, indem er seit Jahrzehnten den Aufbau von Schulen in Afrika ermöglicht.

Wären die Planungen der Nazis in die Realität gewuchert, dann würde Hamburg heute ein Denkmal imperialen Größenwahns abgeben – glücklicherweise wurde dieser städtebauliche Albtraum nur als Modell verwirklicht. Die Ermordung missliebiger Mitbürger dagegen hat das faschistische System bis zum eigenen Untergang fanatisch betrieben. Vom ehemaligen Hannoverschen Bahnhof aus wurden tausende Menschen in die Vernichtungslager deportiert. Neben der lebenswichtigen Erinnerung an diese furchtbare Epoche wird in dem vom Büro Vogt aus Zürich entworfenen Lohsepark aber vor allem heutiges Leben mit Sport, Spiel und Erholung seinen Platz bekommen.

Das südliche Überseequartier bietet seit Jahren ein surrealistisches Bild von zwei desorientierten U-Bahn-Stationen, die inmitten eines amphibischen Biotops aufgetaucht sind. Auch in den nächsten Jahren wird sich der Ort nicht wesentlich verändern: Was geht hier vor? Voran geht es dagegen im Miniatur Wunderland, wo gerade ein prototypisches Stück Italien im H0-Format entsteht. Wir können den Baumeistern dabei zusehen, wie sie neben mondänen Seebädern und verträumten Bergdörfern auch die Reste der römischen Antike aufs Neue realisieren.

In den Genuss Speicher am St. Annenufer ist im November neues Leben eingezogen: Der aus dem Wasserschloss als Tee-Tycoon bekannte Unternehmer Holger Sturm hat hier dem Kaffeemuseum Burg samt historischer Röstmaschine eine neue Heimat gegeben – nun durchzieht auch die östliche Speicherstadt der verführerische Duft frisch gerösteten Kaffees. Dem Charme historischer Technik begegnet, wer die schöne Staatsyacht SCHAARHÖRN in ihrer Winterruhe aufstöbert. Mit einem E-Roller wiederum lässt sich die frisch angesetzte Fotoausstellung in den Deichtorhallen elegant erreichen.

Viel Vergnügen bei der Lektüre dieser und anderer Geschichten, interessante Informationen und einen realen Winter im Quartier wünscht Ihnen

Thomas Hampel
Herausgeber



KARIN GUENTHER

Michael Bauch Berta Fischer

Eröffnung
20. November 2015,
ab 18 Uhr

Ausstellung
bis 23. Januar 2016

Galerie
Admiralitätstraße 71
20459 Hamburg
Telefon +49 40 37503450
info@galerie-karin-guenther.de
www.galerie-karin-guenther.de

Öffnungszeiten:
Mittwoch–Freitag 14–18 Uhr
Samstag 12–15 Uhr



lohsepark 10

Fotos: Thomas Hampel (Seite 4 oben und unten links, Seite 5 rechts), Jonas Wölk (Seite 4 unten rechts), Astrid Hüller (Seite 5 links)

*Er wird zwar erst im Frühsommer 2016 vollständig eröffnet werden, aber schon jetzt kann man sehen, dass der Lohsepark als grünes Herzstück der HafenCity zahlreiche Angebote macht: zum ziellosen Flanieren an die Elbe, zum Basketball auf dem neuen Court oder auch zum stillen Gedenken an die Deportationen während des Dritten Reichs, die vom hannoverschen Bahnhof vorgenommen wurden, der hier einst stand.
Das Titelfoto machte Thomas Hampel*



wunsch und wirklichkeit 16



momentaufnahme 20

Inhalt

Gezeiten

06 Alptraum Stadt

Der Architekt Konstanty Gutschow hatte große Pläne zum Ausbau Hamburgs zur „Führerstadt“

Titel

lohsepark

10 Betreten erbeten

Kann ein Quartierspark eine Gedenkstätte aufnehmen, gleichzeitig Fußweg für Touristen, Pausenhof für eine Uni und Vorgarten von Anwohnern werden? Wenn der Lohsepark fertig ist, werden wir es erleben

Architektur

16 Wunsch und Wirklichkeit

Die neuen Pläne zum südlichen Überseequartier klingen vielversprechend, aber bis zum Baustart 2017 wird noch viel Wasser die Elbe hinunterfließen

Leben

20 Momentaufnahme

Um den Andrang von Flüchtlingen zu bewältigen, muss Hamburg seine üblichen Bauvorschriften und Genehmigungsverfahren überdenken

Wirtschaft

22 Rollwiderstand

Die E-Roller von Urban Electrics sind cool und praktisch – leider noch nicht für den Verkehr zugelassen

24 Gegen den Strom

Peter Krämer ist erfolgreicher Reeder, provokanter Querdenker und unbeirrbarer Weltverbesserer

Kultur

26 Das Land, wo die Zitronen blühen

Der Name ist Programm: Im Miniatur Wunderland geht seit kurzem die Sonne über Italien auf

30 Kaffee, Kannen und Kuriositäten

Der Teehändler Holger Sturm hat ein neues Museum eröffnet, in dem sich alles um eins dreht: Kaffee

32 Im Winterquartier

Das schmucke „Senatsschiff“ SCHAARHÖRN macht im Sandtorhafen fest und freut sich über Besuch

34 Mode, Mythen, Moon

Die Deichtorhallen zeigen eine umfassende Retrospektive auf Arbeiten der Fotografin Sarah Moon

Vermischtes

38 Essen und Trinken

Essen à la Thomas – Feinkost HafenCity

39 Aus dem Quartier

Kaffee mit Umsicht – Sterne mit Ansage – Musik mit Salzwasser – Duckdalben – Zukunftswerkstatt

41 Gewinnspiel – Buchtipp

42 Das Letzte

42 Impressum





Text: Ralf Lange

Es ist ein sonniger Tag im April 1949. Der deutlich gealterte Mann mit der braunen Uniform und der Schirmmütze blickt über die schwarzglänzende Motorhaube, die sich vor ihm erstreckt: ein Mercedes 770 Pullman, stolze sechs Meter lang mit einem Radstand von fast vier Metern. Unverkennbar deutsche Wertarbeit! Und Vorkriegsqualität! Für Geschwindigkeitsrekorde ist das tonnenschwere Gefährt zwar nicht geeignet, dafür gleitet es aber sanft und geschmeidig wie ein Kätzchen über den Asphalt, was ihm Sicherheit gibt – muss er in dem offenen Wagen doch nun eine Stunde lang stramm aufrecht neben

dem Chauffeur stehen und dabei ständig den rechten Arm angewinkelt nach oben recken, so dass er nur die linke Hand frei hat, um sich an dem Rahmen der Windschutzscheibe festzuhalten.

Bereits als die Wagenkolonne am Deichtorplatz in die neue Ost-West-Straße biegt, sind die Massen am Straßenrand kaum noch zu bändigen. Scheinbar ungerührt lässt er den Jubel über sich ergehen. Viel interessanter ist ohnehin das Stadtbild, das sich ihm hier bietet. Die krummen Fleete, die die Altstadt früher durchschnitten hatten, sind unter einer mehrspurigen Straßenschnelse verschwunden, und statt schmaler Spei-

cher und Bürgerhäuser gibt es gleichförmige Klinkerblöcke mit steilen Dächern und Schaufensterarkaden im Erdgeschoss. Die wirken zwar etwas kasernenartig, aber das stört ihn weniger als der Maßstab, den er zu bescheiden findet, zumal hier auch noch ein paar hübsch herausgeputzte Barockhäuser stehen geblieben sind. Positiv vermerkt er dagegen, dass die Nikolaikirche abgerissen wurde. Ohne den neogotischen Bau, der in den Entwürfen immer im Wege stand, ließ sich die neue Straße viel geschmeidiger in den Hopfenmarkt einführen.

Obwohl man ihn vorgewarnt hat, ist er enttäuscht, als sie die Neustadt

Albtraum Stadt

Konstanty Gutschows Umgestaltungspläne für Hamburg



Modell der geplanten Neugestaltung des Elbufers mit dem Gauhochhaus und der Elbbrücke im Hintergrund. Im Vordergrund ist die Straße Vorsetzen in der Neustadt zu sehen. Im Bildzentrum liegen die St. Pauli-Landungsbrücken

erreichen. Die Sanierung ist hier seit seinem letzten Besuch kaum fortgeschritten. Angeblich soll Wohnungsmangel herrschen – was er für ein kleinliches Argument hält angesichts der großen Aufgaben, die es zu bewältigen gilt. Aber er ist zuversichtlich, dass die Altbauten bald verschwinden werden, weiß man in Hamburg doch nur zu gut, dass Mietskasernen und Hinterhöfe den besten Nährboden für asoziales Verhalten und kommunistische Umtriebe bilden.

Als sie die breite neue Brücke unterhalb des Bismarck-Denkmal erreichen, hellen sich seine Züge auf. Konstanty Gutschow hat sein Versprechen ein-

gelöst, dass zumindest das Elbufer von St. Pauli und Altona bis zu seinem 60. Geburtstag komplett neu gestaltet wird. Der mit Mietshäusern, Fabriken und Lagerhäusern besetzte Geesthang ist einer monumentalen Böschungsmauer gewichen, die eine Hochstraße abstützt. Von hier oben bietet sich zur Linken ein großartiger Blick über den Hafen. Zur Rechten erstrecken sich dagegen über mehrere hundert Meter die Häuser der privaten Wirtschaft – steinern, hart und monumental, wie er es gewünscht hat. Aber gleichzeitig moderner als die Bauten von Speer in Berlin, ist er doch der Meinung, dass Hamburg etwas Amerikanisches

habe, und das solle man auch der Architektur ansehen. Deshalb hat Gutschow das 250 Meter hohe Gauhochhaus, das am Altonaer Balkon steht, auch wie einen Wolkenkratzer gestaltet. Und die neue Elbbrücke, die den Strom in Höhe von Övelgönne queren soll, wird an die Brooklyn Bridge in New York erinnern.

Hier sieht man endlich, dass Hamburg zum Zentrum des Welthandels auserkoren ist und zukünftig 2,5 Millionen Einwohner haben wird. Gut, die meisten der neuen Büros stehen leer, der europäische Binnenmarkt ist teilweise zusammengebrochen und der Handel mit den neuen deutschen

„ICH BIN NACH AMERIKA GEFAHREN UND DORT IN DEN STRASSEN ZWISCHEN WOLKENKRATZERN HERUMGELAUFEN UND HABE SIE MIR VON ALLEN SEITEN IN ALLEN BEZIEHUNGEN ANGESEHEN. SIE SIND NICHT SO SCHLIMM UND FURCHTBAR, WIE SIE VIELFACH GEMACHT WERDEN. WIR HABEN KEINEN WOLKENKRATZER IN EUROPA. SIE SIND UNS UNGEWOHNT. BEI DER ARBEIT AN DER AUFGABE IN DER VON MIR GESTELLTEN FORMULIERUNG ABER BIN ICH VON KEINER BINDUNG AUSGEHEND ZU DER INNEREN ÜBERZEUGUNG GEKOMMEN, DASS FÜR HAMBURG KEIN BAULICHES MITTEL GEEIGNETER IST, LETZTE MANIFESTATION DES GEISTES DIESER STADT, LETZTE STÄDTEBAULICHE FORM ZU SEIN, ALS GERADE EIN HOCHHAUS.“ (KONSTANTY GUTSCHOW, 6. MAI 1939)

Kolonien muss wohl noch auf Jahre subventioniert werden. Aber der Export nach Übersee gewinnt seit dem Friedensvertrag mit den USA allmählich wieder an Fahrt, und die Werften sind damit ausgelastet, die deutsche Handelsflotte wieder aufzubauen. Außerdem gibt es immer noch zahllose Menschen, die Europa verlassen wollen. Da wird Tonnage gebraucht! Und der neue Terminal für den Passagierschiffsverkehr, den Gutschow im ehemaligen Altonaer Fischerhafen gebaut hat. Als der Mercedes vor der Volkshalle anhält, in der bereits 20.000 handverlesene Gäste auf seine Rede warten, setzt ein ohrenbetäubender Lärm ein. Alle im Hafen liegenden Schiffe lassen ihre Nebelhörner auf einmal ertönen ...



Foto: Hamburgisches Architekturarchiv

Schweißgebadet wacht der Verfasser dieser Zeilen aus seinem Alptraum auf. Nein, diese Fahrt Hitlers durch das neu gestaltete Hamburg hat es zum Glück nie gegeben. Aber die Schilderung hat einen realen Hintergrund. Konstanty Gutschow (1902–1978) war tatsächlich der offizielle Chefplaner für die Umgestaltung Hamburgs zu einer „Führer-

stadt“, wobei auch eine Ost-West-Straße vom Deichtorplatz zum Elbhochufer von St. Pauli und Altona geplant war, die im Osten der heutigen Willy-Brandt-Straße entspricht. Dabei ging es aber nicht nur um Monumentalbauten, sondern auch um die Sanierung der „roten“ Arbeiterviertel und aggressive wirtschaftspolitische Ziele. Selbst die Auswanderung aus den von Deutschland annektierten Ländern wurde in Betracht gezogen. In Hamburg war Gutschow seit 1945 Person non grata. Aber Kollegen und ehemalige Mitarbeiter verhalfen ihm in anderen Städten bald wieder zu lukrativen Aufträgen. In Hannover, wo sein früherer Büroleiter Rudolf Hillebrecht zum Stadtbaurat aufstieg, war zeitweilig sogar eine Straße nach ihm benannt. ■



Die Modellwerkstatt von Konstanty Gutschows Architekturbüro an der Palmallee in Altona, 1941. Auf dem Modell im Vordergrund sind die Volkshalle (links) und das sogenannte Gauforum am Elbhochufer mit dem Gauhochhaus und Gebäuden für die Unterorganisationen der NSDAP zu sehen

Hamburg gehörte seit 1934 zu den fünf „Führerstädten“, die das NS-Regime durch großmaßstäbliche Planungen und Architektur repräsentieren sollten. Verantwortlich war ein junger Hamburger Architekt, der in der Weimarer Republik an der TH Stuttgart studiert hatte und 1939 mit gerade einmal 37 Jahren beauftragt wurde, Hamburg von Grund auf neu zu planen: Konstanty Gutschow. Seine Karriere quer zu allen politischen Systemen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts steht im Mittelpunkt dieses reich bebilderten Titels. Dem vermeintlichen Widerspruch zwischen Moderne und Volksgemeinschaft wird anhand der von Gutschow entwickelten Planungsgedanken der 1930er Jahre bis hinein in die bundesrepublikanische Nachkriegszeit nachgegangen. Die Publikation, herausgegeben von der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg, schließt damit eine bedeutende Lücke der Hamburger Architekturgeschichte und ergänzt diese um eine wichtige biografische Studie.

