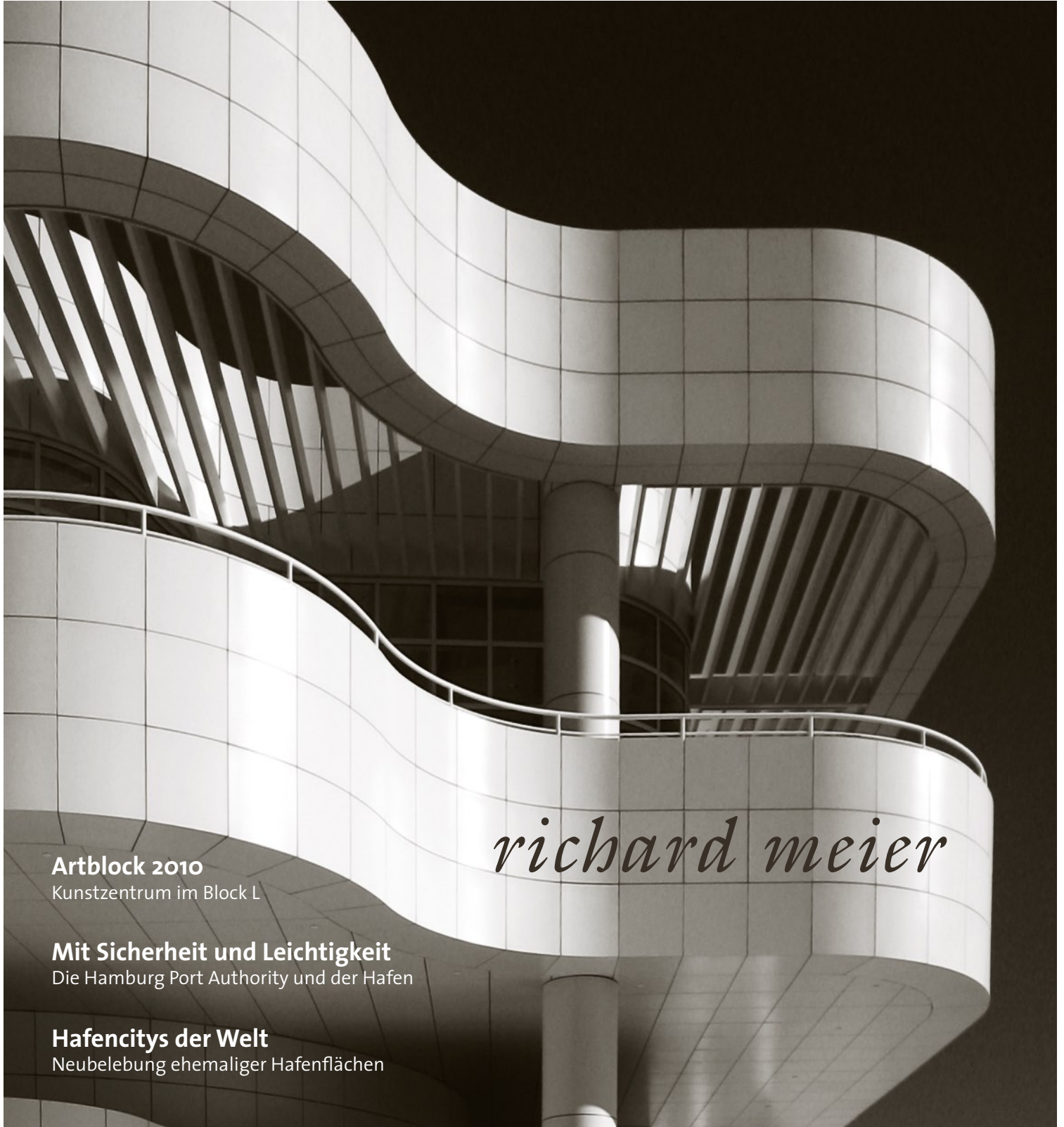


Quartier

Magazin für Hafencity, Speicherstadt und Katharinenviertel



Artblock 2010
Kunstzentrum im Block L

Mit Sicherheit und Leichtigkeit
Die Hamburg Port Authority und der Hafen

Hafencitys der Welt
Neubelebung ehemaliger Hafenflächen

richard meier

warner music | home of the stars



musik + konzerte + merchandising + online-vermarktung



**Liebe Leserinnen,
liebe Leser,**

in der dunklen Jahreszeit kann man eine Aufhellung auch in kleineren Portionen gut vertragen: In dieser Ausgabe beschäftigen wir uns mit dem amerikanischen Architekten Richard Meier, der sich in der Welt einen Namen als Gestalter lichter Räume und meist weißer Gebäude gemacht hat. In der HafenCity stammt der in hellem Grau und leuchtendem Weiß gehaltene Entwurf für das Ensemble der Coffee Plaza aus seinem Büro. Hier wird im Januar das weltweit führende Kaffeeunternehmen Neumann in den markanten Turm am Sandtorpark einziehen. Nur einige hundert Meter von dieser Stelle entfernt stand bis vor wenigen Jahren der gewaltige Kaffeesilo derselben Firma – so sinnfällig kann der Wandel von der Industrielandschaft eines zurückweichenden Hafens zu neuen innerstädtischen Plätzen am Wasser sein.

Nicht nur Hamburg hat sich mit dem Potenzial seiner nur noch spärlich genutzten Industrielandschaft in erstklassiger Innenstadtlage beschäftigt – überall in der Welt setzen sich in der Folge des TEU-Siegeszuges und dem rasanten Umbau der Häfen zu Container-Stapel- und Umschlagplätzen Städteplaner und Architekten mit maritimen Orten auseinander, die ihre ursprüngliche Bestimmung verloren und ihre einstige Bedeutung eingebüßt haben. QUARTIER riskiert einen Blick über den Tellerrand der uns umgebenden HafenCity und präsentiert andere Hafencitys in der Welt: Wie sehen sie aus, wie sind sie entstanden, wie funktionieren sie?

Avantgardistische Ideen spielen nicht nur für neue architektonische Entwürfe eine Rolle, sondern sie werden natürlich auch für die historische Speicherstadt ausgebrütet: Die Artblock-Initiative hat auch für 2010 spektakuläre Gestaltungs- und Nutzungsvorschläge vorbereitet. Und zukunftsweisend ist sicher auch das Konzept des „Dialog im Dunkeln“, für den Austausch zwischen Blinden und Sehenden die Sinne zu schärfen und bei den Besuchern sehr erfolgreich Verständnis für die Herausforderungen zu wecken, mit denen Blinde im Alltag konfrontiert sind.

Viel Spaß bei der Lektüre dieser und anderer Geschichten und einen schönen Winter im Quartier wünscht Ihnen

Thomas Hampel
Herausgeber



Fotos: Katja Hansen (Seite 4 oben), Jonathan Larsen / Fotolia.com (Seite 4 unten links), Heinz-Joachim Hettchen (Seite 4 unten rechts), Anna Kirstgen/Anna-Lena Schüsler (Seite 5 unten links), G2 Baraniak (Seite 5 unten rechts)

Titel: Das Getty Center wird vermutlich immer mit Richard Meier verbunden bleiben. Aber es ist nur eine von vielen bedeutenden Arbeiten des Amerikaners, der in der HafenCity den Coffee Plaza entworfen hat. Das Foto machte Katja Hansen.



Inhalt

Gezeiten

06 Kein Zurück

Hamburgs schönster Straßenname: Wo heute der Kunst- und Gewerbespeicher steht, befanden sich einst Wohnungen in Fachwerkhäusern.

Titel

richard meier

08 Der weiße Riese

Besonders in Europa hat Meier das Gesicht zahlreicher Städte verändert. Nachdem er in Hamburg bereits für die Reederei Rickmers gebaut hat, wird nun auch in der Hafencity ein Entwurf von ihm verwirklicht.

Architektur

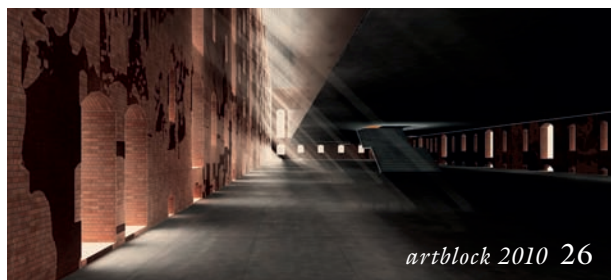
16 Hafencitys der Welt

Von Fjord City Oslo bis Zukunftshafen Yokohama: Ehemalige Hafengebiete werden auf der ganzen Welt zum Ziel der Stadterneuerung.

Wirtschaft

22 Mit Sicherheit und Leichtigkeit

Auf der Elbe und im Hamburger Hafen läuft nichts ohne die Hamburg Port Authority – in Block P in der historischen Speicherstadt kümmert sich das Unternehmen darum, das alles im Fluss bleibt.



artblock 2010 26

Kultur

26 Artblock 2010

Die Hamburger Initiative entwickelt ihre Pläne für ein Kulturzentrum in der Speicherstadt weiter.

28 Blind Date

Im Restaurant, auf dem Weihnachtsmarkt oder im Straßenverkehr: Der Dialog im Dunkeln zeigt, wie sich die Welt auch ohne Augenlicht wahrnehmen lässt.

Leben

30 Zampel, Klatschen, Probenstecher

Seit fast achtzig Jahren liefert die Traditionsfirma Kelle alles, was rund um den Hafen und in der Speicherstadt gebraucht wird.