Sylvia Necker

Konstanty Gutschow 1902–1978

Moderne Denken und volksgemeinschaftliche – Utopie eines Architekten

384 Seiten, 200 Farbbildungen

Hardcover, 21 x 26,8 cm

ISBN 978-3-86218-020-2, 49,90 Euro

Dölling und Galitz Verlag





Günther Vogt: Die Arbeit seines Büros, sagt er, bewegt sich „zwischen Geometrie und Poesie“

Betreten erbeten

Im Frühsommer 2016 wird der Lohsepark, auch Central Park der HafenCity genannt, für uns Hamburger komplett freigegeben. QUARTIER hat schon einmal „reingeschaut“ und mit dem Mann gesprochen, der ihn konzipiert und komponiert: Günther Vogt aus Zürich

Text: Dirk Meyhöfer, Fotos: Thomas Hampel



Der Park führt von der Ericusbrücke bis zur HafenCity Universität und an die Elbe

Abbildung: Vogt Landschaftsarchitekten AG

Günther Vogt ist Schweizer und fanatisch verliebt in die Grandezza der helvetischen Alpenlandschaft. Aber er ist auch Bewunderer Hamburgs: „Man spürt einen Spirit“, sagt er, und dieses ungeheure Konstrukt der künstlichen Hafenlandschaft inspiriert ihn

Ohne ihre Parks, Promenaden und Plätze wäre die HafenCity im buchstäblichen Sinne nur die Hälfte wert. Denn Grundstücke gewinnen dann besonders an Wert, wenn sie grün eingebettet sind. Auch in der Innenstadt. Die grüne HafenCity krönt sich nun durch den Lohsepark. Und der Königsmacher ist der renommierte Schweizer Landschaftsarchitekt Günther Vogt. „Schon wieder ein Schweizer“, höre ich aus dem Hintergrund die Nörgler und Kritiker murmeln: „Können wir es nicht selbst?“ Günther Vogt hat 2010 den Wettbewerb für den Lohsepark gewonnen und sein Konzept war überzeugend, denn viel mehr als ein neues „grünes“ Zimmer in der HafenCity wird dort heranwachsen, eine geheimnisvolle „Wunderkammer“, wie ein kleines Büchlein von Günther Vogt heißt (Landschaft als Wunderkammer, Zürich 2015).

Hamburgs neuer „Central“ Park wird zur ersehnten grünen Lunge im Hafenland, der mit über 500 Bäumen und einer gefälligen Vegetationsschneise die City mit der Elbe verbindet. Mit 4,4 Hektar ist der Lohsepark, der nach dem Architekten und Ingenieur Hermann Lohse (1815–1893) benannt wurde, eigentlich klein. Der große Bruder im Big Apple ist bald 100-mal so groß, der Stadtpark besitzt die 30-fache Größe, der

Volkspark in Altona (gerade 100 Jahre alt geworden) misst 205 Hektar. Die Anerkennung Central Park hat also weniger mit Größe zu tun als mit dem Charakter: Hohe Wandscheiben als Fassaden der luxuriösen Wohnungen, die hier zur Zeit entstehen, werden den Handtuchpark mit nur 80 Metern Breite bei 800 Metern Länge martialisch einrahmen, und das wirkt dann so wie in Manhattan. Hoch und flach, klein und doch ganz groß, und was da auf so engem Raum programmatisch und topografisch alles passiert, grenzt wirklich an ein Wunder: Terrassen und Rasenflächen – Verweile doch! Du bist so schön! Dazu Spielorte für Kinder und Jugendliche, wie eine steinerne Grotte und eine von Jugendlichen bereits heftig umlagerte Streetball-Anlage, die im Sommer 2015 eröffnet wurde. Eine dichte Packung und ein Wechsel der Gefühle, wenn wir einbeziehen, dass der Lohsepark auch Hamburgs erstes Mahnmal des Naziterrors in der Innenstadt aufnimmt, denn die HafenCity ist ja erklärtermaßen eine Erweiterung der Innenstadt.

Günther Vogt tändelt gern zwischen den Welten. Zwischen „Geometrie und Poesie“ sagt er. Unter diesem Titel schrieb er 2007 zu einer Ausstellung über die Arbeit seines Büros: „Der Geograf erschließt sich seine Welt durch das Fernrohr, der Botaniker mit der Lupe, der Biologe im Mikroskop [...]. Eine Landschaft nimmt man unter die Füße, eine Pflanze in die Hand!“ Und an anderer Stelle: „Ich liebe es, die Maßstäbe zu wechseln!“ In etwa ist das auch eine Beschreibung der Lohsepark-Logik. Vielfältig und widersprüchlich soll dieser funktionieren. Günther Vogt liebt Gegensätze und Mehrschichtigkeit. Im Lohsepark ergibt sich die aus der Geschichte und sorgt vor allem für drei unterschiedliche Level. Das sind die



Der Lohsepark vereint auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche eine ganze Reihe unterschiedlicher Nutzungen, darunter einen neuen Basketball Court und weitläufige Bereiche, die zum Ausruhen, Spielen oder Spaziergehen einladen sollen



historische Ebene mit ihren 5,4 Metern Höhe (über NN), die prinzipiell Hochwasser gefährdet war, weil das Gebiet außerhalb Hamburgs Hauptdeichlinie lag. Der Park selbst liegt auf 6,5 Metern Höhe, steigt aber zur Ericusspitze hin zum Stadtniveau, also der Höhe, wo die umliegende Bebauung ihr Erdgeschoss besitzt (acht Meter), an. Auf dem historischen Niveau lag der ehemalige Hannoversche Bahnhof, dessen Architekt eben Hermann Lohse gewesen ist. Der Bahnhof bildete im Ursprung den Endpunkt aller Eisenbahnlinien nach Süden. Nach Bau des Hauptbahnhofs wurde er immer unwichtiger und, weil er im kontrollierten Bereich des Freihafens lag, schließlich von den Nazis als zentraler Deportationsort der Juden und anderer Verfolgter in den Osten missbraucht. Geschichte

und Topografie des Lohsepark-Terrains sind stark komprimiert, eine dichte Packung eben, was ein Begriff aus der Chemie ist und auf eben eine höchst mögliche Verdichtung der Teilchen hinweist.

Günther Vogt ist Schweizer und fanatisch verliebt in die Grandezza der helvetischen Alpenlandschaft. Aber er ist auch Bewunderer Hamburgs: „Man spürt einen Spirit“, und dieses ungeheure Konstrukt der künstlichen Hafenlandschaft inspiriert ihn. Das heißt, er lässt diese grüne Landschaftszunge von der Ericusspitze bis zur Elbe von Wasser zu Wasser auf einen ungewöhnlichen point de vue laufen: Wo man früher in Versailles oder im Fürst-Pückler-Land ein Schloss in die Sichtachse setzte, gemahnen heute altes und neues Hafen-



Im Vorfeld zur Realisierung des Quartiersparks gab es ausführliche Diskussionen darüber, welche Nutzungen er aufnehmen soll und kann, ohne zu einem „Themenpark“ mit Eventcharakter zu verkommen: Zu den sehr unterschiedlichen Nutzungen zählen unter anderem die Gedenkstätte Hannoverscher Bahnhof (links oben) und gleichzeitig reine Erholungsbereiche wie vor der HafenCity Universität (links unten) oder am Baakenhafen (rechte Seite)



eisen an die großartige maritime Vergangenheit. Diese Achse ist der eine Leitgedanke der generierten Landschaft als Wunderkammer, der andere sei eben „die präzise räumliche Staffellung in drei Höhenstufen – Stadt-, Park- und historische Ebene“. Mit einem Theater verglichen heißt das: Zuschauer-raum, Bühne für die Darsteller (also wir Parkbenutzer) und ein Musikergraben oder geheimnisvoller Keller. Für Günther Vogt ist Garten-, Park- und Landschaftsplanung in Hamburg der deutsche Beitrag zum „Kulturgut Volkspark!“ und der Lohsepark ein Garten des 21. Jahrhunderts, der das 20. Jahrhundert reflektiert. Also ein freier, öffentlicher Treffpunkt für alle. Als sozialer Landaustausch für alle diejenigen, die keinen eingezäunten Garten besitzen oder benutzen dürfen. Die Plätze, Spots und Räume des Parks „changieren zwischen Ruhe (die Orte am Wasser) und urbanem Leben, zwischen spürbarer Geschichte, gelebter Geschichte und einer in die Zukunft gerichteten Gestaltung“, so die Ziele der Planer.

Dieses step-by-step Denken in Bauabschnitten prägt auch das ambitionierte Vorhaben einer zentralen Gedenkstätte Hannoverscher Bahnhof für die deportierten norddeutschen

und Hamburger Bürger unter dem Naziterror. Schon seit September 2013 ist in einem kleinen Infopavillon die temporäre Dokumentation „In den Tod geschickt“ von Linde Apel zu sehen. In den 1940er Jahren war der Bahnhof Ausgangspunkt für die Deportation von mindestens 7.692 Juden, Sinti und Roma nach Auschwitz und anderswohin. Bombenangriffe haben im Krieg für die Zerstörung des ehemaligen Hauptgebäudes gesorgt. Das beschädigte Portal wurde 1955 gesprengt. Es gibt also nur noch wenige Fragmente und Spuren. Allerdings konnten bauliche Reste des Bahnsteigs identifiziert werden, von dem aus zwischen 1940 und 1945 zwanzig Transporte von Opfern und Gegnern des Regimes abgefertigt wurden. Günther Vogt hat das zum Grundgerüst seines Konzeptes gemacht und will dort „Geschichte sprechen lassen“. Die alte Trasse wird zur Fuge zwischen gestern und heute, zwischen Bahntrasse und Park; ein geschickt modellierter Graben.

Insgesamt besteht die Gedenkstätte aus drei Elementen. Erstens einem Dokumentationszentrum am Rande des Parks an der Ecke Steinschanze/Am Lohsepark (in Planung). Dort wird im Erdgeschoss eine Dauerausstellung zum Schicksal der Deportierten ihren würdigen Ort erhalten. Zwischen dem Lohseplatz mit dem Museum führt schließlich die mehrere hundert Meter lange Fuge als Erinnerungsweg auf der alten Bahntrasse zum eigentlichen Gedenkort. Aufgezäumt und eingerahmt durch eine im Profil aufgefaltete Mauer. Günther Vogt will immer wieder durch unverständliche, überraschende geschichtliche Elemente Fragen aufwerfen. Und: „Der Besucher entscheidet, ob er diese Fragen offen lässt oder ihnen nachgeht.“

Der Mann, der diesen Park zusammen mit seinem Team plante, ist ein globaler Grüner. Das Hauptbüro liegt in Zürich, aber auch Berlin ist Vogt-Land. An der Linienstraße in Mitte, wo es keine Landschaftsräume, sondern Kulturräume ganz anderer Art gab, besonders in der Wendezeit. Vogt liebt also die Gegensätze. Und er ist ein professioneller Planer, 24 Stunden lang und gleichzeitig einer dieser Energiemenschen, dem



ein international tätiges Büro nicht reicht und der dann eben noch Lehre und Forschung betreibt (an der ETH Zürich, wo er sein Studio wie eine Küche ausstaffiert hat und beim gemeinsamen Kochen mit den Studenten seine Garten-Lehren weitergibt). Günther Vogt hat in der Welt Maßstäbe für ein neues Verständnis von Landschaftsplanung gesetzt. Er hat dabei mit Künstlern wie Ólafur Eliasson und Architekten wie Her-

zog de Meuron, Frank O. Gehry oder Christ und Gantenbein zusammengearbeitet: Nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Indien, Hongkong und in London. Dort hat er die Freiräume für das Olympische Athletendorf 2012 in London (East Village) entworfen. Dieser Mann und sein Team tun auch Hamburg gut und die entsprechende Nachricht ist, dass diese auch in Hamburgs Olympioplanungen involviert sind. ■

ALBERTBAUER COMPANIES

Managing ideas.

Content & Creation

Packaging

Digitale Medien

Medienproduktion Print

Medien-IT

DIE ZEIT DER GROSSEN AUGEN IST WIEDER DA!

WILLKOMMEN IM »DIGITAL SIGN AGE«

Faszination am PoS erzielte man früher allein durch sein Angebot. Heute sorgen Sie mit Digital Signage für große Augen. Zum Beispiel mit LED-Screens im Schaufenster, mit Videowalls im Shop oder mit Tablets, die Ihr Verkaufspersonal unterstützen. Für die richtige Hardware, den richtigen Content und einen einfachen Start ins »Digital Sign Age« sorgen die Albert Bauer Companies.

Kontaktieren Sie direkt unsere Spezialisten unter ds@albertbauer.com





Dass das Überseequartier im Süden irgendwann so aussieht wie in dieser Visualisierung, ist unwahrscheinlich: Das Ensemble an der Waterfront wird ganz neu überarbeitet

Wunsch und Wirklichkeit

Sehen kann man es noch nicht, eigentlich sieht es immer noch so aus wie immer. Aber das südliche Überseequartier hat wieder Fahrt aufgenommen. Wohin die Reise geht, ist zwar seit einem Jahr bekannt, aber die Geschichte lehrt uns, dass nicht immer alles nach Plan läuft

Text: Nikolai Antoniadis, Fotos: Thomas Hampel
Visualisierungen: Unibail-Rodamco/Moka-Studio

„Wir haben mit allen getanzt“, sagte Olaf Scholz vor fast genau einem Jahr, im Dezember 2014. „Mit allen, die weltweit investieren und die Kraft haben, ein so großes Projekt zu stemmen.“ Das „große Projekt“, damit meinte er das Überseequartier, genauer gesagt dessen südlichen Teil. Nun gab es also endlich Klarheit. Für die neugierigen HafenCity-Besucher, deren Spaziergang durchs Quartier ganz unvermittelt an der Überseeallee endete. Für die Gäste des 25hours Hotels, die aus der Vinyl Lounge seit Jahren auf vollgeregnete Baugruben blickten. Und für alle, die schon lange wissen wollten, wie es wohl weitergehe, aber sich nicht zu fragen trauten – war doch häufig zu hören, alles lief mehr oder weniger nach Plan. Das Science Center? Natürlich wird das gebaut. Überseeboulevard? Eine Frage der Zeit. Büroleerstand? Die Nachfrage ist zyklisch, das ist normal. Aber irgendwann ließ es sich nicht mehr wegre-den. Den Investoren war die Puste ausgegangen.

Das schien jenen Recht zu geben, die von Anfang an geunkelt hatten, ein einzelner Investor könne das Projekt über einen so langen Zeitraum nicht stemmen. Die Wirtschaftskrise hatte seit 2008 die Finanzierung großer Bauvorhaben massiv erschwert. Außerdem waren die Kosten für gewerbliche Bauvorhaben gestiegen, während die Nachfrage nach solchen Flächen zurückging. Als erster wollte die ING Real Estate Development International aussteigen. Im Mai 2013 übernahmen die verbliebenen Partner Groß & Partner und Bouwfonds (inzwischen SNS) je 50 Prozent des Konsortiums. Da das Bankhaus SNS samt Töchtern aber in tiefroten Zahlen stand und

allein durch Verstaatlichung vor dem Abgrund gerettet wurde, war auch dieser Partner (der fortan Propertize hieß) aus dem Rennen; keine sechs Monate nach der ING gab auch die SNS auf. Daraufhin entzog sich die Stadt Hamburg ihrer Verpflichtung, Flächen im Überseequartier zu mieten: Man konstatierte trocken, dass die taumelnden Investoren das südliche Überseequartier auch dann nicht mehr verwirklichen könnten, wenn die Stadt dort Mieterin würde. Die finale Diagnose: Das Konsortium war am Ende.

Seit 2013 begab man sich auf die Suche nach einem neuen Investor. Gesucht wurde aber nicht irgendein Partner – die übliche Kombination aus Banken und Immobilienunternehmen –, sondern einer „mit hoher Einzelhandelskompetenz“. Man fand ihn schließlich in dem Immobilien- und Investmentkonzern Unibail-Rodamco, nach eigenen Angaben „Europas führendes börsennotiertes Gewerbeimmobilienunternehmen“. Unibail war bereit, 860 Millionen Euro in die Hand zu nehmen – mehr als vom Überseekonsortium 2005 für das gesamte Quartier bereitgehalten worden war. Allerdings hat sich die Lage auch geändert. So kaufte der Konzern nicht nur das Überseequartier, sondern auch zwei Grundstücke, die bisher der Stadt gehörten, namentlich das Gelände, auf dem das Science Center geplant war, sowie ein weiteres Areal im Norden des geplanten Kreuzfahrtterminals, denn das solle nun, so ließ der Senat verlauten, als „integraler Bestandteil in das Gesamtkonzept der Entwicklung des südlichen Überseequartiers einbezogen werden“.



Das war nicht die einzige Aussage, wegen der einige im Dezember 2014 nachdenkliche Gesichter machten. So erklärte der Senat auch, die Hansestadt sei bereits seit 2008 nicht mehr bereit gewesen, einen finanziellen Beitrag zum Science Center zu leisten. Hört, hört! Rem Koolhaas hatte im Januar desselben Jahres gerade seinen Entwurf für das Science Center überarbeitet und einen neuen, noch sensationelleren im Kesselhaus präsentiert – und wenige Monate später stieg die Stadt aus dem Projekt aus? Überraschend auch die rückwirkende Feststellung, das Konsortium sei auch gescheitert, weil dessen Konzeption des Quartiers mangelhaft gewesen sei. Und schließlich wurde mal ganz trocken festgestellt, dass eine Integration von City und HafenCity nicht stattgefunden habe – nicht etwa, weil das südliche Überseequartier noch nicht fertig war, sondern weil mit der Domplatzbebauung ein Trittstein für diese Anbindung entfallen sei. War nicht gerade diese Bebauung – im Zusammenspiel mit der Europa-Passage und den Arbeiten an der Brandstwierte – als Baustein der neuen Nord-Süd-Verbindung gedacht gewesen? Außerdem, so der Senat, wirke die Trennung durch die Willy-Brandt-Straße und die Speicherstadt weiterhin zu stark, die City habe sich in den letzten zehn Jahren nicht in Richtung HafenCity entwickelt und werde es auch in den kommenden Jahren nicht tun. Mit einem Wort: Die HafenCity ist abgeschnitten.

Um diesen unguten Zustand zu beenden, wurde das bemängelte Konzept nun überarbeitet. Erster Punkt: Es wird im Süden mehr Wohnungen geben, um einer Forderung der Bürgerschaft von 2013 zu entsprechen, allerdings werden keine davon gefördert. Offizieller Grund: Das Areal gehöre eben Unibail und nicht der Stadt. Der neue Wohnraum wird möglich,

weil die geplanten Büroflächen radikal gestrichen wurden. Waren zunächst für das gesamte Überseequartier 142.000 Quadratmeter für Büros vorgesehen, sind es nach aktueller Planung nur noch 90.000, und zwar inklusive der fast 22.000 Quadratmeter in dem Gebäude, das anstelle des Science Centers entstehen wird.

Das Science Center? Natürlich wird das gebaut. Überseeboulevard? Eine Frage der Zeit. Büroleerstand? Die Nachfrage ist zyklisch, das ist normal

Die bedeutendste Reaktion auf „konzeptionelle Mängel“ ist aber der enorme Zuwachs an Einzelhandelsflächen. Schon vor 2005 hatte der Hauptkonkurrent des Überseekonsortiums, der Verbund aus dem Einkaufszentrums-Riesen ECE, der DIFA (heute Union Investment) und Tishman Speyer, eine geschlossene Shopping Mall für das Quartier vorgeschlagen. Und als die ING sich 2012 durch Verkauf ihrer Anteile an einen Einzelhandelspartner retten wollte, wurde immer wieder ein klimatisiertes, geschlossenes Einkaufszentrum ins Spiel gebracht – was die Behörde für Stadtentwicklung und die HafenCity Hamburg jedoch ablehnten. Als dann ein Jahr später nach neuen Investoren gesucht wurde, bestanden viele Interessenten



Wo heute noch Baugruben das Bild beherrschen, werden in ein paar Jahren mondäne (und überdachte) Einkaufsstraßen ein breites Einzelhandelsangebot für Touristen bieten

ebenfalls auf einem geschlossenen Shopping Center. Allein Unibail war zu einer offenen, nicht klimatisierten Konzeption bereit – die allerdings überdacht sein wird. Im Südosten zur Überseeplaza wird es sogar eine Türanlage geben, im Südwesten eine verschiebbare Tür. Dieses Konzept, so der Senat, sei kein geschlossenes Shopping Center, sondern erinnere an ein „offenes Galeria-Konzept des 19. Jahrhunderts“. Seitens der Stadt wird jedenfalls streng darauf geachtet, Begriffe wie „geschlossen“ und „klimatisiert“ und „Shopping Center“ zu vermeiden, besonders nachdem sich die Bürgerschaft 2013 explizit gegen ein geschlossenes, klimatisiertes Shopping Center ausgesprochen hatte. Shopping Center, Mall oder Galeria: Der Einzelhandel hat für Investoren und Stadt augenscheinlich gewaltige Bedeutung. Man geht sogar so weit zu sagen, der Einzelhandel südlich der Überseeallee habe nicht nur für das Überseequartier eine „fundamentale Bedeutung“, sondern auch für die ganze HafenCity, ja die gesamte Innenstadt. Um nämlich HafenCity und City zu verbinden, brauche man einfach mehr Einzelhandel.

Nicht weiter geplant ist der südliche Abschluss des Quartiers an der Elbe. Das Ensemble der Architekten Massimiliano Fuksas, Erick van Egeraat und Rem Koolhaas wird es jedenfalls nicht mehr geben. Fest steht nur, dass das Kreuzfahrtterminal um ein Drittel größer wird und dass Unibail aus Frankreich den Architekten Christian de Portzamparc mitgebracht hat, der anstelle des Science Centers keinen neuen „Leuchtturm“, aber ein „signalsetzendes Gebäude“ entwerfen wird. Beginn der Bauarbeiten wird wohl 2017 sein, die ersten Gebäude sollen 2021 stehen – rechtzeitig, um von Portzamparcs Panorama-Deck zum Olympiastadion zu schauen. ■

Beim Abwarten trinkt man am besten Tee.

Meßmer freut sich auf die Eröffnung 2017 und begrüßt Sie bis dahin in der Tee-Erlebniswelt Meßmer MOMENTUM: Am Kaiserkai 10.



meßmer macht den Moment.



cantinetta club in der *cantinetta bar*

Feinste House & Dance Classics, coole Drinks & Cocktails | jeden 1. Mittwoch im Monat | von 18 - 23 Uhr | Eintritt frei!

02. Dezember 2015 |

06. Januar 2016 | 03. Februar 2016

cantinetta bar
im AMERON Hotel Speicherstadt
Am Sandtorkai 4 | D-20457 Hamburg
facebook.de/hotelspeicherstadt
facebook.de/cantinettahamburg





In der Katharinenkirche sind im November zeitweilig mehrere Flüchtlingsfamilien untergekommen, die sich auf dem Weg nach Dänemark und Skandinavien befinden

Momentaufnahme

Über 60 Millionen Menschen sind weltweit auf der Flucht. Allein Hamburg hat von Januar bis Oktober 13.179 Schutz suchende Menschen aufgenommen

Text: Conceição Feist, Edda Teneyken, Fotos: Jonas Wölk

Von einer Pritsche in einem 28 Quadratmeter großen Holzhaus, das man mit 15 anderen – und wenn man Pech hat völlig fremden – Menschen teilt, über einen Wohnplatz in einem Container bis hin zu einer zu dicht belegten Wohnung in einer Folgeeinrichtung: Die Unterbringungsmöglichkeiten für Flüchtlinge scheinen in der „schönsten Stadt der Welt“ vielfältig zu sein. Hohe Anforderungen für Gäste und Gastgeber,

denn es geht um nichts weniger als um die menschenwürdige Unterbringung in einer Stadt, in der es ohnehin einen sehr angespannten Wohnungsmarkt gibt. Verteilungskämpfe inbegriffen! Wer ein Bleiberecht hat, soll integriert werden, so die Stadt. Deutschkenntnisse, Arbeit und nicht zuletzt ein eigenes Dach über dem Kopf sind dabei bekanntlich Voraussetzungen für die Eingliederung.



Um den Wohnraummangel in den Griff zu bekommen, hat der Hamburger Senat im Oktober beschlossen, zusätzlich zu den jährlich geplanten 6.000 neuen Wohnungen etwa 5.600 weitere Sozialwohnungen zu errichten. Dafür beauftragte der Senat die sieben Hamburger Bezirke, geeignete Flächen mit einer Größe von circa acht Hektar zu benennen, auf denen der Bau von jeweils bis zu 800 Wohneinheiten möglich ist. Und da die Zeit drängt, denn die geopolitische Lage bringt auch in der kalten Jahreszeit viel mehr geflüchtete Menschen als erwartet in die Hansestadt, sollen die Sozialwohnungen in einer Rekordzeit von nur einem Jahr bis Weihnachten 2016 bezugsfertig sein. Die dadurch entstehenden Wohneinheiten, werden – wenn es nach dem Senat geht – durch Genossenschaften und private Unternehmen errichtet und von der Stadt für Flüchtlinge angemietet. Nach Ablauf von 15 Jahren sollen die Wohnungen dann dauerhaft dem Hamburger Wohnungsmarkt zur Verfügung stehen. Ein Konzept, das stadtentwicklungspolitische und rechtliche Fragen aufwirft.

„Die Wohnungen mit eigenen Bädern und Küchen werden ohne Abstriche vom aktuellen Baustandard errichtet“, erklärte die Stadtentwicklungsbehörde in einer Pressemitteilung. Dabei soll der Maßstab für Wohnungsgröße und -ausstattung den geltenden Standards des öffentlich geförderten Wohnungsbaus entsprechen, jedoch mit planungsrechtlichen Erleichterungen im Baugesetzbuch für Flüchtlinge und Asylbegehrende. „Die Gebäude werden im Rahmen der Genehmigung im vollen Umfang auf alle Standards der Hamburgischen Bauordnung geprüft“, heißt es weiter in dem Papier.