Vermischtes

34 Essen und Trinken

Zum Steckelhorn
Speicher & Consorten

36 Aus dem Quartier

Informationen und Wissenswertes aus dem Quartier

37 Buchtipps

39 Gewinnspiel

40 Termine

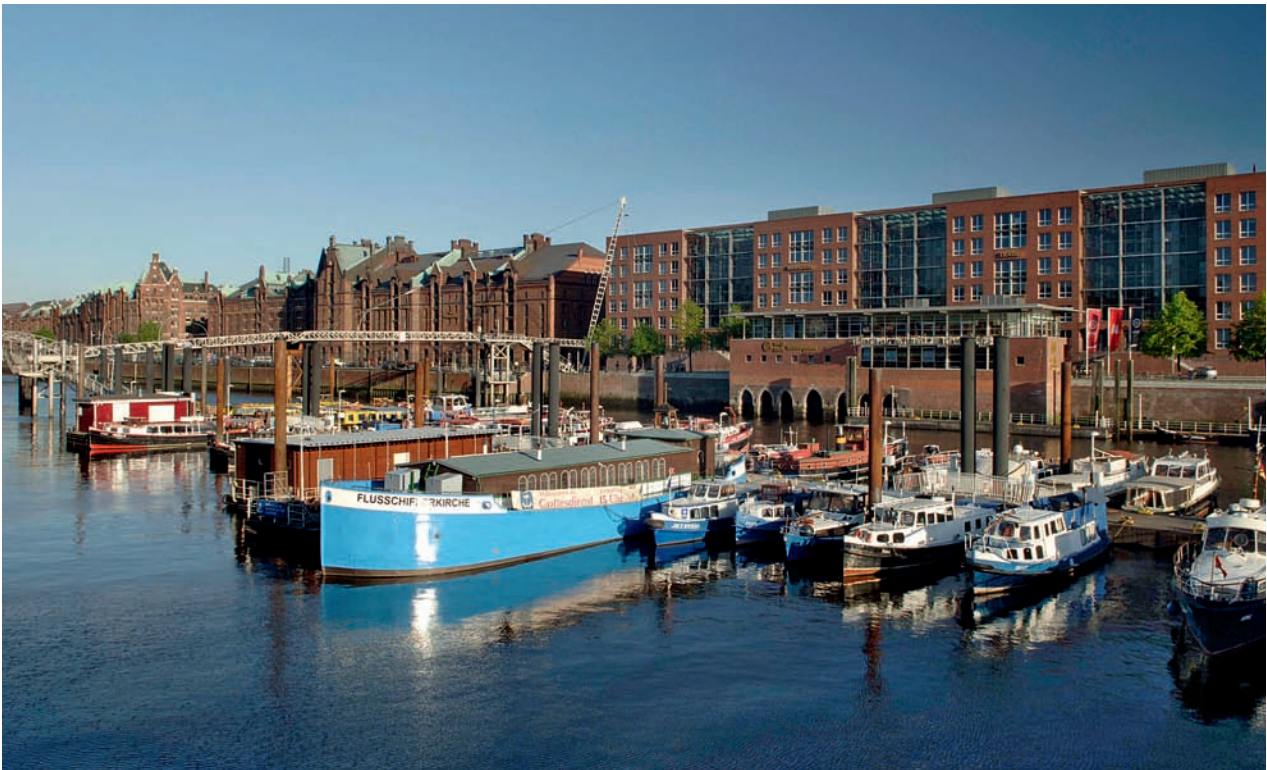
42 Impressum



blind date 28



Das Bild zeigt die Kehrwieder-Insel um das Jahr 1882, gesehen von der anderen Seite des Binnenhafens, kurz bevor die Häuser für den Bau der Speicherstadt vollständig abgerissen wurden.



Die Kehrwieder-Insel heute: Im Vordergrund der Binnenhafen mit der Flussschifferkirche, dahinter Speicherblock D, in dem sich heute das Miniatur Wunderland und das Hamburg Dungeon befinden, und rechts davon das Hanseatic Trade Center.

Foto: Thomas Hampel (Seite 6 unten und 7 rechts unten), Gustav Werbeck/HHLA (Seite 7 links), ELBE&FLUT Edition/Stramper & Co. (Seite 6 oben und 7 rechts oben).

Spitzenlage

Um die Kehrwieterspitze am westlichsten Zipfel der Speicherstadt ranken sich zwar allerlei Geschichten von Seefahrt, Abschied und Heimkehr, doch hat sie ihren Namen einem viel alltäglicheren Umstand zu verdanken.

Text: Ralf Lange

Die Straße Kehrwieter war ursprünglich eine Sackgasse, weil es an ihrem westlichen Ende keine Möglichkeit gab, den Binnenhafen zu überqueren. Die Niederbaumbrücke entstand erst im Rahmen des Ausbaus der Hafenanlagen auf dem Großen Grasbrook ab den 1860er Jahren. Wer auf dem Kehrwieter in Richtung Kehrwieterspitze ging, musste also zurückkehren – wiederkehren. Die Kehrwieterspitze wird übrigens häufig mit dem Sandtorhöft oder sogar mit dem Kaiserhöft verwechselt, auf dem zur Zeit die Elbphilharmonie errichtet wird. Tatsächlich wird aber nur die kleine Halbinsel an der Einfahrt in das Kehrwieterfleet so bezeichnet, auf der die alte Hafenzollwache steht.

Der Kehrwieter war eine besonders malerische Straße des alten Hamburg. Nach einem verheerenden Großbrand, dem das Viertel vollständig zum Opfer fiel, wurde er 1684 nahezu durchgängig mit stattlichen Doppelhäusern in Fachwerkbauweise bebaut. Jedes dieser Häuserpaare teilte sich einen zentral angeordneten Torbogen, der in eine schmale Gasse führte, die ebenfalls auf beiden Seiten eine geschlossene Bebauung aufwies. Diese „Gänge“ waren typisch für die Wohnviertel der Unterschicht und des Kleinbürgertums. Allerdings bot das Gängeviertel am Kehrwieter den Vorteil, dass sich die Wohnhöfe zum Sandtorkai und somit nach Süden zur Sonne öffneten.

Der Kehrwieter wurde 1884 komplett für den Bau der Speicherstadt abgebrochen und das Gelände neu geordnet. Die heutige Situation entspricht deshalb kaum noch dem historischen Viertel. Der



Aufwendiges schmiedeeisernes Straßenschild um die Jahrhundertwende (links), die beiden Kopfbauten der Speicherblöcke A und J, die 1943 zerstört wurden (oben rechts) und die Kehrwieterspitze wie sie sich heute präsentiert (unten rechts).

ursprünglich geschwungene Straßenverlauf am Binnenhafen wurde stark begradigt; außerdem wurde das Kehrwieterfleet angelegt, das den Baugrund der ehemaligen Wohnhöfe durchschneidet. Statt der Fachwerkhäuser entstanden 1887/88 am Kehrwieter der Speicherblock A, B, C, der sich aus drei selbständigen Einheiten zusammensetzte, sowie Block D, der mit dem Staatsspeicher eine Einheit bildete. Letzterer enthielt neben einem Postamt auch die Zollabfertigung für den Verkehr über die Brooksbrücke. Heute sind dort u. a. das Miniatur Wunderland und das Hamburg Dungeon untergebracht.

Bei den Luftangriffen 1943/44 wurde die Speicherstadt stark zerstört. Die Speicher A, B und C waren Totalverlus-

te und wurden nicht wiederhergestellt. Auch der Staatsspeicher wurde schwer getroffen, konnte aber 1960 von Werner Kallmorgen im Originalstil rekonstruiert werden. Da außerdem auf den Wiederaufbau von Block J am Sandtorkai verzichtet wurde, blieb der westliche Teil der Speicherstadt bis Anfang der 1990er Jahre weitgehend unbebaut, sieht man von den unscheinbaren Pavillons für die Arbeitsvermittlung des Gesamthafenbetriebs und die Zollabfertigung an den Niederbaumbrücken ab. Heute steht an dieser Stelle der Bürokomplex Hanseatic Trade Center – ein mehr als schwacher Ersatz für die Blöcke A und J, die mit ihren Giebeln und Türmen früher die Schauseite der Speicherstadt zur Elbe hin bildeten. ■

Der weiße Riese

Obwohl seine Referenzen in der klassischen europäischen Moderne des vergangenen Jahrhunderts liegen, baut der Amerikaner Richard Meier seit über vierzig Jahren zeitlose Architektur.

Text: Nikolai Antoniadis



Die Chiesa del Giubileo wurde anlässlich des 2000. Geburtstags des Christentums in Rom gebaut.

Die New York Five verband der Wunsch, der klassischen europäischen Moderne wieder zum Rang einer Kunstform zu verhelfen.

Wenn am Sandtorhafen die Coffee Plaza fertig wird, hat Hamburg seinen dritten Meier. Die beiden anderen sind zwischen 2001 und 2008 im Auftrag der Reederfamilie Rickmers entstanden. Außerhalb Hamburgs denken die meisten bei dem Namen Meier vermutlich als erstes an 260.000 Deutsche des gleichen Namens und direkt danach an den amerikanischen Architekten Richard Meier, vor allem an das von ihm entworfene Getty Center in Los Angeles. Trotz seiner langen und erfolgreichen Karriere nimmt er selbst an, dass dieser „Jahrhundertauftrag“ in der ersten Zeile seines Nachrufs stehen werde. Schaut man zurück auf über 13 Jahre, die zwischen dem Wettbewerb und der Eröffnung 1997 vergangen sind, und an eine Milliarde US-Dollar, die das Museumsprojekt zum größten Bauauftrag für einen Architekten im 20. Jahrhundert gemacht hat, ist das nicht weiter verwunderlich. Das Getty Center hat Richard Meiers Ruhm in der Welt der Architektur verewigt. Es hat ihn aber nicht begründet. Anders als die große Mehrzahl seiner Gebäude ist es auch nicht weiß. Und es ist auch nicht sein erstes Museum. Tatsächlich ist Getty zwar ein spektakulärer Höhepunkt seiner Karriere, aber letztlich nur eine Station unter vielen auf dem Weg zur Vollendung der modernen Architektur.



Foto: Klaus Frahm

Richard Meier, der im vergangenen Oktober 75 wurde, begann seine Laufbahn bei Skidmore, Owings and Merrill, heute eines der größten Architekturbüros der Welt, und anschließend im Büro des Architekten und Designers Marcel Breuer, der am Bauhaus Weimar studiert hatte und später mit Walter Gropius die Architekturfakultät von Harvard aufbaute. Als Meier sich für die Architektur entschied, befanden sich Amerikas Städte in der Krise. Die Regierungen von Kennedy und Nixon versuchten, den allgemeinen Niedergang durch Programme zur Armutsbekämpfung, durch Ideen von Modellstädten oder Urban Renewal aufzuhalten, aber häufig wurde die Entwicklung dadurch eher beschleunigt als aufgehalten. Bücher wie *The Death and Life of Great American Cities* von Jane Jacobs (1961) oder *Sick Cities* von Gordon Mitchell (1965), die bedeutenden Zuspruch erhielten, sahen die Ursachen des fortschreitenden Verfalls in einer modernen Stadtplanung, die den Kontakt zur Lebenswirklichkeit der meisten Menschen verloren hatte. Der Aufbruchstimmung der modernen Architektur, die sich auch als Wegbereiter für einen sozialen Wandel verstanden hatte, war Ernüchterung gefolgt. In dieser allgemeinen Katerstimmung eröffnete Meier 1963 sein eigenes Büro in New York, in seinen architektonischen Visionen geprägt von Breuer, vom Bauhaus, von der Wiener Schule, vor allem aber vom Paten der klassischen Moderne, Charles-Edouard Jeanneret-Gris, kurz: Le Corbusier.

Während Meier sich mit dem Bau von Wohnhäusern einen Ruf erwarb, wurde die Architekturdebatte in den USA fortgesetzt und brachte Zusammenschlüsse wie die „Grauen“ hervor, denen zum Beispiel der spätere Pritzker-Preisträger Robert Venturi angehörte. Sie erblickten in trivialer Alltagskunst, in Pop und Trash eine breite Basis städtischer Kultur, die sich nicht einfach akademisch wegdiskutieren ließe. Richard Meier hingegen wurde 1970 einer der New York Five, die im Gegensatz zu den „Grauen“ auch die „Weißen“ genannt wurden und die der Wunsch verband, der klassischen europäischen Moderne wieder zum Rang einer Kunstform zu verhelfen, allerdings befreit von ihren gesellschaftlichen Zielen. Im Anschluss an diese ideologischen Auseinandersetzungen verfeinerte Meier sein

Für die Privatsammlung von Frieder Burda entwarf Meier ein eigenes Museum in Baden-Baden.



Foto: Mark Seliger

Richard Meier hat mit Museen in Frankfurt, Remagen und Baden-Baden, mit dem Stadthaus in Ulm, der Coffee Plaza in Hamburg und zahlreichen weiteren Arbeiten das Gesicht vieler deutscher Städte geprägt.

ästhetisches Vokabular, das ihn schließlich auf die Bühne der großen zeitgenössischen Architekten katapultierte: das Kulturzentrum Atheneum im Bundesstaat Indiana (1975 bis 1979), sein erstes Museum, das Museum für Angewandte Kunst in Frankfurt (1979 bis 1985), und das High Museum of Art in Atlanta (1980 bis 1983). Vor allem diese Arbeiten brachten ihm 1984, kaum fünfzigjährig, den begehrten Pritzker-Preis und im gleichen Jahr den „Auftrag des Jahrhunderts“ in Los Angeles ein. An ihnen lassen sich zahlreiche Merkmale ablesen, die heute seine Handschrift ausmachen: eine klare Formsprache, die leicht und transparent ist, obwohl sie beinahe obsessiv geometrisch wirkt; ein verschwenderischer Umgang mit Tageslicht; und die eindeutige Neigung zur Farbe Weiß.

Diese Neigung, die sich seit seinem ersten Wohnhaus, dem Smith House in Connecticut (1965), bis heute in zahlreichen Arbeiten zeigt, hat ihm den treffenden, wenn auch wenig originellen Spitznamen „The White Guy“ eingebracht. Die Verbindung zwischen dem Architekten und der Farbe ist inzwischen so stark geworden, dass nicht mehr allein der Name Richard Meier an weiße Gebäude denken lässt, sondern umgekehrt weiße Gebäude unwillkürlich an Richard Meier denken lassen. Als die Reederei Rickmers an der Außenalster ihre neue Firmenzentrale bauen wollte, war sie an die alte Außenalsterverordnung gebunden, die nur helle Putz- oder Steinbauten zulässt.

Auf der Suche nach einem geeigneten Architekten kam die Reederei daher schnell auf Meiers New Yorker Büro. Seit 2008 ist Meier auch mit einem Projekt in der „Weißen Stadt“ Tel Aviv vertreten, die wegen ihres unvergleichlichen Reichtums an Bauhaus-Architektur und Baukunst im Stil der „Weißen Moderne“ 2003 von der UNESCO zum Weltkulturerbe erhoben worden ist. In Rom hat unterdessen der Entwurf für eine Kirche mit gewölbten, skulpturalen Zementschalen dazu geführt, dass die Firma Italcementi eigens einen neuen Zement entwickelte, um Meiers Markenzeichen Weiß zu ermöglichen: Der neue Zement reinigt sich sozusagen selbst und bewahrt so die ursprüngliche Farbe. Einige Jahre später wurde festgestellt, dass das im Zement enthaltene weiße Pigment Titandioxid zusätzlich den Effekt hatte, Schadstoffe von Autoabgasen und Emissionen zu zersetzen. Wissenschaftler bezweifelten allerdings, dass die Kirche genügend Oberfläche biete, um die Luft des trostlosen Vororts nachhaltig zu reinigen.

Während Meier im Auftrag des Vatikans im römischen Vorort Tor Tre Teste die Jubiläumskirche zum 2000. Geburtstag des Christentums baute, die zwar mit drei Jahren Verspätung eingeweiht wurde, aber als eines seiner Meisterwerke gelten kann, wurde in der Ewigen Stadt wegen eines anderen Projekts eine erhitzte Debatte um moderne Architektur losgetreten. Ein geplantes Museum für den Ara Pacis, den Friedensaltar

 agape

Badewanne SP00N XL - design Benedini Associati (Bibi, Camilla, Giampaolo Benedini)



FLAGSTONE
HAMBURG
STEIN UND BAD

ZIPPELHAUS 2
20457 HAMBURG
TEL.: + 49 40 30 39 98 98
FAX: + 49 40 30 39 96 95

ÖFFNUNGSZEITEN:
MO - FR. 10:00 - 18:00 UHR
SA. 13:00 - 16:00 UHR



Foto: Klaus Frehlin

Das Hauptquartier der Hamburger Reederei Rickmers neben dem amerikanischen Konsulat wurde 2001 fertig gestellt.



Foto: Roland Halbe

Das Ara Pacis-Museum hat in Rom eine öffentliche Diskussion um moderne Architektur ausgelöst, die bis heute anhält.

des Kaisers Augustus, war vielen Römern zu modern, zu groß, zu unsensibel im Umgang mit dem historischen Umfeld. Viele von Meiers Arbeiten aus der Vergangenheit zeigen eine intensive Auseinandersetzung mit der gebauten Umgebung. Das Frankfurter Museum für Angewandte Kunst bildet mit der Villa Metzler ein Ensemble und gilt als Beispiel für erfolgreich umgesetzten Denkmalschutz. Dasselbe gilt für das Arp-Museum in Remagen und seine Anbindung an den historischen Bahnhof Rolandseck von 1856. Auch das Museum, das Meier 2004 für Frieder Burda in Baden-Baden baute, steht gestalterisch und maßstäblich in enger Beziehung zur benachbarten Staatlichen Kunsthalle von 1909. Die Liste ließe sich allein für Deutschland fortsetzen, beispielsweise mit dem Stadthaus in Ulm, das gegenüber dem mittelalterlichen Münster jahrelange Polemiken entfachte, aber heute als große Bereicherung wahrgenommen wird. Die Ausgangslage in Rom war im Grunde ähnlich.

Mussolini hatte seinerzeit befohlen, den zerstörten antiken Altar zu rekonstruieren, und war so stolz auf das Ergebnis, dass er ihn Hitler bei dessen Italienreise 1938 präsentierte. Richard Meier wurde beauftragt, den Altar in ein angemessenes modernes Museum einzuordnen und ihn gleichzeitig von seinen Berührungspunkten mit dem Faschismus zu befreien. Als aber Silvio Berlusconi 2001 an die Regierung kam, wurde dessen neuer Vize-Kulturminister Vittorio Sgarbi nicht müde, das Projekt bei jeder sich bietenden Gelegenheit zu verteufeln. Sgarbi, der in seiner politischen Laufbahn sämtliche Parteien des politischen Spektrums von den Kommunisten bis zur Forza Italia durchlaufen hat, ist in Italien bis heute wegen seiner öffentlichen verbalen Eskapaden berüchtigt. Dabei zählte seinerzeit der öffentliche Aufruf, die weißen Fassaden des Ara Pacis-Museums mit Farbbeuteln zu bewerfen, zu seinen eher gemä-

ßigten Äußerungen. Der Bau wurde mehrere Jahre verzögert, bis er 2006 unter Protesten eingeweiht werden konnte. Der Streit war damit aber nicht beendet. Während seiner ersten Pressekonferenz als neu gewählter Bürgermeister von Rom erklärte Gianni Alemanno vor gar nicht langer Zeit, er werde das Museum abreißen lassen.

Meiers größter Vorzug ist vielleicht auch seine größte Schwäche. Die Treue zu seiner Formsprache und seinem gestalterischen Vokabular wird als vorhersehbar ausgelegt. Obgleich dadurch die herausragende Qualität seiner Arbeiten nicht berührt wird, hat sich in den Augen seiner Kritiker seine Vision als Architekt im Laufe der Jahre und Jahrzehnte nicht maßgeblich verändert. Andererseits kann auch niemand etwas Verwerfliches daran finden, wenn gute Architektur geschaffen wird, ohne neue Maßstäbe zu suchen. Schließlich gibt es auch in der Architektur Tugenden, die alle Moden überdauern, etwa die Komposition, die Funktionalität und vielleicht sogar – als naiver Laie darf man es sagen: formale Ästhetik. In einem Wort: Was ist gegen ein Gebäude einzuwenden, das einfach schön ist? Aber obwohl Meier kein Interesse daran hat, den Architekturtrend der Saison zu kreieren und sich der allgemeinen Sehnsucht nach dem Außergewöhnlichen zu beugen, ist sein Name für viele Entwicklungsgesellschaften Gold wert. Was für den einen vorhersehbar ist, hat für den anderen Wiedererkennungswert. Das macht den Wert einer „Marke“ aus.

Als 2002 nach Meiers Entwürfen zwei gläserne Wohntürme am Hudson River entstehen, werden die Luxus-Apartments als Kunstobjekte vermarktet und können bald prominente Bewohner wie Calvin Klein oder Nicole Kidman gewinnen, die bereit sind, bis zu 8 Mio. US-Dollar für eine Wohnung zu bezahlen. Die beiden Glastürme im New Yorker Szeneviertel Greenwich Village werden schnell Ziel von Kritik, befinden sie

sich doch an jenem Ort, den Jane Jacobs in den Sechzigern als Idealbeispiel für ein gewachsenes Quartier betrachtete und an dem Richard Meier selbst von 1967 bis 1970 günstige Mietwohnungen und Künstlerateliers gebaut hatte. Das Wohnprojekt der „Marke Meier“ wuchs sich aber bald zu einem neuen Wohnmodell aus: Star-Architekten von Herzog & De Meuron und Frank Gehry bis Rem Koolhaas und Jean Nouvel wurden von Investoren in die Stadt geholt, um Wohnhochhäuser für Millionäre zu bauen. Dem Erfolg dieses wenig ausgefallenen Konzepts konnte sich auch Meier selbst nicht entziehen und rief dabei in Erinnerung, dass auch der Grand Seigneur der modernen Architektur ein global operierendes Unternehmen leitet. Die Häuser an der Perry Street lösten nicht nur den Trend aus, luxuriöse Wohntürme hochzuziehen, sondern auch

den Trend, Richard Meier weiter dafür zu engagieren. Bis 2006 wurde ein drittes Hochhaus nahe der Perry Street gebaut. Verglaste Designwohnungen mit Gemeinschafts-Swimmingpool, Fitnessstudio und Weinkeller, die als „Limited Edition“ vermarktet wurden. Ein Meier-Wohnturm-Projekt entsteht derzeit auch in Jesolo Lido und soll 2011 abgeschlossen werden.