Der Bürgerschaftsabgeordnete und ehemalige Bezirksamtsleiter Markus Schreiber (SPD) dagegen glaubt nicht, dass aktuelle Baustandards beim Bau im Schnellverfahren eingehalten werden können. „Vielleicht ist jetzt sogar eine gute Gelegen-

heit, sich von überzogenen technischen Anforderungen beim Bauen wieder zu trennen, die das Wohnen deutlich teurer machen und die Fertigstellung von Wohnungen verzögern oder sogar verhindern“, sagt Schreiber.

Sind die geplanten zusätzlichen Sozialwohnungen überhaupt ausreichend? Schreiber glaubt, dass aufgrund der hohen Belegung mit bis zu 28.000 geflüchteten Menschen tatsächlich langfristig genügend Wohnraum geschaffen werden könnte. „Allerdings müssten für alle Hamburger auch weiter die mindestens 2.000 Sozialwohnungen jährlich gebaut werden, damit man sich das Wohnen in Hamburg leisten kann“, so Schreiber.

Um die völlig überfüllten Hamburger Zentralen Erstaufnahmestellen zu entlasten, in denen viele Flüchtlinge bereits zu „Dauergästen“ geworden sind, strebt die Hansestadt aktuell eine schnellere Verteilung der Flüchtlinge an. Sie hat dafür im Rahlstedter Gewerbegebiet mehrere Hallen als erste Anlaufstelle angemietet, in denen auch alle für die Erstaufnahme zuständigen Behörden mit Außenstellen vertreten sein sollen. Hier sollen die Menschen registriert werden und nach maximal zwei Tagen in naheliegende Gebäude einziehen, wo dann Asylanträge gestellt werden können. Es soll dann schnell klar sein, wer in Hamburg bleibt und wer in andere Bundesländer weiter reisen muss. Bleibende Asylsuchende sollen nach maximal fünf Tagen in die 30 dezentralen Erstaufnahmeeinrichtungen der Stadt verteilt werden.

Die sieben Flächen, die die Hamburger Bezirke benannt haben, fallen alle aus dem normalen Bebauungsverfahren heraus. Das macht Bürgerbeteiligung so gut wie unmöglich. „Ein Bebauungsplanverfahren dauert in der Regel zwei bis drei Jahre, das anschließende Bauantragsverfahren weitere ein bis zwei Jahre, der Bau selbst dann etwa ein Jahr. Das bedeutet, dass die Wohnungen in vier bis sechs Jahren fertig wären. Das ist einfach zu lang, wir brauchen schnell Wohnungen. Insofern halte ich den Verzicht auf langwierige Verfahren für richtig und dringend erforderlich“, so der SPD-Mann.

Wenn die benötigten Flüchtlingsunterkünfte nach den üblichen Förderrichtlinien des sozialen Wohnungsbaus gefördert werden, hat das finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt der Hansestadt. Rund 455 Millionen Euro müssten dann noch im Jahr 2015 zusätzlich zu der bereits bestehenden Wohnraumförderung bewilligt werden. Die höheren Haushaltsbelastungen würden dann im Jahr 2016 sieben Millionen Euro betragen, im Jahr 2017 rund 64 Millionen Euro aufgrund von Einmalzuschüssen nach Abschluss des Baus. Im Jahr 2018 würden die Haushaltsbelastungen nach Berechnungen der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen 29 Millionen Euro betragen. Ab 2019 soll die Belastung dann jedes Jahr um etwa 300.000 bis 500.000 Euro sinken. ■



Gründer und Geschäftsführer Florian Walberg in „seinem Speicher“

Rollwiderstand

Kleinen, kompakten Fahrzeugen gehöre die Zukunft, sagt Florian Walberg. Der bekennende Speicherstadtliebhaber sitzt mit seinem Startup Walberg Urban Electrics GmbH am Alten Wandrahm und verkauft seine Elektroroller unter der Eigenmarke EGRET inzwischen in ganz Europa

Text: Bettina Mertl-Eversmeier, Foto: Astrid Hüller

In den 1990er Jahren war Florian Walberg Sänger der Boygroup *Bed & Breakfast* – bei Ebay findet man noch alte *Bravo*-Poster. Heute ist er erfolgreicher Unternehmer. „Die Musiksachen, das war geil“, sagt er rückblickend. „Das hat mit mir aber heute nichts mehr zu tun.“ Mit seinem Elektro-Kickroller EGRET ONE ist er nach eigenen Angaben europaweit Marktführer und verkauft pro Jahr etwa 5.000 Stück des coolen schwarzen Gefährts mit der türkisfarbenen Feder am Vorderrad, das man zusammenklappen und in je-

dem Kofferraum verstauen kann, für die „letzte Meile“ in der Stadt, wie er sagt.

Alles begann 2002, als Freunde Walberg einen Elektro-Roller schenkten. „Der war irgendwann kaputt, musste repariert werden, und ich liebe es zu basteln! Kabel, Reifen, Motoren finde ich lässig. Da habe ich Bock drauf.“ So entwickelte sich Walberg zum E-Roller-Experten, kam mit dem Hersteller in Kontakt, machte Verbesserungsvorschläge und war fortan als Dienstleister für diesen tätig.

„Die Kostenstruktur ist made in China, die Qualität made in Germany“

„Ich bin da reingewachsen.“ Er betreute Service und Reparatur, übernahm die Qualitätssicherung in China und Deutschland, und schließlich managte er die gesamte Produktentwicklung. Nach acht Jahren als Dienstleister war ihm klar, dass er seine eigene Marke prägen wollte, und er gründete 2011 die Walberg Urban Electrics GmbH.

Heute sitzt er mit neun Mitarbeitern auf dem zweiten Boden eines Speichers am Alten Wandrahm. Service und Vertrieb befinden sich hier, produziert wird der EGRET in China. Dort verbringt Walberg etwa drei Monate im Jahr. Er optimiert die Qualität seiner Roller kontinuierlich, alle Erfahrungen aus dem Service fließen in die Produktion ein. „Die Kostenstruktur ist made in China, die Qualität made in Germany.“ Obwohl Walberg immer viel unterwegs war, blieb Hamburg seine Basis. Er liebt die Speicherstadt und die Nähe zum Hafen. „Ich bin ein Nordlicht und gehöre hier hin.“

Der EGRET ONE fährt 20 Stundenkilometer, die neu entwickelte Variante EGRET ONE-S sogar bis zu 35. Im Jahre 2016 kommt der EGRET TEN mit 10-Inch-Luftreifen. Voraussichtlich Ende 2016 gibt es eine Neuerung, an der Walberg mit viel Herzblut gearbeitet hat: die neue Fahrzeugklasse Personal Light Electric Vehicle, kurz PLEV. Man kann sich den 41-Jährigen mit schwarzer Jeans, Turnschuhen und Basecap schwer zwischen Brüsseler Bürokraten vorstellen. Tatsächlich schreibt Walberg seit 2012 mit Kollegen, etwa von Honda und Toyota, an einem technischen Standard, um für PLEVs bis zu einer Geschwindigkeit von 25 Stundenkilometern die Straßenzulassung in der Europäischen Union zu erreichen. Bisher dürfen sie nämlich nur fahren, wo die Straßenverkehrsordnung nicht gilt, auf Privatgelände, Flughäfen, in Messehallen.

„Meine Vision von urbaner Mobilität“, sagt er, „ist kompakt, sie ist intuitiv, unkompliziert, klein, und sie ist erschwinglich.“ Dass Branchenriesen wie VW und BMW eigene Roller vorstellen, lässt ihn nicht kalt. Aber das Startup aus der Speicherstadt hält dagegen: EGRET bietet Qualität und Design, das Coolness mit Funktionalität verbindet, Kundenservice und „ein sehr, sehr starkes, über lange Zeit gewachsenes Netzwerk.“ ■



cubus pure Home Entertainment

KÜCHE | ESSEN | **WOHNEN** | SCHLAFEN | KIND

TEAM 7

www.team7-hamburg.de | **TEAM 7 Hamburg City**, D 10, Domstraße 10, 20095 Hamburg, Tel. 040 32908710
TEAM 7 Hamburg, Stahlthiwe 14a, (Phoenixhof), 22761 Hamburg-Altona, Tel. 040 39 84 10-0

Gegen den Strom

An der Mattentwiete liegt das Büro der derzeit wohl schillerndsten deutschen Reeder-Persönlichkeit, Peter Krämer. Der Mann gilt als Querdenker, der durch sein soziales und entwicklungspolitisches Engagement weltweit bekannt wurde

Text: Michael Hertel, Fotos: Jonas Wölk



Herr Krämer, wie geht es der Schifffahrtsbranche in Hamburg?

Schlecht! Seit dem 15. September 2008, dem Tag des Lehman-Brothers-Zusammenbruchs, sind die Märkte nicht eingebrochen, nicht zusammengebrochen, sie sind einfach verschwunden. Noch im August 2008 konnte man mit einem PanMax-Trockenfrachter 80.000 Dollar pro Tag einnehmen. Im November waren es dann nur noch 2.000 Dollar pro Tag. Bei Betriebskosten von 4.000 bis 6.000 Dollar pro Tag kann man sich ausrechnen, wann das Portemonnaie leer ist.

Es gab aber auch früher schon Schifffahrtskrisen.

Ich erinnere mich noch an die harte Krise von 1980 bis 1988. Damals hatte ich einige Dispute mit meinem Vater, der die Reederei leitete. Seine Generation hatte

immer nur Schiffe gekauft, nie verkauft. Das wurde dann erstmals geändert. Aber die derzeitige Krise ist viel globaler, sie ist seit Kriegsende einmalig. Zum Glück ist inzwischen mein Sohn Christian für das operative Geschäft zuständig. Ich bedauere ihn manchmal fast. Ich habe mich dort völlig zurückgezogen und leiste mir nur noch den Luxus, für Humanität und Gerechtigkeit zu kämpfen.

Man nennt Sie auch den „roten Reeder“. Stört Sie das?

Nein. Diese Bezeichnung hat sich mal ein Journalist ausgedacht, aber in Anführungszeichen gesetzt. Ich hatte zuvor gewagt, öffentlich mehr Steuererechtigkeit zu fordern.

Ihr soziales Engagement, insbesondere das Projekt „Schulen für Afrika“, hat Sie

zu einem global begehrten Gesprächspartner gemacht. Wie hat das eigentlich angefangen?

Sie wissen vielleicht, dass meine Schiffe die Namen von Widerstandskämpfern tragen, so Sophie Scholl, Hans Scholl oder Simón Bolívar. Da hatte ich mal die fixe Idee, eines meiner Schiffe nach Nelson Mandela zu benennen, schrieb seine Stiftung entsprechend an, bekam aber nie eine Antwort. Dann lernte ich Rolf Seelmann-Eggebert kennen, mit dem ich inzwischen befreundet bin. Und der sagte mir: Es ist schön, dass Sie ein Schiff nach Mandela benennen möchten. Viel wichtiger aber wäre es, Schulen im südlichen Afrika zu bauen. Das habe ich mir dann zu Herzen genommen.

Das Projekt hat riesige Ausmaße angenommen ...

Ja, seit dem Start vor zehn Jahren wurden von UNICEF, der Nelson Mandela Foundation und der Peter Krämer Stiftung mehr als 205 Millionen Dollar gesammelt, über 2.800 Schulen errichtet und etwa 400.000 Lehrer ausgebildet. Rund 28 Millionen Kinder in 13 afrikanischen Ländern profitieren davon. „Schulen für Afrika“ gilt heute als die größte Privatinitiative im Bildungsbereich weltweit. Und vor allem: Die Kinder dort wollen so gerne lernen, dass schon Sechsjährige kilometerweite Fußwege zur Schule in Kauf nehmen. Ich habe es selbst erlebt, und es macht Riesenspaß, dafür zu arbeiten.

Gehen Sie gern zu Spenden-Galas?

Bedingt. Ich erinnere mich an eine in München, da habe ich als Mittelständler 38.000 Euro gespendet, und ein dort ansässiger Weltkonzern hat sich zu 10.000 Euro durchgerungen. Das macht einen sehr nachdenklich. Und dann denke ich an die Spenden nach der Tsunami-Katastrophe. Deutschland spendete 600 Millionen Euro, und 95 Prozent der Spendenbeträge lagen unter 50 Euro. Da können Sie sich vorstellen, dass Rentner und sogar Hartz-IV-Empfänger unter den Spendern waren, die sich gesagt haben: Mir geht es vielleicht nicht so gut, aber andere haben noch viel weniger.

Sie plädieren für eine „Wir-Gesellschaft“. Was ist das?

Ganz einfach: das Gegenteil von der „Ich-ich-ich-Gesellschaft“. Ich glaube, das Bedürfnis nach Gerechtigkeit und nach einem Engagement dafür nimmt in Deutschland zu. Wenn ich zum Beispiel die Grünen Damen im Marienkrankenhaus sehe, die sich ehrenamtlich engagieren, die von Patient zu Patient

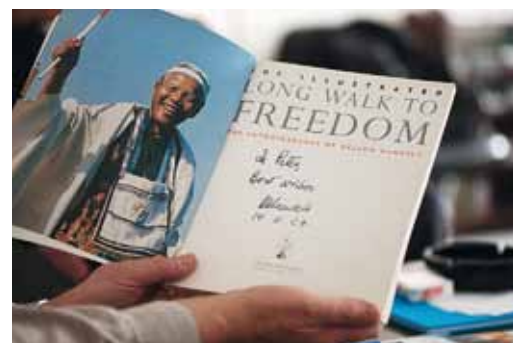
gehen, um zu helfen, dann macht mich das stolz. In Deutschland sind 23 Millionen Menschen ehrenamtlich tätig. Eine Million Menschen opfern dafür mehr als die Hälfte ihrer Freizeit. Da soll sich noch mal jemand über unser Land beklagen ...

Inzwischen sind die so fern geglaubten Konflikte bei uns angekommen, und zwar ziemlich direkt ...