Letzten Endes bleibt die „Marke Meier“ aber ein Vermarktungs-Instrument für den Geschäftsmann und ist kein gestalterisches Mittel des Architekten. Deshalb kann es vorkommen, dass er überrascht ist, wenn nach über 40 Jahren immer noch die Frage an ihn gerichtet wird, warum er eigentlich so viel weiß verwerde. Als ein Journalist ihm diese Frage vor wenigen Jahren stellte, antwortete er deshalb genauso lapidar wie abschließend: „Das sage ich Ihnen nicht.“ ■



GUTE AUSSICHTEN: DIE COFFEE PLAZA

Nachdem vor einem Jahr feierlich der Grundstein gelegt wurde, wird die Coffee Plaza Anfang 2010 bezugsfertig sein. Das elegante Gebäudeensemble ist ein neuer Höhepunkt in der langen Tradition des Kaffeehandels in Hamburg. Die Hansestadt gilt seit über 100 Jahren als bedeutendster Umschlagplatz für Kaffee in Europa. Und wenn mit Kaffee eine Adresse verbunden wird, dann ist es der Sandtorkai in der Speicherstadt. In den Überlegungen zur Zukunft des Grundstücks der alten Kaffeelagererei war man sich deshalb darüber einig, dass hier ein städtebaulicher Akzent gesetzt werden sollte, der der Bedeutung des Ortes gerecht würde. Nachdem die Neumann Kaffee Gruppe (NKG) für das Grundstück gewonnen werden konnte, wurde die Idee der Coffee Plaza entwickelt, eines Kaffeezentrums, dass in den Worten seines Initiators Michael R. Neumann einen „neuen Knotenpunkt schaffen soll, der alle zusammenführt: Röster, Handel und Agent, Coffee-Shop-Kette und Maschinenhersteller, Interessenverband und Gourmetgeschäft“.

In dem amerikanischen Architekten Richard Meier fand man schließlich den richtigen Partner, um eine helle und offene Architektur für eine Gruppe aus drei Bürogebäuden zu erarbeiten, die nicht nur den Sandtorhafen überblicken, sondern auch an den kleinen Quartierspark angrenzen und so zu einer Schnittstelle aus öffentlichem Stadtleben und Geschäftswelt werden könnte. Die Grundrisse der Büros sind flexibel und aufgrund großzügiger Verglasung der Fassaden nicht auf Kunstlicht angewiesen.

Dadurch sind im Entwurf bereits die Grundlagen für Austausch und Kommunikation geschaffen, die das Kompetenzzentrum in Sachen Kaffee für seine zukünftigen Nutzer attraktiv machen. Die beiden rückwärtigen Gebäude, die den Platz einrahmen, haben in dem Unternehmen Norrporten, einem schwedischen Pensionsfond mit hochwertigem Immobilienportfolio, einen neuen Eigentümer gefunden. Im vergangenen Oktober hat Norrporten auch das benachbarte SKai-Gebäude erworben und verfügt nun in der Hafencity mit den Büros der Coffee Plaza, dem SKai und dem Hamburg Amerika Center über rund 30.000 Quadratmeter Büroflächen.

Das markanteste Gebäude des Ensembles der Coffee Plaza hat sich aber die Neumann Kaffee Gruppe als neuen Firmensitz gesichert: Die Hamburger Firmen der Gruppe werden die obersten neun Stockwerke beziehen, das Erdgeschoss und die drei unteren Geschosse werden fremdvermietet. Der ovale Turm ist das Herzstück des Entwurfs. Seine Gestalt ergibt sich vor allem aus der Überlegung, dass 12 Stockwerke eigentlich noch keinen „Turm“ machen. Um dem Gebäude die gewünschte städtebauliche Prägnanz zu verleihen, die ihm an diesem Ort zugedacht ist, wurde es in der Folge schlanker gemacht. Der Turm wirkt dadurch optisch höher; als Nebeneffekt erinnert sein Grundriss nun an eine Kaffeebohne. Die Frage nach der Höhe berührt eine städtebauliche Grundsatzdiskussion, die Hamburg seit vielen Jahren bewegt. In der westlichen Hafencity bemüht man sich um einen Kompromiss zwischen einem städtischen, urbanen Profil und den Gebäudehöhen und Bebauungsdichten der benachbarten Quartiere in der Speicherstadt und der City.

Am Boden dagegen soll es – nicht nur in den umliegenden Coffee-Shops – ausschließlich um das liebste Getränk der Deutschen gehen: Als kultureller Akzent wird eine fünf Meter hohe und drei Tonnen schwere Skulptur in Form einer Kaffeebohne die Plaza beherrschen. Auf ihrer filigranen Oberfläche erzählt die Künstlerin Lotte Ranft die Geschichte des Kaffees.



Erfolgsräume zu mieten.

Einmalig in der HafenCity: Arbeiten am Sandtorpark und Sandtorhafenbecken! Die Coffee Plaza ist ein Ensemble aus drei solitären Gebäuden, entworfen von Richard Meier, dem Stararchitekten für einzigartiges Lichtdesign und unnachahmliche Rauminszenierungen. Erfolgsräume für Erfolgsteams, dort wo die HafenCity am schönsten ist! Mehr Informationen unter Telefon 040/ 36 123 243.

Am Sandtorpark GmbH & Co. KG | Am Sandtorkai 4 | 20457 Hamburg | www.coffeeplaza.de



Coffee Plaza



Hafencitys der Welt

Von Hamburg bis Hongkong, von Melbourne bis Toronto suchen sich Häfen, Werften und Docks neue Standorte, die mehr Platz und tieferes Wasser haben. Zurück bleiben große Flächen nahe der Innenstädte, die eine Vielzahl an Möglichkeiten für die Stadtentwicklung bieten.



Text: Nikolai Antoniadis

In seinen späteren Tagen erzählte Malcolm McLean gerne, wie er eines Tages Baumwolle an den Hafen von New Jersey lieferte und dann tagelang warten musste, bis der letzte Ballen verladen war. Seine Idee, ganze Lkws ohne Fahrgestell zu verladen, hatte weitreichende Folgen. Als er 1956 in New Jersey einen umgebauten Tanker auslaufen ließ, waren 58 „Container“ an Bord. Mit diesem ersten Containerschiff leitete McLean nicht nur eine Revolution des Transportwesens ein, sondern auch dramatische Veränderungen in den Seehäfen rund um den Globus. Traditionelle Häfen mit Lagerhäusern am Wasser und schmalen fingerartigen Piers sind für die Containerwirtschaft denkbar ungeeignet. Weil Containerschiffe immer größer werden – das größte hat heute Platz für fast 14.000 Container (TEU) –, müssen Häfen auch entsprechend tief sein, damit sie überhaupt angefahren werden können. Zusätzlich beschleunigt durch die allgemeine Krise im Schiffbau, wanderten weltweit Häfen an neue Standorte. In der Regel dauerte es einige Zeit, bis man das große, ja einzigartige Potenzial der hinterlassenen Flächen erkannte, aber die Absicht, ehemalige Hafengebiete zu revitalisieren, machte schließlich weltweit Schule. Große Seehafenstädte wie Yokohama, Sydney oder Vancouver beschäftigten sich heute damit genauso wie Binnenhäfen in Frankfurt oder Bilbao.

Die Hand von König Midas

Die Idee nahm erstmals in den USA Gestalt an. In Baltimore war der Niedergang der Industrie mit dem Verlust zahlreicher Arbeitsplätze, mit Bevölkerungsschwund und der Verödung der Innenstadt Hand in Hand gegangen. Ende der Fünfziger Jahre war die Schiffsindustrie vollständig aus dem Inner Harbor verschwunden. Private und öffentliche Initiativen zerbrachen sich darüber den Kopf, wie diese Entwicklung aufzuhalten wäre, bis man 1964 Wallace McHarg

Associates beauftragte, einen Masterplan zu entwerfen. Die Architekten schlugen darin eine Mischung aus Büros am Wasser, Mehrfamilienhäusern und öffentlichen Plätzen vor, ergänzt durch Restaurants, Einzelhandel und verschiedene Freizeitangebote. Auf dieser Grundlage entstanden bis 1981 rund um den Inner Harbor der Maryland Science Center, der heute ein IMAX-Kino und das Davis Planetarium enthält; das Baltimore Maritime Museum; das National Aquarium; das Fünf-Sterne-Hotel Hyatt Regency, ein Kongresszentrum, ein Konzertpavillon sowie der Harborplace, eine Art „Festival Market“ als Gravitationspunkt des gesamten Projekts. Im Jahr nach dessen Fertigstellung besuchten etwa 20 Millionen Menschen den Inner Harbor. Ein Drittel davon waren auswärtige Touristen, für Baltimore ein völlig unbekanntes Phänomen.

Rechts: Canary Wharf in Sichtweite der City war das erste große Projekt in den Londoner Docklands. Inzwischen ist die Entwicklung die Themse hinab weiter gewandert.

Seite 16 oben: In Hongkong wird inzwischen versucht, die übliche Landgewinnung durch Zuschüttung von Hafenbecken zu verhindern, um attraktive Wasserlagen zu erhalten.

Seite 16 unten: Die Neubelebung des Inner Harbor von Baltimore ist bis heute Vorbild für viele Waterfront-Projekte weltweit.

„Festival Markets“ sind untrennbar mit dem Namen James Rouse verbunden. Nachdem er mit dem Bau von Einkaufszentren zu einigem Wohlstand gelangt war, entwickelte er sein Konzept für Waterfronts, dessen Grundbausteine Einzelhandel und Fast Food sind, aufgelockert durch Freizeitangebote. In seinem Nachruf attestierte ihm Newsweek den „kalten Blick eines Buchhalters, die Hand von König Midas und das Herz eines Sonntagsschullehrers“. Obwohl er Großartiges für die Wieder-

belebung amerikanischer Innenstädte geleistet habe, sehe seine Traumstadt aus wie Disneyland. Vielen gilt deshalb die Rousifizierung nicht als Defibrillator der Stadtplanung, sondern als das endgültige Aus für geschichtsträchtige Orte. „Ich habe ihn geliebt und bewundert“, soll Frank Gehry einmal über ihn gesagt haben, „trotz der schlechten Architektur, die er produziert hat.“

Havarie an der Hundeinsel

Als der Siegeszug des Containers auch in Europa immer stärker spürbar wird, engagieren sich auch hier mehr Städte in der Revitalisierung ihrer alten Häfen. Zu den spektakulärsten Fällen gehören sicherlich die Londoner Docklands, die je nach Standpunkt entweder als leuchtendes oder als abschreckendes Beispiel dienen. Die älteren Docks wurden be-



reits Mitte der Sechziger Jahre geschlossen. Als 1982 das Themse-Sperrwerk fertig gestellt wurde, gab es westlich davon keinen Hafenbetrieb mehr. Der neue Containerhafen war an die Themsemündung nach Tilbury gewandert und hatte im East End ein riesiges Areal hinterlassen: ungenutzte Werften, überalterte Hafenindustrien und Wohnungen der Hafenarbeiter, die zu Tausenden ihre Arbeit verloren. Als 1981 die letzten Docks dicht gemacht wurden, war hier jeder Vierte ohne Arbeit.



Der konkrete wirtschaftliche Erfolg, den die Eröffnung des Guggenheim-Museums der Stadt Bilbao brachte, hat auf der ganzen Welt den Trend ausgelöst, Stadterneuerung auf ehemaligen Hafengebieten mit spektakulärer Architektur zu verbinden.

Nachdem jahrelang überlegt wurde, wie man die Abwärtsspirale im East End bremsen könnte, brachte die Wahl der Konservativen neuen Schwung in die Diskussion. Margaret Thatcher, die Großbritannien wieder zu alter wirtschaftlicher Größe führen wollte, sah in den Docklands den idealen Ort, um die Wirtschaftspolitik der Tories in die Tat umzusetzen. Canary Wharf auf der Isle of Dogs sollte zum „flagship“ einer neuen, nicht regulierten Unternehmens-

kultur werden. Die alteingesessene Bevölkerung und die betroffenen Bezirke wurden aus den Entscheidungen ausgeschlossen, Planungen den Investoren überlassen. Canary Wharf wurde zur größten Baustelle Europas und schließlich zu einem gewaltigen Verlustgeschäft, als zu Beginn der Neunziger Jahre die Immobilienpreise abstürzten. In Teilen der Docklands standen fast zwei Drittel der neuen Büros leer. Als dann im April 1992 bekannt wurde, dass der größ-

te Investor, der kanadische Immobilienriesen Olympia & York, zahlungsunfähig war, schien das Flaggschiff der Eisernen Lady endgültig auf Grund zu laufen. Es dauerte dann zwar ein paar Jahre, bis sich Canary Wharf erholte, aber heute kann man sehen, dass es doch noch zu dem Luxus- und Finanzquartier geworden ist, das seine Initiatoren sich gewünscht hatten. Die Entwicklung der Docklands ist inzwischen weiter gewandert, nach Greenwich, wo 1999 der Millennium Dome von Richard Rogers entstand, zu dem historischen Lagerhauskomplex auf Butlers Wharf, zu Hay's Galleria und dem Langzeitprojekt Thames Gateway, das sich über 80 Kilometer bis zum Ärmelkanal erstreckt.

El Guggi

Wie in Baltimore und London sind Bestrebungen, brach gefallene Hafengebiete neu zu nutzen, häufig Teil einer größeren Vision. Zuweilen dienen sie wenn auch nicht als Flaggschiff, so doch wenigstens als Leuchtturm, dessen Strahlkraft durch namhafte Architekten

**Die besten Vermögensverwalter für Ihr Depot,
– unabhängig ausgewählt
und stetig überwacht**

...jetzt auch im Katharinenviertel im Sprinkenhof!

 **VermögensWerk VVP**
Das VermögensVerwalterPortfolio

 Vereinbaren Sie ein unverbindliches Beratungsgespräch mit Florian Baumgartner: 040/79 41 63 66

WWW.VERMOEGENSVERWALTERPORTFOLIO.DE

unterstrichen wird. Das Pilotprojekt für den Ausbau des Inner Harbor in Baltimore, das Charles-Kongresszentrum, wurde 1959 von Mies van der Rohe entworfen. Das New England Aquarium spielte zehn Jahre später für Boston eine ähnliche Rolle; heute verzeichnet es jährlich 1,3 Millionen Besucher, und sein Architekt Peter Chermayeff wird von Akron in Ohio bis Osaka, Lissabon und Bremerhaven gebucht. Was für Sydney die Oper von Jørn Utzon war, ist in London der Canary Wharf Tower von Cesar Pelli, in Barcelona das Forum von Herzog & De Meuron, in Bilbao das Guggenheim-Museum.

Besonders Bilbao war vom Strukturwandel schwer getroffen worden. Die großen Werften mussten geschlossen, viele Industriestandorte aufgegeben werden, und bald suchte man händelringend nach Wegen, nicht nur den verlassenen Binnenhafen zu reanimieren, sondern mit ihm die ganze Stadt. Um für diesen Kraftakt ein weithin sichtbares Symbol zu finden, vereinbarte die baskische Regierung 1992 mit der Guggenheim-Stiftung den Bau eines Museums für moderne Kunst. Am Ende wurde das Gebäude von Frank Gehry selbst zum Kunstwerk und avancierte zum Wahrzeichen für das neue Bilbao. In den beiden Jahren nach seiner Eröffnung 1997 verzeichnete es fast zwei Millionen Besucher und machte Bilbao zum ersten Mal in seiner Geschichte zu einem beliebten Ziel für Städtereisen. Der Erfolg von „El Guggi“, wie das Museum zuweilen zärtlich genannt wird, machte Mut für weitere Projekte, darunter die Hafenanlagen und Werftanlagen von Abandoibarra, die zwischen dem Museum und dem kombinierten Kongresszentrum und Konzerthaus Palacios Euskalduna liegen. Zwischen diesen beiden kulturellen Schwergewichten soll die neue Innenstadt entstehen, mit einem Luxushotel, hochwertigen Wohnungen, dem Einkaufszentrum Ria 21, Büros für Banken und Versicherungen. Die gläsernen Eingänge der neuen Metro, nach ihrem Erfinder „fosteritos“ genannt, werden zusammen mit dem Guggenheim zum Symbol eines erstaunlichen Imagewandels von einer schmutzigen Industrie-



Die Erasmus-Brücke von Ben van Berkel ist Sinnbild für den Sprung über die Maas.

region zur Kultur- und Dienstleistungsmetropole, die auch für ihre Einwohner lebenswert ist.

Blue is Green

Wie wichtig gerade dieser letzte Punkt ist, zeigt die verbreitete Tendenz, der Stadt den Rücken zu kehren und in die Peripherie zu fliehen, wo es entweder bezahlbare oder aber attraktivere Wohnungen gibt. Dadurch werden Städte nicht nur demografisch kleiner, sondern verlieren auch Steuerzahler an die Gemeinden des Umlands. Die Wasserlagen der alten Industriehäfen bieten nun häufig die einmalige Gelegenheit, neue Wohnviertel in der Innenstadt zu schaffen. Dass die Nähe zum Wasser ein bedeutendes Qualitätsmerkmal ist, zeigt sich deutlich in Amsterdam, wo die Stadterneuerung im Oosterdok und anderen Hafengebieten unter dem Motto „Blue is Green“ betrieben wird: Es gibt zwar keine Parks, dafür aber viel Wasser. Auch Amsterdams ewige Rivalin Rotterdam will ihre Wasserlage ausnutzen, um die Stadt als Wohnort zu stärken, und dabei massiv ungenutzte Hafengebiete einbeziehen. Die historische Wasserstadt am Nordufer der Maas ist vom arbeitenden Hafen längst verlassen, ebenso ein Großteil des Südufers wie etwa der Kop van Zuid gegenüber dem Stadtzentrum. Die Stadtteile, die den Kop van Zuid umgeben, sind geprägt von schlecht erhaltenem sozi-



Wohnen am Wasser: Amsterdams Java Eiland bietet viele Sichtbeziehungen zum Wasser.

alen Wohnungsbau und hoher Arbeitslosigkeit. In diesen Vierteln entscheiden die Menschen üblicherweise, die Stadt zu verlassen, sobald sie mehr Geld verdienen. Eine umfangreiche Befragung der Bevölkerung, der Große Wohntest 2004, zeigte allerdings, dass viele lieber in ein Einfamilienhaus im Zentrum zie-

**Besondere Werte
sollte man zu
schätzen wissen.
Gerne bewerten wir
Ihre Immobilie
unverbindlich und
marktorientiert!**

Hamburg-HafenCity
Telefon +49-(0)40-36 09 96 9 0
HafenCity@engelvoelkers.com
www.engelvoelkers.com/hafencity
Immobilienmakler



ENGEL & VÖLKERS®



Waterkant in Asien: Skyline von Pudong mit dem Oriental Pearl-Turm (oben) und das Messezentrum Tokyo Big Sight auf der Kunstinsel Odaiba (unten).

hen würden als in eine Wohnung in der Vorstadt. Mit einer Revitalisierung des Südufers der Maas verfolgt Rotterdam deshalb das Ziel, attraktive Wohnungen zu schaffen und gleichzeitig die angrenzenden Stadtteile zu stärken.

Die Rückkehr der Stadt an den Fluss stellt Rotterdam aber auch vor eine andere Herausforderung. Der am tiefsten gelegene bewohnte Ort in den Niederlanden liegt in Rotterdam – sechs Meter unter Normalnull. Solange sich die Vorhersagen zum Klimawandel bewahrheiten und der Meeresspiegel in diesem Jahrhundert nicht mehr als einen Meter steigt, muss sich niemand Sorgen machen. Steigt er stärker, bekommt die Stadt nasse Füße. Rotterdam hat deshalb seine dringlichsten Entwicklungsfragen in einer städtebaulichen Gesamtvision gebündelt und der Öffentlichkeit 2005 auf der stadteigenen Architektur-Biennale präsentiert: Watercity 2035. Die Stadt dehnt sich auf den Fluss aus.