Ich erinnere mich an eine Öl- und Gas-konferenz in Katar mit 4.500 Delegierten im Oktober 2002. Da war alles vertreten – die ölproduzierenden Staaten, die Multis. Wo man sonst schnell zum Fachgespräch übergang, gab es damals nur ein Thema: den drohenden Irak-Krieg. Etwa 95 Prozent der Anwesenden waren gegen den Krieg. Der würde Leid und Elend über die ganze Region bringen, hieß es. Ich habe dann zusammen mit der Journalistin Luc Jochimsen den Aufruf für eine Antikriegsdemo initiiert. Erinnern Sie sich noch an den 15. Februar 2003? Damals demonstrierten allein in Berlin über 500.000 Menschen gegen den drohenden Irak-Krieg, in ganz Deutschland waren es zwei Millionen Menschen. Der Krieg kam dennoch, und die Vorhersagen trafen ein. Heute sind wir von der Befriedung des Nahen Ostens so weit wie nie entfernt. Und fast täglich kommen neue Brandherde dazu. Die Flüchtlingsströme sind auch ein Zeichen für das Auseinanderklaffen von Arm und Reich. Vor einem Jahr hätte ich noch gesagt: Die nächsten 100 Jahre schaffen wir noch. Aber jetzt glaube ich, wir haben nur noch 20 bis 30 Jahre.

Glauben Sie an Gott?

Eigentlich bin ich ja bekennender Atheist. Aber je älter ich werde, desto mehr glaube ich an das höhere Wesen, das



Peter Krämer ist tief beeindruckt und inspiriert von der Begegnung mit Nelson Mandela und dessen Lebenswerk

wir verehren – nach Bölls „Dr. Murkes gesammeltes Schweigen“. Es gibt aber keinen „lieben Gott“, sonst würden unschuldige Kinder nicht täglich verhungern. Aber es gibt ein höheres Wesen, das uns die Verantwortung übergeben hat, das Bestmögliche zu erreichen. Denken Sie an Camus und den „Mythos des Sisyphos“! Wir haben zwei Alternativen: Entweder wir sagen, es ist sowieso alles vergebens, in 20 bis 30 Jahren ist alles zu Ende. Oder wir sagen: und trotzdem! Dieses „und trotzdem“, solange man atmen kann, das ist doch was. Aufgeben? Ich denke nicht daran! ■



Das Land, wo die Zitronen blühen

Ein nächster großer Bauabschnitt von Hamburgs beliebtester Touristenattraktion steht vor der Vollendung. Die Reise nach Italien kann jetzt schon im Miniatur Wunderland enden

Text: Dirk Meyhöfer, Fotos: Thomas Hampel

Eine Baubesprechung der besonderen Art, kein Polier, kein Statiker, kein Handwerker. Stimmt nicht ganz, ein Tischler sitzt am Tisch im Büro des Miniatur Wunderlandes, außerdem noch ein Philosoph, ein Illustrator und ein Stadtplaner außer Dienst. Dieser sagt irgendwann einen merkwürdigen Satz. Er sei sehr froh, dass er jetzt hier im Wunderland der Eisenbahner mitten in der Speicherstadt arbeiten dürfe. Das sei wie eine Be-

freiung. Einst war er als Architekt und Städtebauer irgendwie angetreten, die Welt zu retten: „Ging gar nicht!“ Erst hier nun habe er seinen Frieden. Und „retten“ kann er jetzt auch, weil er mit seinem Modellbau den Besuchern viel Freude stifte!

Die ungewöhnliche Baubesprechung gilt einem neuen Land am Fleet: Bella Italia. Im schönen Maßstab 1:87 oder so ähnlich, denn manchmal, so lernt man schnell, muss man



Seit 2010 arbeitet das Miniatur Wunderland an seiner Italienstrecke, die voraussichtlich im Sommer 2016 eröffnet wird

ein bisschen tricksen und ein Gebäude kleiner machen (zum Beispiel im Maßstab 1:100), weil sonst etwa ein Schloss Neuschwanstein den Rest der Modelleisenbahn optisch erschlagen würde. Jetzt aber ist Italien dran, und weil Rom ja auch nicht an einem Tag erbaut wurde, hat es ein bisschen gedauert, seit 2010 etwa, und die Eröffnung wird dann im Sommer 2016 sein. „Ich kann sagen, daß ich nur in Rom empfunden habe, was eigentlich ein Mensch sei. Zu dieser Höhe, zu diesem Glück der Empfindung bin ich später nie wieder gekommen“, schrieb Goethe über seine *Italienische Reise* voller Hingabe und Achtung, nun – wäre er demnächst in der römischen Miniaturwelt in der Speicherstadt, gut möglich, dass seine Euphorie heute die gleiche wäre.

In diesem Hamburger Winter gibt es also eine willkommene Chance, „sonnige“ italienische Momente in der Speicherstadt zu genießen, auch wenn Italien noch nicht freigegeben ist. Durch kleine Fenster kann jeder Besucher den Fortgang des Bauprozesses verfolgen. Schön zu sehen, wie ein weiteres

Wunderland Stück für Stück, Schicht für Schicht entsteht: wie auf dem Bau mit Baumaterialien (Eisen, viel Holz, Gips) und mit Werkzeugen wie Säge, Hammer und Schrauber, aber auch mit der Klebstoffflasche. Zurzeit sind teilweise noch die Rohbauten Italiens erlebbar: „Das ist hier alles genauso wie auf der richtigen Baustelle“, sagen die Modellbauer. Erst werden statische Grundgerüste als riesige Tischebene auf circa 80 Zentimetern Höhe erstellt, und es beginnt darunter eine Wahnsinnsverdrahtung für Stromführung, Induktionsschleifen und Infrarotsteuerung. Die TGAs (Technische Gebäudeausrüster/Ingenieure) des neuen Berliner Flughafens hätten hier mal üben sollen. Der hauseigene Flughafen Knuffingen funktioniert jedenfalls seit Jahren tadellos, auch wenn nach den Nachrichten der eigenen Tagesschau (seit Anfang November aus dem eigenen Wunderland-Tagesschaustudio) gerade zusätzlich ein Space Shuttle landet!

Was am Haus die Fassade ist, ist bei der Modelleisenbahn die künstliche Topografie. Sie entsteht auf feinen Netzen aus



Bella Italia wird (wie auch der Rest der Wunderlandwelt) samt Schlauchboot, Espressotasse und Strandliege im Maßstab von 1:87 nachgebaut

Gips, erhärtet, wird modelliert und korrigiert, da ist der Modellbauer unbestrittener Schöpfer. Wie die Mini-Landschaft aussieht, darf er frei entscheiden. Allein das Gleisbild gibt durch die Radien und Steigungen am Berg einiges vor.

Und dann kommt das Finish. Felsen, Wälder und Wiesen, Straßen und Gleisbetten entstehen. Die Häuser werden teilweise baustellenfern auf eigens gefertigten Modulen in der Werkstatt gebaut. Das hat den Vorteil, dass man von allen Seiten gleichzeitig bauen kann. Später werden dann die Module in die Großanlage gehoben. Schon zu besichtigen sind die Außenwände des Bahnhofes Roma Termini, neben Milano Centrale Italiens größter Bahnhof, der Petersdom und was Italien sonst noch so ausmacht. Wie beschrieb einst der bissige Philosoph Arthur Schopenhauer passgenau: „Der Hauptzug im Nationalcharakter der Italiener ist vollkommene Unverschämtheit. Diese besteht darin, daß man einesteils sich für nichts zu schlecht hält, also anmaßend und frech ist, anderenteils sich für nichts zu gut hält, was niederträchtig ist. Wer hingegen Scham hat, ist für einige Dinge zu blöde, für andere zu stolz. Der Italiener ist weder das eine noch das andere, sondern nach Umständen allenfalls furchtsam oder hochfahrend“.

Die Leute vom Wunderland sind nicht anmaßend, frech oder niederträchtig, aber schon einmal spöttisch und ironisch, wenn die kleinen Menschenfiguren der Modellanlage schließlich Leben einhauchen, und wie ja bekannt ist, das ein oder andere nicht ganz jugendfrei ist. Da wird gefressen, gedrängelt

und kopuliert. Alles ist klein, minimal und muss erst einmal gefunden werden. Der Besucher gerät in die Rolle des Entdeckers oder Erklärers: „Haste nicht gesehen, da stehen ja Dinos!“ – wo es Damhirsche hätten sein müssen. In jedem Fall wird alles so eingerichtet, dass das „Bett im Kornfeld“ für Kinder nicht einsehbar ist und im Mindestabstand von einem Meter zum Plattenrand inszeniert wird.

Man müsste Tiefenpsychologe sein, um alle Einfälle interpretieren zu können!

Eines weiß man allerdings: Nach langen Zeiten des Größenwahns ist klein sehr sexy. Mini-Chips machen es ja heute möglich, eine raumgreifende Stereo-TV-Poweranlage in der Westentasche als iPhone oder Mini-iPad mit sich herumzutragen. Das Miniatur Wunderland ist die gebaute 3D-App unserer Welt und das Gegenmodell zur virtuellen Flüchtigkeit. Es ist außerdem immer auch ein Gemeinschaftsereignis und nix für Nerds.

Das bringt uns zur Frage, warum dieses kleine Wunderding auf mehreren Etagen und 1.300 Quadratmetern Fläche so viel Erfolg hat. Der Modellbauer, der Philosophie studiert, sagt: „Erstens der Wiedererkennbarkeitswert, zweitens der Witz an der Sache und drittens der Blick in eine vermeintlich heile Welt“. Das stimmt nicht so ganz. Denn es blitzt, blinkt und rattert in Knuffingen und Co. Im Einsatz in Mini-Hamburg-Mitte habe ich mehr als 25 Feuerwehrautos gezählt. Vielleicht ist das der Ersatz dafür, dass auf den Schienen selbst Zugunglücke



aus verständlichen politisch korrekten Gründen nicht stattfinden dürfen. Der Philosoph sagt auch: „Zusammengefasst steht der Besucher über der Sache, und das ist gut so!“ Endlich einmal die Gullivers der Welt sein, die buchstäblich durch diese Miniaturen gefesselt werden. Auf also nach Italien! Spätestens im nächsten Sommer ist es auch in Hamburg zu erleben. Das „Making of“ ist ebenfalls spannend und nur noch in diesem Winter zu sehen.

Und was sonst noch im Miniatur Wunderland passiert

Seit Anfang November verfügt das Wunderland über ein eigenes, etwa tellergroßes Tagesschaustudio. ARD-Mann Jan Hofer hat eine eigene Wunderland-Tagesschau zusammengestellt.

Ebenfalls seit November können Besucher einen Sitz im Miniatur-Olympiastadion nach Berliner Vorbild ersteigern. Das ganze steht unter der Schirmherrschaft von Popstar Helene Fischer und kommt der Stiftung *Ein Herz für Kinder* zu Gute.

Die größte Herausforderung der nächsten Jahre stellen Frankreich und England dar. Das Miniatur Wunderland wird dazu mit einer Brücke über das rückwärtig gelegene Fleet mit dem gegenüberliegenden Speicherblock verbunden. Die Brücke stellt dann den Ärmelkanal dar. Über diese Erweiterung wird schon seit längerer Zeit mit der HHLA verhandelt; die Verträge stehen kurz vor einem Abschluss. ■

Mein Platz in der

Elbphilharmonie

Werden Sie Namenspate für einen Stuhl im großen Konzertsaal und schenken Sie mit Ihrem Engagement Kindern und Jugendlichen einen Platz in der Elbphilharmonie.



Werden Sie Stuhlpate!
Information und Patenschaft unter
www.stuhlpatenschaft-elbphilharmonie.de
oder Telefon 040 357 666 886



Kaffee, Kannen und Kuriositäten

Die Speicherstadt hat endlich ihr eigenes Kaffeemuseum – dank eines Hamburger Teekaufmanns

Text: Michael Hertel, Fotos: Thomas Hampel

Nun hat sich der Traum von Jens Burg doch noch erfüllt: Der schon legendäre Kaffeekaufmann und Röster vom Eppendorfer Weg wollte seine einmalige Sammlung rund um das traditionsreiche Heißgetränk immer dort präsentieren, wo sie in Hamburg hingehört: in der Speicherstadt. Das gelang jetzt freilich erst durch den Verkauf seines gesamten Schatzes ausgerechnet an einen Teekaufmann. Seit 12. November nun wird die umfangreiche Sammlung Burg im neuen Kaffeemuseum am St. Annenufer 2 endlich einer breiten Öffentlichkeit präsentiert – eine weitere Attraktion für Speicher- und Hansestadt.

Die Kaffeerösterei Burg existiert seit 1923 in Eppendorf. Jens Burg übernahm 1960 Rösterei und Ladengeschäft von seinem Vater Erich und begann alles zu sammeln, was mit dem Lieblingsgetränk der Deutschen in Zusammenhang stand, vom Kaffeelöffel bis zur Raum füllenden Röstmaschine.

Daraus entwickelte sich eine wohl weltweit einmalige Sammlung von rund 8.500 Eponaten und einer Fachbibliothek mit etwa 800 Werken. Nur einen kleinen Teil davon konnte Burg in ehemaligen Lagerräumen an der Münsterstraße der Öffentlichkeit präsentieren. Das Kaffeemuseum Burg blieb ein Geheimtipp. Erst als Burg den Hamburger Teekaufmann und Unternehmer Holger Sturm kennenlernte, der seine Ausbildung bei der legendären Teefirma Hälssen & Lyon in der Speicherstadt absolviert hatte, zeichnete sich eine Lösung ab. Sturm war begeistert von Burgs Sammlung und legte ihm ein schlüssiges Konzept vor. Am Ende verkaufte Burg sein Kaffeereich inklusive des Ladengeschäfts am Eppendorfer Weg 252 und der gesamten Sammlung. In Gesprächen mit der HHLA gelang es Sturm, geeignete Räume für die Sammlung im sanierten „Genuss Speicher“ St. Annenufer 2 zu finden. In dem Gebäude war vor der Sanierung unter anderem das Speicherstadtmuseum untergebracht. Dort belegt das neue Kaffeemuseum jetzt mehr als 700 Quadratmeter Fläche im einzigen Gewölbekeller der Speicherstadt und dem ersten Boden darüber. Das Museum ist vollständig privat finanziert, heißt es.

Dass zur Speicherstadt auch ein Kaffeemuseum gehört, meint auch Holger Preibisch, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Kaffeeverbandes, der seinen Sitz gegenüber der alten Kaffeebörse und nur wenige Meter vom neuen Museum entfernt hat: „Schließlich ist ja die Speicherstadt einstmals insbesondere für Kaffeehandel und Kaffeeumschlag gebaut worden.“ Nach wie vor ist Hamburg Europas bedeutendster Kaffee-Umschlagshafen. Rund 700.000 Tonnen der edlen Bohnen werden jährlich importiert. In Hamburg sitzen an die 50 Unternehmen der Kaffeewirtschaft, darunter traditionsreiche Händler, Röstereien und Europas modernstes Kaffeelager. Das Gebäude, in dem jetzt das Kaffeemuseum untergebracht ist,



Im Museum werden neben der permanenten Ausstellung auch Barista-Seminare angeboten. Möglich wurde das Museum, weil der Kaffeekaufmann Jens Burg (unten im Bild, ganz links) seine beachtliche Sammlung an Holger Sturm (ganz rechts) verkaufte



beherbergte übrigens bereits in seinen Anfangsjahren einen Kaffeehändler. Bis zu 300 Frauen lasen dort zeitweilig Bohnen vom Band.

Für die Leitung des neuen Kaffeemuseums holte Sturm die Museumspädagogin Bärbel Dahms, die über Jahre für das Museum der Arbeit in Barmbek gearbeitet hatte, zu dem das Speicherstadtmuseum organisatorisch gehört. Dahms recherchierte in dieser Zeit auch die Kaffee-Historie der Speicherstadt, kann also mit Fug und Recht als Expertin auf diesem Gebiet angesehen werden. Innerhalb von drei Monaten musste die wertvolle Sammlung umziehen. „Das Auspacken war für uns täglich wie Weihnachten, Geburtstag und Ostern zusammen“, berichtet Dahms.

Bis zuletzt lag der Eröffnungstermin wegen der behördlichen Abnahme in der Schwebe, insbesondere was die Sturmflutsicherheit betraf. Dafür und für die Entlüftung des großen Produktionsrösters erfolgten aufwändige Umbauarbeiten. Bei drohenden Sturmfluten kann die gesamte Sammlung in kurzer Zeit auf Rollwagen „evakuiert“ werden. Und natürlich reicht die Ausstellungsfläche nicht für alle Exponate aus. Ein Teil der Sammlung bleibt im Depot. „Wir werden immer wieder Schwerpunktthemen setzen und Sonderschauen veranstalten“, erklärt Dahms dazu. Weil ein Großteil der Exponate nicht

hinter Glas präsentiert wird, sondern auch angefasst werden kann und darf, gibt es keine Einzelführungen. Besucher finden sich zu Gruppen zusammen, die täglich außer montags durch das Haus geführt werden. Gezeigt wird dann in einer Stunde die Ausstellung und ein Röstvorgang mit dem historischen Probat-Trommelröster inklusive Probe. Die Führungen übernehmen Bärbel Dahms, ihr Stellvertreter Sebastian von Bülow oder Röstmeister Erik Brockholz persönlich. Anschließend kann der Besucher im Erdgeschoss in den urigen historischen Räumlichkeiten mit ihren mächtigen Eichenholz-Trägern in aller Ruhe individuelle Kaffeesorten und Gebäck genießen und dem Röstmeister weiter über die Schulter schauen. Für Abendveranstaltungen werden die Räume des Kaffeemuseums auch vermietet. Wie zuvor Jens Burg veranstaltet das neue Team unterschiedliche Kaffee- und Baristaseminare für Anfänger und Profis. Bärbel Dahms: „Da unser Konzept auf vielen Säulen basiert, sind wir vom Erfolg überzeugt.“ ■

Sie suchen eine Steuerberaterin?
Dann sind Sie bei uns richtig!

Christine Heine
Steuerberatungsgesellschaft mbH



Gerne beraten wir Sie in Ihren steuerlichen Angelegenheiten.
Wir erstellen für Sie z. B. Ihre Steuererklärungen,
Ihre Buchhaltung, Ihre Lohn- und Gehaltsabrechnungen,
Ihren Jahresabschluss oder Ihre Gewinnermittlung.
Unser Team besteht aus zwei Steuerberatern und weiteren fachlich
kompetenten und motivierten Mitarbeitern.

Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme!

www.ChristineHeine.de

Am Kaiserkai 10, 20457 Hamburg
T: +49 40 300 687 670, F: +49 40 300 687 671
info@christineheine.de



Im Winterquartier

„Das Meer erglänzte hinten und vörn,
und links und rechts und daneben,
wir saßen von Wogen umtost auf SCHAARHÖRN
und knobelten um das Leben“

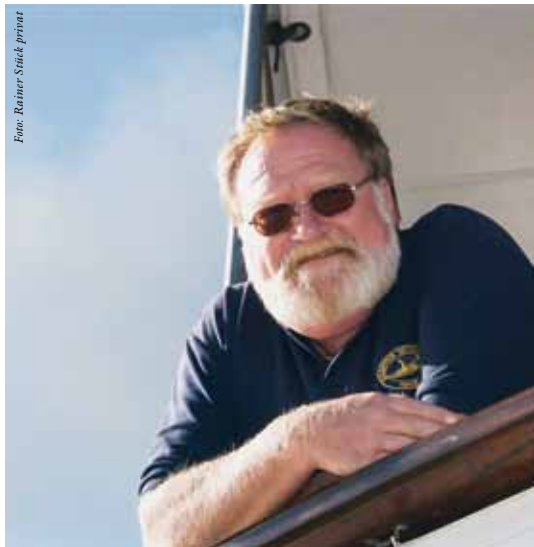
Text: Rainer Stück, Fotos: Thomas Hampel

Diese Zeilen schrieb der Dichter Joachim Ringelnatz im Ersten Weltkrieg. Er war beim Minensuchkommando in Cuxhaven und wurde im Salon der SCHAARHÖRN, dem Führungsschiff der Minensuchflotte, im Jahre 1917 zum Leutnant zur See befördert.

Aber die Geschichte dieses Schiffes begann schon etwas eher. Am Anfang stand ein Täuschungsmanöver. 1907 beauftragte das Amt für Strom- und Hafenbau bei der Hamburger Bürgerschaft

Mittel für den Bau eines Peildampfers, also eines Vermessungsschiffs. Daraus wurde aber ein luxuriöser, schneller Zweischrauben-Dampfer mit modernster technischer Ausstattung – eigentlich hatte man nämlich ein standesgemäßes Schiff gewollt, um damit Kaiser Wilhelm II. durch den Hafen zu fahren (wozu es aber offenbar nie gekommen ist). Jahrzehntelang diente der schmucke Dampfer dann von Cuxhaven aus zur Seevermessung in der Elbmündung.

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs wurde der Dampfer zur Evakuierung von Flüchtlingen über die Ostsee abkommandiert. Nach Kriegsende verrichtete der Dampfer weiterhin Vermessungsarbeiten in der Elbmündung, bis er 1971 stillgelegt wurde. Er wurde an einen schottischen Lord verkauft und landete nach einer abenteuerlichen Fahrt im englischen Maryport. Dort wurde die SCHAARHÖRN schließlich wiederentdeckt und auf Initiative der Hamburger



Rainer Stück, Kapitän der SCHAARHÖRN

Handelskammer in die Hansestadt zurückholt – auf einem Dockschiff, denn auf eigenem Kiel konnte sie nicht mehr fahren.

Glücklicherweise hatte man die Originalpläne über den Bau des Schiffs in Cuxhaven wiedergefunden und war so für die notwendige Restaurierung bestens vorbereitet. Fünf Jahre dauerten die Arbeiten, die von „Jugend in Arbeit“ auf einer Werft in Harburg durchgeführt wurden, bis die SCHAARHÖRN im Jahre 1995 vom Hamburger Senat wieder in Dienst gestellt werden konnte und seither durch Gästefahrten auf der Unterelbe und auf der Ostsee wieder „ihre Kohle“ verdient – im wahrsten Sinne

des Wortes, denn sie ist eines der letzten Dampfschiffe, das mit Kohle beheizt wird und Passagiere befördert.

Seit 2002 gehört das Schiff zur „Stiftung Hamburg Maritim“. Gefahren wird es von Besatzungsmitgliedern des Vereins „Freunde des Dampfschiffs SCHAARHÖRN“. Alle Mitglieder vom Kapitän bis zum Aufwäscher arbeiten ehrenamtlich. Warum? Weil sie Spaß daran haben, diese alte Lady zu pflegen und so möglichst lange in Fahrt zu halten! Es werden auch immer neue Besatzungsmitglieder gesucht; seemännische Vorkenntnisse sind dafür nicht erforderlich, jeder kann mitmachen. Also einfach mal an Bord kommen und sich das alles in Ruhe ansehen.

Von Mai bis Oktober macht die SCHAARHÖRN Gästefahrten auf der Unterelbe, fährt auch nach Cuxhaven und alle zwei Jahre durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Flensburg zum „Dampf Rundum“. Im Winter kann das liegende Schiff in seinem Winterquartier im Sandtorhafen für Feiern gechartert und am Wochenende besichtigt werden. Außerdem finden acht Ringelnetz-Lesungen an Bord statt, immer mit einem festlichen 3-Gänge-Menü. Gelesen wird unter anderem von Kapitän Rainer Stück, seit 20 Jahren ehrenamtlich auf der SCHAARHÖRN. ■



Die SCHAARHÖRN in ihrem Winterquartier im Sandtorhafen



TS270 + TS280



Softlan® Winter-
jacken m. Sorona
10% Rabatt mit
Aktionscode:
QM15

(bis Ende 2015)

TS290



TS71

Am Sandtorkai 25-26
www.bms.tv



Mode, Mythen, Moon

Das Haus der Photographie in
den Deichtorhallen widmet
der großen französischen
Modefotografin Sarah Moon
eine umfassende Ausstellung

Text: Karin Schulze, Fotos: Sarah Moon



Linke Seite: Kasia Pysiak, 1998, Oben: o.T., 2008,
Links unten: Sarah Moon, September 2015



Foto: Delphine Warrin

Vielleicht waren es ja die frühen Brüche, die bei der 1941 geborenen Sarah Moon zu einem Leben voller Konstanten geführt haben. Einer jüdischen Familie entstammend, musste sie im Zweiten Weltkrieg mit ihren Eltern aus Frankreich nach London fliehen. Eine zweite plötzliche Wende in ihrem Leben ereignete sich, als sie 1968 – als Model in Paris arbeitend – für einen Fotografen einsprang, der sich krank gemeldet hatte. Der spontane Rollenwechsel gelang ihr offenbar so gut, dass das Nachrichtenmagazin *L'Express* ihre Modeaufnahmen nicht nur akzeptierte, sondern sie auch bald ihre Modelkarriere aufgeben konnte, um nicht mehr vor, sondern hinter der Kamera zu stehen. Sie fotografierte für das im poppig swingenden London angesagte Modehaus Biba und schon bald für Cacharel, das französische Modelabel, dessen Erfolg sie in den 1970er Jahren mit ihren romantisch-femininen Werbeaufnahmen entscheidend mitbestimmte.

Sonst verlief ihr Leben zumindest äußerlich in ruhigen Bahnen und ihr fotografisches wie filmisches Werk, das die Deichtorhallen jetzt mit über 350 Exponaten zeigen, zeugt von großer Beharrlichkeit, einer interessanten Besinnung auf Vergangenes und zugleich einer wundersamen Aktualität.



Die Möwe, 1998

Ihren späteren Ehemann, den in der französischen Fotoszene einflussreichen Verleger Robert Delpire, lernte sie schon in den studentenbewegten späten 1960er Jahren kennen. Zusammen mit ihm lebt sie seit den 1970er Jahren in einem verwunschenen Backsteinhäuschen in einem stillen Innenhof des 14. Pariser Bezirks. In dem idyllischen Garten, der mit Efeu, Rosen und Hortensien eingewachsen ist, und in dem mit zahllosen Fotobänden und alten Möbeln eingerichteten Haus scheint die Zeit stillzustehen, als wäre eine Essenz dessen hier versammelt, was das Leben im 20. Jahrhundert lebens- und lebenswert gemacht hat.

In eine leicht nostalgische, aber keinesfalls blauäugig vergangenheitsseelige Stimmung versetzen auch ihre Arbeiten. Waren ihre Aufnahmen der 1970er Jahre romantisch träumerisch bis hippiemäßig versponnen, so ragen aus den Werken der kommenden Jahrzehnte insbesondere die Modeaufnahmen heraus, mit denen sie auf die architektonisch weiten,

vom Körper abstrahierenden Entwürfe der japanischen Modemacher Issey Miyake, Yohji Yamamoto und Rei Kawakubo reagierte und die Kleider wie verhalten glimmende Farbflächen aus einem malerischen, dunkel angelegten Hintergrund hervorleuchten ließ.