Viele Bereiche des alten Hafens werden von amphibischen Wohnformen kolonisiert, von schwimmenden Plattformen, Hausbooten, kleinen Quartieren auf Landungsstegen, Häuserinseln und künstlichen Lagunen. Die Sozialwohnungen im Süden werden vollständig verschwinden und durch kleine Einfamilienhäuser ersetzt, von denen jedes einen eigenen Kanal hinterm Haus haben wird. Eine Vorstadt mitten in der Stadt.

Unterdessen ist man auf dem Wilhelminapier am Kop van Zuid bereits zur Tat geschritten. In diesem Vorzeigeobjekt will sich Rotterdam allerdings weniger als dörfliche Gartenstadt, sondern als mondäne Weltstadt präsentieren. Im Wesentlichen handelt es sich um eine Ansammlung von Hochhäusern. Die Gebäude heißen Baltimore, Boston, Philadelphia oder Havana, die Architekten Renzo Piano, Norman Foster, Rem Koolhaas oder Erick van Egeraat. Teure Wohnungen, erlesene Restaurants, Kreuzfahrtterminal, das Ganze seit 1996 mit dem Nordufer verbunden durch die Erasmus-Brücke, Ikone in Rotterdams internationaler Stadtmarketing-Kampagne und Inbegriff für den „Sprung über die Maas“.

Während Stadtfucht viele europäische und amerikanische Großstädte vor große Herausforderungen stellt, ist in Asien häufig das Gegenteil der Fall. China zum Beispiel wird 2030 etwa 300 Millionen Einwohner haben, von denen fast zwei Drittel in Städten leben werden. Hier sollen Wohnungen nicht in die Innenstadt geholt werden, sondern aus ihr verschwinden. Beim Abriss alter Wohngebiete sind die Behörden nicht zimperlich. Historismus behindert den Fortschritt. Häuser im lilong-Stil in Schanghai fallen ebenso dem Abriss zum Opfer wie 400 Jahre alte Innenhof-Häuser aus der Ming-Dynastie. In Schanghai wurde eine halbe Million Menschen umgesiedelt, um die Halbinsel Pudong zum führenden Handels- und Finanzplatz in Asien auszubauen, zu einer ultra-kapitalistischen Enklave inmitten der kommunistischen Planwirtschaft. Nachdem bereits 1984 ein gutes Dutzend chinesischer Küstenstädte für ausländisches Geld geöffnet

worden war, hatte Schanghais Bürgermeister, der spätere Ministerpräsident Zhu Rongji, international renommierte Architekten hinzugezogen und sich schließlich für einen Masterplan-Entwurf von Richard Rogers entschieden. Das Plangebiet umfasste ursprünglich 570 Quadratkilometer, wurde aber im Mai 2009 durch den Bezirk Nanhui vergrößert, weil es inzwischen an Bodenknappeheit litt, und ist jetzt ungefähr so groß wie New York City.

Shanghai Nextage

Zahlreiche gigantomane Bauwerke sollen Schanghais neues Selbstverständnis als Tor Chinas zur internationalen Hochfinanz unterstreichen, darunter der Oriental Pearl TV Tower, mit 462 Metern das höchste Bauwerk Asiens; das Jin Mao Building mit 88 Geschossen; das Shanghai Ocean Aquarium; Shanghai Nextage, das zweitgrößte Kaufhaus der Welt; und nicht zuletzt die Wertpapierbörse, gestaltet wie ein riesiges Tor, doppelt so groß wie die größte Börse der Welt in Tokio. Das Projekt ist zwar auf 40 Jahre angelegt, aber der Umbau von Schanghai zu Chinas führendem Wirtschaftszentrum soll bis zur Expo 2010 zu großen Teilen abgeschlossen sein.

Viele Seehafenstädte haben große Events als Katalysator für ihre Planungen im ehemaligen Hafen genutzt. Lissabon nahm 1998 die Expo zum Anlass, für Thessaloniki war es 1997 die Wahl zur Europäischen Kulturhauptstadt, für Barcelona 1992 die Olympischen Spiele. Nach dem Vorbild von Barcelona und anschließend von Bilbao hat man dann auch in anderen Ländern versucht, spektakuläre Architektur als Ausdruck eines tief greifenden Wandels zu nutzen. Besonders das Beispiel Bilbao hat dazu geführt, dass sich heute Hunderte von Städten um ein eigenes Guggenheim bewerben. Da Thomas Krens, langjähriger Direktor der Guggenheim Foundation, das ehrgeizige Ziel verfolgte, aus Guggenheim eine globale Marke zu machen, war das Warten auch nicht vergeblich. So unterzeichnete er 2003 einen Vertrag mit César Maia, dem Bürgermeister von Rio de

Janeiro. Der Architekt Jean Nouvel sollte am Hafen ein neues Museum errichten, aber statt Glückwünschen hagelte es Proteste. Künstler, Architekten und lokale Politiker sahen das Projekt als Geldgrab. Die Zeitung O Globo verbreitete, Guggenheim werde ein Vierteljahrhundert allein über das Programm entscheiden und auch die Einnahmen behalten. Außerdem, so das Blatt, fielen neben den Baukosten (133 Mio. US-Dollar) noch weitere, nicht unerhebliche Beträge an: für das Nutzungsrecht an der Marke Guggenheim 28,6 Millionen US-Dollar, für eine technische Begleitkommission 4,1 Millionen US-Dollar, für den Architekten 12 Millionen US-Dollar. Nachdem ein Gericht den Vertrag für ungültig erklärte, wurde das Museum 2005 abgesagt.

er so hoch sein müsse. Pelli entgegnete etwas indigniert, es gäbe „einen gewissen Wunsch, einfach hoch zu sein“. Auch am Kop van Zuid wird angenommen, eine gewaltige Skyline sei besonders weltstädtisch. Sogar in Tokio gab es Kritik an den Wohnhochhäusern in den Plänen zur neuen Waterfront City.

Japan steht vor ähnlichen Problemen wie China. Es gibt zu viele Menschen und zu wenig Raum. Man ist deshalb zu dem Schluss gekommen, dass Wasser die einzige Möglichkeit sei, um Land zu gewinnen. Frühe Entwürfe für künstliche Inseln, Aqualopolis von Kisho Kurokawa, Computer Aided City von Arata Isozaki oder A Plan for Tokyo von Kenzo Tange, stammen aus den Fünfziger Jahren. Auch Tokios aktuelle Waterfront-Pro-

Tokio gleichzeitig drei Kongresszentren entstanden: in Teleport Town in Tokio, im „Hafen der Zukunft“ Minato Mirai 21 in Yokohama und in Makuhari in Chiba. Als dann die Bubble Economy mit einem lauten Knall zerplatzte, gerieten wie in London viele Großprojekte ins Schlingern. Das gesamte Vorhaben musste neu überdacht werden. Sozialen Belangen wurde größeres Gewicht gegeben. 1997 erhielt Teleport Town den neuen Namen Rainbow City, und die Bürger Tokios wurden aufgefordert, für ein kleines Areal eigene Vorschläge auszuarbeiten. Heute erinnert der Ort stark an amerikanische Vorbilder: ein Maritimes Museum, Entertainment von Sega, Sony und Toyota, der Themenpark Palette Town mit einem der größten Riesenräder der Welt, ein Einkaufszentrum namens Venus Fort, das von einem künstlichen Himmel überdacht ist, der alle Tageszeiten vom Morgenrot bis zur Abendsonne durchläuft. Am Ufer von Waterfront City, wie es heute heißt, steht eine Kopie der Freiheitsstatue.

Während Tokio seinen neuen „Festival Market“ genießt, beschäftigt sich in Baltimore das Büro Cooper, Robertson & Partners mit dem Entwurf eines neuen Masterplans für den Inner Harbor. Vieles von der Logik von 1964, so die Architekten, sei verloren gegangen. 40 Jahre lang war der Inner Harbor der Maßstab dafür, wie man innerstädtische Hafensareale in die Stadt zurück holen kann. Heute kann Baltimore von anderen Hafenstädten, von neuen Revitalisierungs-Generationen lernen: von den New Yorker Piers, den Promenaden in Sydney, von Veranstaltungen in Venedig – oder von der Hamburger HafenCity. ■

Alte Hafengebiete bieten die einmalige Gelegenheit, neue Wohnungen in der City zu schaffen.

Mehr Erfolg hatte indessen ein anderes Projekt in Südamerika: Malecón 2000 in Guayaquil. Die Wiederbelebung des alten Stadthafens wurde in nur drei Jahren umgesetzt und half der größten Stadt in Ecuador, sich wie Bilbao vom Bild der tristen Industriestadt zu verabschieden. Man hatte sogar überlegt, an den Uferzonen kein Haus höher zu bauen als den Baumbestand. Das wurde zwar nicht konsequent verfolgt, zeigt aber einen interessanten Ansatz in einer alten Diskussion. Als zehn Jahre früher der Architekt Cesar Pelli mit Prinz Charles den 236 Meter hohen Canary Wharf Tower diskutierte, fragte ihn der Prince of Wales, warum

Projekte spielen sich auf künstlich aufgeschütteten Landmassen ab, etwa die Vision von Teleport Town, mit der sich die Stadt in die Zukunft katapultieren will. Ähnlich einem Hafen soll der Teleport als Umschlagsplatz dienen, allerdings für virtuelle Waren und Informationen. Die Idee nahm in den Achtziger Jahren schnell Fahrt auf. Neben dem Teleport wurden Wohnungen für 60.000 und Arbeitsplätze für 100.000 Menschen geplant, daneben Einzelhandel, Dienstleistungen und ein internationales Messezentrum, das Tokyo Big Sight. Fehlende Abstimmung führte dazu, dass auf ehemaligen Hafengebieten in der Bucht von

www.hafen-hamburg.de

Port of Partnership





Port of Hamburg



53°33'N 9°58'E

Mit Sicherheit und Leichtigkeit

Die Hamburg Port Authority sorgt dafür, dass im Hafen alles reibungslos schwimmt und rollt. Als ehemalige Behörde arbeitet sie am Übergang zum Wirtschaftsunternehmen. Dabei nutzt sie die aktuelle Wirtschaftskrise für den Ausbau der Infrastruktur im Hafen.



Foto: Hamburg Port Authority

Terminal in Altenwerder: Mit zunehmender Größe der Containerschiffe werden auch tiefere Hafenbecken und größere Terminals nötig.