Und obwohl Sarah Moon 1972 die erste Frau war, die für den Pirelli-Kalender fotografierte, sind die Frauen in ihren Aufnahmen keineswegs vordergründig erotisch oder gar sexy angelegt. Nie werden ihre Körper exponiert. Vielmehr gleichen sie verträumten, melancholischen Wesen, die in ihre Kleider, die dunkel verschwommenen Hintergründe und die oft in wie verwittert aussehenden Bildoberflächen eingesponnen sind wie in einen bergenden, die vergehende Zeit einschließenden Kokon.

Beim Shooting braucht sie manchmal bis zu drei Stunden für ein einziges Bild. Sie klickt nicht unablässig auf den Auslöser, sondern wartet geduldig auf den einen Moment, in dem die Wirklichkeit sich ihrer Imagination annähert und sie doch

Sarah Moon – Now and Then.

27. November 2015 bis 21. Februar 2016
im Haus der Photographie der
Deichtorhallen, Hamburg



Der Birnbaum, 1992



Fashion 9, Yohji Yamamoto, 1996

überschreitet: „Ich fange bei nichts an. Ich stelle mir eine Situation vor, die nicht existiert. Den realen Raum lösche ich aus und erfinde einen anderen. Ich verändere das Licht. Ich lasse alles unwirklich werden. Und dann lauere ich auf etwas, das ich nicht erwartet habe. Ich möchte etwas sehen, was ich nicht erinnere. Ich warte auf den Zufall. Aber mehr als alles andere sehne ich mich danach, getroffen und berührt zu sein, wenn ich auf den Auslöser drücke.“

Diese Mischung aus einer Anmutung, die von gestern zu sein scheint, mit der schockhaften Plötzlichkeit des noch nie zuvor Gesehenen lässt ihre Bildwelten trotz aller Patina so heute erscheinen. Das sichert ihr im Blitzlichtgewitter der zeitgeistig inspirierten aktuellen Fotografie eine Ausnahmeposition. Die meisten der Modeaufnahmen etwa für Chanel, Dior oder die Vogue und ihre neueren Arbeiten, die oft Stillleben sind oder Landschaften, werden in den Deichtorhallen in von Moon präzise komponierten Hängungen gezeigt. Und in der

Mitte des zentralen Raums werden die Märchenverfilmungen laufen, die sie – nach frühen Werbeclips in den 1970ern und Spielfilmen in den 1990ern – seit einigen Jahren dreht und für die sie raffiniert Fotografien mit Animationen und gedrehten Szenen verschweißt.

Für den Besucher der Retrospektive „Now and Then“ stehen die Chancen gut, von den unbewegten wie bewegten Moon-Landschaften getroffen und berührt zu werden. Dass der Name der Fotografin so wundersam zur dunkel-romantischen Stimmung ihres Werks passt, ist übrigens nicht wirklich ein Zufall. Als sie nach ihrer ersten, so spontanen Fotoproduktion in der Redaktion des *L'Express* nach ihrem Namen gefragt wurde, suchte sie nach einem Pseudonym und entschied sich dann gegen den lichten Namen „Sarah Sun“, der ihr zuerst gefallen war, und für das sonore „Moon“, das den nächtlichen, dem Geheimnisvollen und der Melancholie verwandten Himmelskörper anklingen lässt. ■

Essen à la Thomas

Thomas Jeche gehört zur ersten Gastronomengeneration am Platz.

Sein Erfolgsrezept für Feinkost HafenCity: ehrlich, üppig, hausgemacht



Neben der wöchentlich wechselnden Karte bietet Feinkost HafenCity ausgewählte Weine, Konfitüren und andere Leckereien, die allesamt den Namen Feinkost verdienen



Fotos: Thomas Hampel

Klein, aber oho: Feinkost HafenCity sitzt seit 2007 am Vasco-da-Gama-Platz

Feinkost HafenCity ist ein Restaurant, in dem es exzellentes Schaschlik gibt. „Hey, super“, sagen vielleicht einige. „Ich bekomme ein exzellentes Schaschlik an jeder Straßenecke!“ Ähm, nein, wahrscheinlich nicht, es sei denn, ihr wohnt an der Adria. Aber wir wollen nicht streiten. Wir wollen über Feinkost HafenCity reden. Der kleine Laden liegt am Kaiserkai, einem Ort, den die Stadt vergessen hat, als die Sandtorhafenbrücke geschlossen wurde, und an den sie sich wieder erinnert, seit sie wieder offen ist.

Ja, Inhaber Thomas Jeche hatte ein paar Probleme, als der Kaiserkai mal eben zur Sackgasse wurde. Sein Laden, immerhin einer der ersten Siedler im gastronomischen Niemandsland der HafenCity, ist sehr klein. Deshalb haben auch Gäste manchmal Probleme, denn mittags ist es inzwischen wieder propenvoll. Das spricht natürlich für Jeche und dafür, rechtzeitig hinzugehen, um sich einen Platz zu sichern. Und das Schaschlik zu probieren. Keine Angst, es ist keines dieser furchteinflößenden,

lieblosen Dinger, die manchmal in Kindheitserinnerungen auftauchen, begleitet von eingeschweißten Speisekarten mit Cevapcici und Restaurantnamen wie Dubrovnik. Nein, Thomas Jeches Schaschlik ist ein würziger Fleischspieß mit Champignons, Zwiebeln und Paprika, den man sich Stück für Stück vorknöpfen will. Unterstützt wird er durch sensationelle Fritten, die übrigens auch neben einem Burger gut aussehen oder auch ganz ohne Beilagen ihren Job machen. Der Großteil der Gerichte ist so. Man probiert sie nicht höflich als Häppchen. Man stürzt sich darauf und verschlingt sie, bis sie weg sind. Also, rechtzeitig hingehen oder auf den Sommer warten und draußen sitzen. (na)

Feinkost HafenCity
Am Kaiserkai 27, 20459 Hamburg
www.feinkost-hafencity.de

Wir bringen
Ihnen kistenweise
frisches Glück.

Einfach nach Hause oder ins Büro bestellen!

☎ 040 226 226 330
Oder im Farm-Shop auf city-farming.de



city farming
bringt frisches glück

Kaffee mit Umsicht



Foto: Speicherstadt Kaffeerösterei

Kaffee mit Bestimmungsort Hamburg

Ein Schwerpunkt der Speicherstadt Kaffeerösterei liegt auf Nachhaltigkeit. So verfolgt sie ein Direkthandelsprojekt zum Schutz von Orang-Utans. Außerdem bezieht sie Rohkaffee von den Kogi aus Kolumbien. Dieses Volk kultiviert Kaffee zusammen mit anderen Pflanzen und erhält so das ökologische Gleichgewicht. Das ist gut für die Umwelt, die Menschen vor Ort und die Kaffeequalität.

www.speicherstadt-kaffee.de

Sterne mit Ansage



Foto: Jonas Wolk / Astrid Hüller

Kevin Fehling in seinem Restaurant

Kevin Fehling war mit einem klaren Ziel an den Start gegangen. Sein neues Edelrestaurant The Table sollte die erste Drei-Sterne-Gastronomie in Hamburg werden. Und so ist es gekommen. Drei Monate nach der Eröffnung ließen sich die Testesser des Michelin Guide von seinen Kochkünsten überzeugen und vergaben drei Sterne, die höchste mögliche Bewertung für ein Restaurant.

www.thetable-hamburg.de

Musik mit Salzwasser



Foto: Michael Heinzen

Das Hamburger Trio Hafennacht

Pünktlich zum ersten Türchen im Weihnachtskalender legt das Trio Hafennacht ein „feierliches“ Album vor: *Eine Winter-nacht im Hafen*, mit acht Liedern über die Liebe und das Einandernah sein, sinnig, innig und bedächtig, aber ohne viel Schnickschnack, mit einem Schuss Salzwasser und mit gaaanz wenig Weihnachtsgedöns. Musik zum Fest für Heulsusen, Haifische und Handwerker.

www.hafennacht-ev.de

anzeige

Finanzdienstleistungen aus dem Überseequartier

Kredite, Baufinanzierungen und Anlageberatung aus einer Hand

Shoppern, Flanieren und Genießen, dazu lädt die HafenCity bekanntlich ein. In dem neuen zentralen Stadtteil mit den großzügigen Plätzen am Wasser, der modernen Architektur und dem maritimen Flair hat sich neben Gastronomie und Einzelhandel längst auch ein vielfältiges Dienstleistungsangebot entwickelt. Von Anfang an dabei sind die Finanzexperten, die in Fragen rund um Finanzen und Investment ihren Rat anbieten.

Von Bürgern für Bürger gegründet, steht die Haspa seit 1827 an der Seite der Hamburger und ist der Pionier in Sachen Finanzdienstleistung in der HafenCity. Bereits seit 2008 ist die größte deutsche Sparkasse am Kaiserkai 1 ansässig, 2011 kam ein zweites „Flaggschiff“ am Überseeboulevard 5 hinzu. Ivan Pucic, der beide Filialen leitet, und seine Teams beraten

dort kompetent und individuell Bewohner und Beschäftigte sowie Geschäftsleute im Quartier. Zum Angebot gehört auch das Mehrwert-Konto HaspaJoker, das alle Bankleistungen sowie viele Vorteile und Vergünstigungen beinhaltet.

Als einer der ersten Mieter auf dem Überseeboulevard hat die Deutsche Bank im September 2010 eine Geschäftsstelle an der Fußgängerzone bezogen. Vom Baumwall ist damals die komplette Filiale auf den Überseeboulevard 4–10 gezogen. Filialleiter Joachim Kalb und sein Finanzteam bieten dort heute in den modernen Geschäftsräumen mit Lounge und individuell gestalteten Besprechungszimmern eine umfassende und kompetente Beratung an. Jüngster Anbieter und seit fast drei Jahren im Quartier ansässig ist das Postbank Finanzcenter. Die Filiale am

Sandtorkai 44 bietet unter Leitung von Michael Jürgens nicht nur Finanzleistungen vom Kontoservice bis zur Anlagenberatung, sondern ebenso den gesamten Postservice vom Briefmarkenkauf bis zur Paketzustellung.

Alle drei Banken auf dem Überseeboulevard stehen mit ihren jeweiligen Produkten und Dienstleistungen für einen besonderen Service in Finanzfragen. Ivan Pucic (Hamburger Sparkasse), Joachim Kalb (Deutsche Bank) und Michael Jürgens (Postbank) schätzen dabei den persönlichen Umgang mit den Kunden und sind als Ansprechpartner stets persönlich vor Ort.

www.haspa.de

www.deutsche-bank.de

www.postbank.de

Duckdalben

Ein Hamburger Spediteur unterstützt den „besten Seemannsclub der Welt“ mit einer Benefizveranstaltung



Foto: Deutsche Seemannsmission

Seeleute aus aller Herren Länder treffen hier aufeinander – und erhalten regelmäßig Gesellschaft von neugierigen Besuchern

Axel Heik, Hamburger Spediteur und Logistikkimmobilien-Makler, ist ein Fan der Jasper Hafentour „Auge in Auge mit den Giganten“. Regelmäßig lädt er Geschäftspartner zu der dreistündigen Bustour ein, die seit über 13 Jahren mit Sondergenehmigung der HHLA exklusiv einen faszinierenden Blick hinter die Kulissen des Hafens gewährt. Zu einem Highlight hat sich dabei der Besuch des Internationalen Seemannsclub Duckdalben entwickelt, der die Seeleute während der kurzen Liegezeiten im Hafen betreut. Ende Oktober organisierte Axel Heik nun eine Benefiz-Rundfahrt, um den chronisch geldknappen Club zu unterstützen. Jasper stellte für diese Veranstaltung Bus und Guide kostenlos zur Verfügung, der Reinerlös von über 8.000 Euro floss ohne Abzüge an den Verein Duckdalben.

Zukunftswerkstatt

Unter dem Motto „Stadt – macht – Olympia“ wird diskutiert, wie Olympia Teilhabe in der Stadt fördern kann

„Dabei sein ist alles“, lautet die olympische Idee. In der Stadt, die für Olympia entsteht, müsste das Teilen demnach Ausgangspunkt sein für alle Aktivitäten in Wirtschaft, Gesellschaft und Stadtentwicklung. Aber wie soll das gehen? Wie könnte das in der Praxis aussehen? Um das zu erkunden, haben sich im November 2015 mehr als 60 engagierte Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Akademiewoche zum Thema „TEILEN?!“ zusammen aufgemacht: mit der Barkasse von St. Katharinen ins Hafenmuseum, um dort an der Zukunftswerkstatt „stadt – macht – olympia“ mitzuwirken. Mit dabei war unter anderem Van Bo Le-Mentzel, ein deutscher Architekt laotischer Herkunft, als Erfinder der sogenannten Hartz-IV-Möbel sicherlich ein Spezialist, wenn es ums Thema „Teilen“ geht. Mit Le-Mentzel im selben Boot saßen buchstäblich auch der ehemalige Senator für Stadtentwicklung Willfried Maier sowie Frank Dücking, Referent für Gemeinwesen und Stadtentwicklung in der Evangelischen Akademie, sowie der Architekt und Stadtplaner Rolf Kellner.

Im Zuge der äußerst lebendigen Diskussion darüber, ob die Ausrichtung der Olympischen Spiele in Hamburg eine sozial und ökologisch nachhaltige Stadtentwicklung befördert oder ihr widerspricht und die dringliche Frage der Integration von Flüchtlingen im Blick hat, gewannen die Teilnehmer vor allem eine Erkenntnis: Diese Frage lässt sich nur beantworten durch Mitwirken, Einmischen und die Bildung fachübergreifender Netzwerke. Damit soll es nun weitergehen. Ein vielversprechender Anfang ist gemacht.

Wer mehr wissen und sich einbringen will, ist herzlich willkommen (engelbrecht@katharinen-hamburg.de).