Text: Dirk Kunde

Die innenstadtnahe Lage des Hafens ist Fluch und Segen zugleich. Segen wegen der kurzen Wege. Fluch, weil es eng wird und Erweiterungsmöglichkeiten eine (Landes-)Grenze haben. Auf den rund 3.000 Hektar Wasserfläche liefen im vergangenen Jahr 11.900 Seeschiffe in den Hafen ein. Hinzu kamen noch einmal 12.200 Binnenschiffe, die Waren über den Fluss weitertransportierten. Ähnlich wie der Tower auf einem Flughafen den Verkehr regelt, übernimmt das in Hamburg die Nautische Zentrale. Sie hat ihren Sitz auf der Höhe von Övelgönne, da wo Schiffe in den Köhlfleet abbiegen können. Die Nautiker wissen, wann welches Schiff in Hamburg ankommt, bei der Queen Mary meistens sogar ein Jahr im Voraus. Sie berechnen Einfahrzeiten für große Containerschiffe, die nur auf der Flutwelle in den Hafen einlaufen können, und organisieren die Umleitung des Gegenverkehrs. Ortsfremden Kapitänen zeigen sie, wie sie ihre Anlegeposition erreichen. Sie überwachen den gesamten Hafenverkehr, wissen immer, wo welches Schiff gerade liegt oder fährt. „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ lautet die hoheitliche Aufgabe der Zentrale, die Teil der Hamburg Port Authority (HPA) ist.

Die HPA existiert in dieser Form erst seit vier Jahren. Weit hin sichtbares Zeichen sind die goldenen Lettern am Block P in der Speicherstadt. In insgesamt vier Blöcken hat die Verwaltung der HPA ihren Sitz. 700 der rund 1.800 Angestellten arbeiten hier. Was die HPA genau macht, ist nicht in einem Satz zu erklären. Sie ist noch ein bisschen Behörde, aber auch schon ein wenig Unternehmen. Anstatt des öffentlichen Rechts nennt sich die Konstruktion mit Aufsichtsrat, Geschäftsführung und jährlichem Geschäftsbericht. Sie vermietet Flächen und Gleise im Hafengebiet, erfüllt aber auch öffentliche Aufgaben. Entstanden ist sie 2005 aus der Zusammenführung der hafenbezogenen Arbeitsgebiete zweier Behörden. Die englischsprachige Namenswahl ist keineswegs eine Modeerscheinung. „Fast alle Hafenverwaltungen in der Welt heißen Port Authority“, sagt Jens Meier, Vorsitzender der HPA-Geschäftsführung. Schon während der britischen Besatzungszeit hieß die Hamburger Hafenverwaltung so.

Die HPA ist für die gesamte Infrastruktur im Hafen verantwortlich, die Liste der Aufgaben ist lang: 300 km Schienen, 147 Brücken, 140 km Straßen, 55 km Kaimauern und diverse Tunnel, Schleusen und Leuchttürme instand halten. Das Hafenbecken und die Fahrrinne müssen ausgebaggert werden. Die Gezeiten sorgen dafür, dass sich Sedimente am Boden sammeln. Würden die nicht regelmäßig entfernt, wäre es mit der kommerziellen Seefahrt schnell vorbei. Die Strömung des Flusses bringt aus Richtung Osten ebenfalls Ablagerungen mit

sich, die sich im Hafen am Grund sammeln – nicht alle ganz unbelastet. Diese Sedimente landen in der METHA-Anlage, der mechanischen Trennung und Entwässerung von Hafensedimenten. Auch die Elbstrände füllt die HPA immer wieder mit Sand auf, der vor Ort aus dem Fluss gebaggert wird. HPA-Mitarbeiter räumen nach dem Osterfeuer jedes Jahr den Strand wieder auf. Bei ihrer Arbeit kooperiert die Anstalt mit den Häfen in Stade, Glückstadt, Brunsbüttel und Cuxhaven. Und als

Für die HPA ist bei ihrer Arbeit die Reduzierung der Umweltbelastung ein zunehmend wichtiges Thema.

kleine Perle: Die Pflege und der Betrieb des alten Elbtunnels ist ebenfalls HPA-Angelegenheit. Vereinfacht gesagt, alles was sich auf den 7.200 Hektar Hafenfläche abspielt, ist irgendwie Sache der HPA.

Den achten Stadtbezirk nennen die Mitarbeiter den Hafen. Wäre dieser Bezirk ein Organismus, dann würde er derzeit an zu niedrigem Blutdruck leiden. Die Schiffe pumpen zu wenig Container in den Kreislauf. Knapp 24 Prozent beträgt der Rückgang im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr bei den umgeschlagenen Seegütern. „Wir nutzen die Atempause der Wirtschaft für unsere Infrastrukturmaßnahmen“, sagt Meier. Er lässt keinen Zweifel daran, dass er an einen Aufschwung in Deutschlands größtem Seehafen glaubt. Doch jetzt kann man beispielsweise für den Austausch der Niedernfelder Eisenbahnbrücken den Bahnverkehr deutlich einfacher für 24 Stunden sperren, als es unter Volllast möglich wäre. Es steht die Westerweiterung des Container-Terminals am Waltershofer Hafen an. Hier entstehen für 400 Millionen Euro auf 40 Hektar zwei Tiefwasser-Liegeplätze für Großcontainerschiffe und eine 1.050 Meter lange Kaimauer. Eurogate, als Betreiber des Terminals, will nochmals 250 Millionen Euro in die Anlagen oberhalb der Wasserkante investieren.

Mit einem Markterkundungsverfahren probiert die HPA zudem etwas komplett Neues. Sie bestimmt nicht, was mit dem Central Terminal Steinwerder zukünftig passieren soll, sondern fragt potentielle Nutzer nach deren Ideen. „Wir wählen jetzt 20 Kandidaten aus über 30 Bewerbungen aus, die ihre Vorschläge konkretisieren sollen“, sagt Meier. Die Anleger

Wäre der Hafen ein Organismus, dann würde er derzeit an niedrigem Blutdruck leiden: „Wir nutzen die Atempause der Wirtschaft für unsere Infrastrukturmaßnahmen.“



Foto: Hamburg Port Authority

Hafen und Elbe müssen regelmäßig ausgebaggert werden, damit die Fahrrinne für den Schiffsverkehr ausreichend tief bleibt.

in Steinwerder haben eine V-Form. Eigentlich unpraktisch für große Containerschiffe. Nun waren im Markterkundungsverfahren weltweit Betreiber aufgefordert, Ideen für eine hafengewirtschaftliche Nutzung vorzuschlagen. Der HPA geht es vor allem darum, eine Lösung mit möglichst vielen neuen Arbeitsplätzen und wenig Umweltbelastung zu realisieren.

Umweltschutz ist ein wesentlicher Punkt in der Argumentation der Gegner einer Elbvertiefung. Die HPA ist hierbei zwar kein Entscheidungsträger, doch für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung des Standorts ist sie für die Vertiefung des Fahrwassers. Denn der Trend zu immer größeren Schiffen ist eindeutig. Die aktuelle Generation transportiert mehr als 12.000 Container (TEU). Hamburg ist ein wichtiger Anlaufpunkt für Waren aus China, die mit diesen Mega-Schiffen hier ankommen. Kleinere Feederschiffe übernehmen dann die Verteilung im Ostseeraum. Obwohl der Hamburger Hafen 120 Kilometer weit im Landesinneren liegt, spielt er hierbei einen Vorteil aus. Kein Transportmittel ist so günstig und ökologisch sinnvoll wie der Schiffstransport, vereinfacht gesagt wegen des Verhältnisses von Motorenleistung zu transportierter Menge. Müssten 12.000 Container per Bahn oder Lkw von Rotterdam ins Land transportiert werden, sähe die Bilanz an-

ders aus. Doch bei der Elbvertiefung ist die HPA nur Zuschauer, genau wie bei den anderen großen Verkehrsprojekten der Zukunft. Ausgerechnet die Köhlbrandbrücke, als Wahrzeichen der Stadt, ist nicht der HPA unterstellt, weil eine Bundesstraße darüber führt. Ihr Neubau wird in den nächsten Jahrzehnten kommen, dann sogar noch etwas höher für die angesprochenen Containerschiffe. Auch bei der Hafenspanne, also der Verbindung der Autobahnen 1 und 7 südlich der Elbe, kann die HPA nicht mitreden, weil sie Sache des Bundes ist. Gleiches gilt für die Y-Trasse der Bahn, die Hamburg mit Hannover und Bremerhaven verbindet.

Alle Infrastrukturprojekte sind jedoch für die Zukunftsfähigkeit des Hafens enorm wichtig. Experten prognostizieren das Containeraufkommen in wenigen Jahren auf 18 Millionen TEU (20-Fuss-Standardcontainer) für Hamburg. Im vergangenen Jahr schaffte der Hafen 9,7 Millionen TEU. Immer größere Schiffe bringen immer mehr Container in den Hafen. Dann muss auch der Abfluss der Waren schneller funktionieren. Aufgrund des eingangs erwähnten Nachteils ist Lagerfläche ein knappes Gut. Derzeit wird jeder zweite Container auf dem Land per Hafenbahn bewegt. Bei Strecken über 150 Kilometern liegt der Bahnanteil sogar bei 70 Prozent. Auf den Gleisen der HPA rollen täglich mehr als 200 Züge. Da dürfen die Räder keine Minute stillstehen. Für mehr Bewegung auf dem 300 Kilometer langen Netz mit 880 Weichen und drei Verschiebebahnhöfen sorgt INES. „Damit holen wir Bummelzüge vom Gleis“, sagt Jens Meier. Das Infrastruktur-Nutzungs-Entgelt-System (die behördliche Vergangenheit lässt grüßen) rechnet nach Zeit ab. Wer die Gleise länger belegt als vorgesehen, zahlt auch mehr (die unternehmerische Wirkungsweise lässt grüßen).