Seit mehr als 20 Jahren
zwischen Colonnaden
und Binnenalster **photohaus.de**
für Fotohobbyisten

Digital muss nicht wie Digital aussehen
Klassisches Design ist wieder in
zum Beispiel **Fuji X-Serie**

Hochwertige Kameras u. Objektive neu und gebraucht
Ankauf/Verkauf: Tel. 35 31 34

Photohaus und Galerie
Große Theaterstrasse 45
20354 Hamburg
www.photohaus.de



DÖSSEL & RADEMACHER
Seit 1913

Speicherstadt-Shop

Bürobedarf
Feine Schreibwaren
Geschenkartikel & Glückwunschkarten
Fachbücher Hafen & Logistik
Gefahrtgutlabel
Drucksachen

Brandstwiete 42 20457 Hamburg
Tel. 040-323230-40
www.doessel-rademacher.de
www.facebook.com/DoesselRademacherSpeicherstadt

Foto: Stefan Malzhorn



Der berühmte Liedermacher auf der Bühne der Balver Höhle



Musik für Große

Rolf Zuckowski kann viel mehr als Kinderlieder

Rolf Zuckowskis neue CD „Einmal Leben“ ist eine umwerfende Zusammenstellung seiner Lieder für Erwachsene. Die Songs stammen aus seinen Konzertmitschnitten in der legendären Balver Höhle in Nordrhein-Westfalen. Dabei wird eines klar: Zuckowski für Erwachsene ist geballte Musik zum Genießen, Zuhören und Zurücklehnen.

UNSERE GEWINNFRAGE:
Wie lautete Rolf Zuckowskis Spitzname auf dem Gymnasium?

QUARTIER verlost dreimal die neue CD „Einmal Leben“, Liveaufnahmen des Konzerts aus der Balver Höhle.

Schicken Sie bitte Ihre Antwort mit dem Stichwort „Rolf“ per E-Mail oder Postkarte an unsere Redaktionsanschrift. **Am 31. Januar 2016 ist Einsendeschluss.** Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Adressen werden nicht an Dritte weitergegeben.

Wir gratulieren den Gewinnern!

In unserer letzten Ausgabe fragten wir, welche U-Bahn-Station in direkter Nähe zum Baakenhafen liegt. Die richtige Antwort lautete „HafenCity Universität“. Wir gratulieren den Gewinnern **Herrn Heinrich Schallermüller** und **Herrn Gerhard Goetze**.

Quartier
Am Sandtorkai 1
20457 Hamburg
redaktion@quartier-magazin.com



Ihr persönlicher Lagerraum
– zum Beispiel für Akten –
in der Speicherstadt

Weber & Möller GmbH · Brook 5 · 20457 Hamburg · Tel.: 040/33 02 25
Fax: 040/32 63 81 · info@webmoe.de · www.webmoe.de

Hamburgische Architektenkammer

Architektur in Hamburg

Jahrbuch 2015/16

In seiner diesjährigen Ausgabe präsentiert sich das Jahrbuch mit einigen Neuerungen: Neben einem frischen Layout und der üblichen Übersicht über jüngste Projekte wird es von einem Leitartikel eingeleitet, der ein aktuelles Architekturthema beleuchtet. Unverzichtbar für jeden hanseatischen Architekturfreund!



Foto: Jonas Wolk

JUNIUS Verlag
216 Seiten, 39,90 Euro

Henning Rademacher (Hrsg.)

Der Hafen

Fotografien des Hamburger Hafens 1930–1970

Der opulente Fotoband zeigt den zentralen Schauplatz von Hamburgs Geschichte und Gegenwart aus einer besonderen Perspektive. Es lässt uns den Hafen mit den Augen von vier der bedeutendsten Hamburger Hafenfotografen des 20. Jahrhunderts sehen und geht damit über eine historische Bilddokumentation weit hinaus.



Foto: Jonas Wolk

JUNIUS Verlag
256 Seiten, 49,90 Euro

Kurze Zwischenfrage

Gedanken zum Zauberwort „Stadtmarketing“



Nikolai Antoniadis

Es ist wie Weihnachten und Ostern zusammen. Und Hafengeburtstag und Kirschblütenfest und Musicalpremiere. Für alle, für die „Stadtmarketing“ das Zauberwort der Stadtentwicklung ist und die im Wettbewerb zwischen Städten den wahren Clash of Civilizations wittern – für die ist die Olympiabewerbung die Mutter aller Schlachten. Die Welt wird auf Hamburg blicken. Und jeder, der sich auskennt, weiß: Wer auf eine Stadt blickt, klickt nur zwei, drei Mal. Was er dann nicht findet, interessiert ihn nicht. Und was finden wir da? Das Olympiastadion, gleich neben der Elbphilharmonie, vielleicht noch den

Dom. Aber mal Hand aufs Herz: Was ist denn aus dem guten alten Hamburger Understatement geworden? Dieser biedereren, schnöseligen Zurückhaltung, dieser wohlwollenden Mittelmäßigkeit, in der wir uns so geborgen fühlen?

Seit ein paar Jahren will man uns bei Bauvorhaben jeder Größenordnung suggerieren, dass uns diese ur-hamburgische Attitüde zurückwerfe, dass wir diese Leuchttürme brauchen. Und dass wir dafür eben große Namen brauchen, denn große Namen locken große Investoren. Egal, ob Koolhaas oder de Portzamparc, Hauptsache Pritzker-Preis. Hauptsache Star-Architekt. Wer wird denn das Olympiastadion bauen? Gmp vielleicht? Wohl kaum! Wenn die ein Bird's Nest an der Elbe bauen, sieht's am Ende aus wie 'ne große Haspa-Filiale! Aber während das Stadtmarketing mit Investorenarchitektur und Möchtegern-Ikonen um Aufmerksamkeit buhlt, werden wir an anderer Stelle beschwichtigt, wenn ganze Wohnviertel in Einheitsarchitektur entstehen, mit „publikumsbezogenen Erdgeschosszonen“, die einfach nur vollverglast sind und überall gleich aussehen, ob Kaiserkai oder Hoheluft-Ost. Aber: Immerhin, es ist Backstein. Jeder geleckte Wohnwürfel heißt heute „Quartier“, jedes Bürohaus darf sich „Kontor“ nennen. Sagt mal, denkt ihr, ihr könnt uns auf den Arm nehmen? Wollen wir mehr sein als wir sind? Oder ist man nur noch hamburgisch, wenn man nicht über jedes Stöckchen springt, das das Stadtmarketing hinhält? Der Quiddje protzt, der Hanseat nörgelt.

Überall wird gebaut als gäbe es nichts anderes, wofür man Geld ausgeben könnte. 6.000 Wohnungen im Jahr! Gut, wir wollten das. Auch wenn man sagen muss, dass das die Mieten nicht gerade entspannt hat. Das war ja eigentlich der Anlass, um diese Baulawine zu rechtfertigen – neben dem Stadtmarketing natürlich, denn wo sollen die denn alle wohnen, die auf hamburg.de klicken und die Elbphilharmonie und das Olympiastadion sehen und dann nach Hamburg ziehen wollen? Und jetzt auch noch 4.600 Wohnungen für Flüchtlinge. Gut, auch das wollten wir. Zumindest die meisten von uns. Na, und jetzt eben noch Olympia. Wollen wir das? Sicher dürfen wir uns da auf eine ganze Reihe von Skandalen freuen. Oder meint ihr ernsthaft, Olympiastadion oder Schwimmhalle würden im Budget bleiben? Natürlich nicht! Sie werden Unsummen kosten, nicht aussehen wie geplant, nicht rechtzeitig fertig sein und Hamburg vor aller Welt bloßstellen. Vielleicht verlässt ein Architekt über Nacht das Land und kehrt nie zurück. Hinterlässt aber einen Leuchtturm und eine tolle Geschichte. Mal ganz ehrlich: Wollen wir das? Ich denke, wir wollen das.

Impressum

Redaktion

Quartier / Am Sandtorkai 1 / 20457 Hamburg
Tel. 040.30 39 30 33 / Fax 040.30 39 30 31
redaktion@quartier-magazin.com
www.quartier-magazin.com

Herausgeber

ELBE&FLUT Edition, Hampel & Hettchen GbR
Lastropsweg 1 / 20255 Hamburg
Tel. 040.30 39 30 00 / Fax 040.30 39 30 01
post@euf-edition.de / www.euf-edition.de

Geschäftsführer

Thomas Hampel (v. i. S. d. P.)
hampel@quartier-magazin.com

Textchef

Nikolai Antoniadis
antoniadis@quartier-magazin.com

Artdirection

Katja Hansen, Andy Lindemann

Autoren und Mitarbeiter dieser Ausgabe

Nikolai Antoniadis (na), Conceição Feist,
Bettina Mertl-Eversmeier, Michael Hertel,
Dr. Ralf Lange, Dirk Meyhöfer, Dr. Karin Schulze,
Rainer Stück, Edda Teneyken

Fotos und Visualisierungen

Deutsche Seemannsmission, Niels Gutschow/
Archiv für Städtebau, Hamburgisches Archi-
tekturarchiv, Thomas Hampel, Michael Heinsen,
Astrid Hüller, Peter Krämer, Stefan Malzkorn,
Sarah Moon, Speicherstadt Kaffeerösterei,
Rainer Stück, Manfred Wigger, Unibail-
Rodamco/Moka-Studio, Vogt Landschafts-
architekten AG, Jonas Wölk

Lektorat

Bettina Mertl-Eversmeier

Anzeigen

Isabell Bendig
Tel. 040.30 39 30 32 / Fax 040.30 39 30 31
anzeigen@quartier-magazin.com

Druck

Albert Bauer Companies, Hamburg

Auflage

15.000 Exemplare

Bankverbindung

ELBE&FLUT Edition, Hampel & Hettchen GbR
Hamburger Sparkasse
BIC: HASPDEHH XXX
IBAN: DE58 2005 0550 1205 1278 61

Abonnement

Jahresbezugspreis (Porto und Verpackung
für 4 Ausgaben) 25 € zzgl. 19 % MwSt.

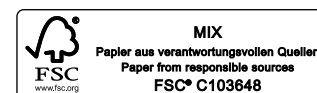
Juristische Beratung

Anwaltskanzlei E. Bartram & R. Niebuhr



Die nächste Ausgabe von Quartier
erscheint Anfang März 2016

ISSN 2198-0438





HISTORISCHE MUSEEN HAMBURG
SPEICHERSTADTMUSEUM

Gewogen und für gut befunden: Alles weitere gibt's im Museum!



20 Jahre Speicherstadtmuseum. Mit dem Kontorhausviertel ist die 125-jährige Speicherstadt zum UNESCO-Weltkulturerbe ernannt worden – im Speicherstadtmuseum kümmern wir uns seit zwei Jahrzehnten um die Geschichte der Pfeffersäcke und das Erbe der Quartiersleute.

Speicherstadtmuseum, Außenstelle des Museums der Arbeit
Am Sandtorkai 36, 20457 Hamburg, Tel. 040-32 11 91
www.speicherstadtmuseum.de





Ivan Pucic leitet die beiden Filialen der Hamburger Sparkasse in der HafenCity.

Willkommen bei der Haspa in der HafenCity

Für jeden zweiten Hamburger ist die Haspa die Bank seines Vertrauens – und das aus gutem Grund: Seit mehr als 187 Jahren sind wir ein Teil dieser Stadt und der Region. Die Hamburger Sparkasse ist älter als die Speicherstadt und so modern wie die HafenCity. Die Nähe zu unseren Kunden, persönlicher Service und menschliches Banking, Weitblick und Kompetenz sind für uns genauso selbstverständlich wie schnelle und flexible Lösungen.

Bereits 2008 haben wir als erste Bank eine Filiale im Herzen der HafenCity eröffnet und sind seit 2011 – ebenfalls als erste Bank – sogar mit zwei Filialen in der HafenCity präsent. So bieten wir unseren Kunden eine kompetente Beratung und umfassende Betreuung ohne lange Wege.

Wenn Sie Ihr Kapital ertragreich anlegen, Ihre Zukunft absichern oder eine Immobilie finanzieren wollen – wir sind für Sie da! Filialleiter Ivan Pucic und seine Mitarbeiter nehmen sich gern Zeit, um Sie partnerschaftlich und individuell zu beraten. Die Teams der HafenCity-Filialen unterstützen Sie dabei, dass Sie Ihre persönlichen Ziele erreichen. Dank unseres ganzheitlichen Beratungsansatzes entwickeln wir gemeinsam mit Ihnen maßgeschneiderte Lösungen zu Finanzierung, Vorsorge und Anlage.

Überzeugen Sie sich und besuchen Sie uns. Oder vereinbaren Sie einen Termin für ein Beratungsgespräch – bei Bedarf auch außerhalb der Öffnungszeiten. Wir freuen uns auf Sie!



Bestnoten: Die Haspa wurde wiederholt von unabhängigen Testern ausgezeichnet. Bereits zum 12. Mal in Folge wurde sie zum „Besten Vermögensverwalter im deutschsprachigen Raum“ gekürt.

So erreichen Sie uns:

Filiale Kaiserkai

Am Kaiserkai 1
20457 Hamburg
Telefon 040 3579-3421

Filiale Überseequartier

Überseeboulevard 5
20457 Hamburg
Telefon 040 3579-2672

Öffnungszeiten

Mo. + Mi.: 10.00 bis 17.00 Uhr
Di. + Do.: 10.00 bis 18.00 Uhr
Fr.: 10.00 bis 16.00 Uhr

Individuelle Beratungstermine auch nach Vereinbarung

In den SB-Bereichen stehen Ihnen rund um die Uhr Geldautomaten und Kontoauszugsdrucker zur Verfügung.

Weitere Informationen über uns und unsere Angebote finden Sie im Internet unter www.haspa.de.

Meine Bank heißt Haspa.

 **Haspa**
Hamburger Sparkasse