Mehr Platz für Lkw kann die HPA nicht schaffen. So versucht sie, die vorhandenen Straßen effizienter zu nutzen. Das funktioniert nur mit Technik. Ein Verkehrsmanagementsystem soll schon in wenigen Jahren die Kolonnen der Lastwagen intelligenter lenken. Heute bilden sich im Hafen Staus, weil die Zollabfertigung länger dauert, ein Schiff nicht rechtzeitig am Terminal festmacht oder der Fahrer noch auf eine amtliche Prü-



Foto: Heinz-Joachim Hetichen

Seit 2005 ist die HPA u. a. für die Verwaltung des Hamburger Hafens, die Sicherheit des Schiffsverkehrs und die Hafeneisenbahn verantwortlich.

fung, beispielsweise des Pflanzenschutzamtes, wartet. „Unsere Vision ist, dass der Lkw-Fahrer gar nicht erst nach Hamburg hinein fährt, wenn klar ist, dass er seine Ladung erst am nächsten Tag aufnehmen kann“, erklärt Meier. Schon auf der Autobahn vor der Stadt soll der Fahrer per SMS informiert werden. Dann kann er über Nacht auf einem Autohof, im HPA-Jargon Pre-Gate genannt, abwarten. Am nächsten Morgen bekommt er ein neues Zeitfenster genannt, in dem er die Container abholen kann. Bei dem System fließen Informationen der Terminals, aber auch Detektoren an Brücken und Fahrbahnschleifen in die Berechnungen ein. Dynamische Wegweiser zeigen den Fahrern die Wege zu Terminals und Pre-Gates. Weniger Warteschlangen und Abgase entlasten den Hafen und die Stadt.

Mehr Effizienz auf engem Raum schaffen in allen HPA-Bereichen vor allem IT-Lösungen. Darum wurde auf Geschäftsebene der Posten eines Chief Information Officers geschaffen. Jens Meier als Vorsitzender der Geschäftsführung ist seit April 2008 an Bord. Zuvor war er im Vorstand des Logistikers Fiege tätig. Der zweite Geschäftsführer, Wolfgang Hurtienne, stammt aus dem behördlichen Zweig.

Ein Blick in den Geschäftsbericht verdeutlicht, wie schwer es ist, die Vergangenheit als Behörde hinter sich zu lassen. Zu den von der HPA umgesetzten 129,6 Millionen Euro kamen im vergangenen Jahr in fast gleicher Höhe Zuschüsse von der Freien und Hansestadt Hamburg hinzu (126,4 Millionen Euro). „Unser langfristiges Ziel lautet aber: der Hafen finanziert den Hafen“, sagt Meier. Doch wenn die HPA in der aktuellen Situation marktübliche Preise für Flächen und Dienstleistungen verlangen würde, gäbe es einen Aufschrei bei den Nutzern. Auch mit den zwei Euro für eine Autodurchfahrt im alten Elbtunnel lässt sich das Denkmal nicht unterhalten. Doch für die Stadt ist das kein schlechtes Zuschussgeschäft. Dem Geld für die HPA standen 823 Millionen Euro Steueraufkommen aus dem Hafen im Jahr 2007 gegenüber. Ein Institut ermittelte im Auftrag der HPA, dass 146.000 Menschen in Hamburg und 167.000 in der Metropolregion direkt oder indirekt ihren Arbeitsplatz dem Hafen verdanken. Und so überwiegt der Segen des flächenmäßig zwar begrenzten Hafens, der aber durch seine Lage weit im Landesinneren und als Teil von Deutschlands zweitgrößter Stadt nur gewinnen kann. ■

ARTBLOCK INITIATIVE
LÄDT EIN ZUM AUSTAUSCH:

*Neue Wege zur Kunst in der HafenCity,
3. Februar, 19 Uhr
HafenCity InfoCenter im Kesselhaus
Am Sandtorkai 30, 20457 Hamburg*

*Raumkonzept für ein neues internationales
Kunstzentrum in der Speicherstadt*

Artblock 2010

An der Schnittstelle zwischen Speicherstadt und HafenCity planen Ulrike Klug und Tobias Gloger ein internationales Kunst- und Kulturzentrum frei von Berührungsängsten.

Text: Petra Schreiber, Visualisierung: Anna Kirstgen/Anna-Lena Schüsler

Zwei Menschen, ein Gedanke. Die eine, Ulrike Klug, Geschäftsführerin der kulturreich Galerie und Agentur in der Neustadt, der andere, Tobias Gloger, Vorsitzender der Kunstkompanie HafenCity e.V. Wenn zwei kunstbegeisterte, engagierte Menschen aufeinander treffen, dann kann dabei eine Vision entstehen. Und so kam es. Gemeinsam mit Architekten und Theaterschaffenden haben sie ein Konzept für ein internationales Zentrum für Kunst und Kultur der Gegenwart am Standort Speicherstadt oder HafenCity entwickelt. Der so genannte Artblock soll eine neue Heimat für Künstler, Sammler, Händler, Vermittler und Kunstbegeisterte werden. Und er soll ein Treffpunkt für Anwohner und Besucher der Stadt sein. „Wir schreiben Kunst und Soziales groß. Wir wollen keinen Ort nur für Künstler schaffen, sondern was wir uns wünschen, ist Austausch, Begegnung, Kommunikation. Wir wollen alles ein Stück weit menschlicher machen. Wir suchen keine Flächen, die sich temporär bespielen lassen, was die aktuell von der Stadt geprägten Kulturaktivitäten in der HafenCity kennzeichnen“, sagt Ulrike Klug.

Der Wunschort liegt in der Speicherstadt, und zwar im Speicherblock L. Im Rahmen des diesjährigen Hamburger Architektursommers haben die beiden Initiatoren und ihre Mitstreiter sich Studierende der HafenCity Universität mit ins Boot geholt, die anhand der Räumlichkeiten des Speichers am Sandtorkai beispielhaft entworfen haben, wie das Kulturzentrum mit seinen Galerien, Ateliers, Büros, Läden und Cafés und einer Fläche von 10.000 Quadratmetern aussehen könnte. „Der Speicherblock L bietet sich von der Lage her besonders gut an. Er ist schnell von der Innenstadt aus erreichbar und eine virtuelle Verlängerung der Kunstmeile, ausgehend von der Galerie der Gegenwart über die Deichtorhallen bis hin zur Elbphilharmonie“, so Tobias Gloger. Ein weiterer Vorteil des Standorts ist die prominente Nachbarschaft. Miniatur Wunderland, Hamburg Dungeon und Spicy's Gewürzmuseum

garantieren Besucherströme, von denen auch der Artblock profitieren könnte – vor allem ab 2010, wenn das stetig wachsende Wunderland sich möglicherweise über das Fleet hinüber zum Speicherblock L ausdehnt. Doch selbst wenn einige Speicherflächen 2012 wieder frei werden, ist fraglich, ob die HHLA auf eine kommerzielle Nutzung zugunsten eines gemeinnützigen Projektes verzichtet. „Hier müsste ein Sinneswandel stattfinden, der dazu führt, dass die Flächen der Speicherstadt nicht nur meistbietend vergeben werden, sondern auch nach Inhalten, die zur Attraktivitätssteigerung des gesamten Quartiers beitragen“, meint Tobias Gloger, denn: „In der HafenCity fehlen schlichtweg die bezahlbaren Räumlichkeiten, um Kunst dauerhaft zu präsentieren.“ Klug und Gloger wollen die Gentrifizierung umkehren. Sie holen Künstler in die HafenCity, um das Quartier zu beleben und für alle Besucher interessant zu machen, nicht nur für eine spezielle wohlhabende Klientel.

Sie selbst haben keine Kommerzialisierung ihres Artblock im Sinn, sie wünschen sich eintrittsfreie Ausstellungen, neue Erfahrungen und „lustvolle Zugänge zum Verständnis der Kunst“, wie es im Vorwort zum Ausstellungskatalog heißt. Dass daran Bedarf besteht, haben viele Gespräche mit Ausstellungsbesuchern gezeigt. Finanziert werden soll der Artblock durch einen Brückenschlag zwischen Kunst und Wirtschaft, indem ansässige Unternehmen den Artblock zur Imageförderung nutzen oder sich in der Nachwuchsförderung engagieren.

Bis es soweit ist, wird schon am nächsten Projekt gearbeitet: Fünf europäische Universitäten mit insgesamt etwa 100 Studierenden vom Fachbereich Städteplanung werden eingeladen, 2010 an einer einwöchigen Herbstakademie zum Thema „Verlängerung der Kunstmeile“ teilzunehmen.

Doch vorher freuen sich beide über einen regen Austausch über mögliche Nutzungen, Ausstellungen und Kooperationen des Artblock. Dazu wird es ab 3. Februar eine Veranstaltungsreihe im Kesselhaus geben. ■

Blind Date

Seit zehn Jahren ist der Dialog im Dunkeln ein Forum für Begegnung und Sinneswahrnehmung. Das Angebot reicht von Führungen über Businessstrainings bis zum Vier-Gänge-Menü.

Text: Hellmut Daniel

„Hallo, ich bin Marc und wie heißt ihr?“ fragt eine helle, freundliche Männerstimme. Marc ist nicht zu sehen, aber wir wissen, dass er da ist. Er ist unser Guide während der kommenden anderthalb Stunden durch das Reich im Dunkeln. Als erstes traut sich ein Kind zu antworten und seinen Namen in die Dunkelheit zu sagen: „Ich heiße Enno“, sagt die kecke Jungenstimme. „Und ich Hanno“, folgt ein weiteres Kind. Tröpfchenweise stellt sich der Rest der Gruppe vor, drei Kinder, zwei Jugendliche, drei Erwachsene. Marc hat sich sofort alle Namen gemerkt, muss nicht einmal nachfragen. Für uns Gäste ist das erst einmal anders. Wir sind es ja gewohnt, Gesichter kennenzulernen. Muss man sich da gleich die Namen jener Menschen merken, mit denen man jetzt zufällig als Gruppe zusammengewürfelt wurde, um gemeinsam eine Ausstellung zu besuchen? Doch dieser Dialog im Dunkeln ist keine Ausstellung wie andere Ausstellungen, durch die man gemächlich schlendert und betrachtet, was an den Wänden hängt, im Weg herumsteht und wer sonst noch so dabei ist. Hier sind die Räume schwarz,

das Auge spielt nicht mit, die Besucher haben keine Gesichter. Hier wird mit dem Blindenstock in der Hand und den verbliebenen Sinnen die Dunkelheit erkundet. Und hoppla – schon nach wenigen Schritten finden Bekanntschaften statt, so dass sich spätestens im zweiten

eine Brücke. Fühlst du schon das Gelände?“ Marc kennt nicht nur unsere Namen, er scheint auch immer zu wissen wo wir uns gerade befinden. Er gibt uns Sicherheit, ohne ihn wären wir hier verloren. Er begleitet uns durch eine Welt, für die wir im Alltag blind sind, obwohl

Mit jedem Moment im Dunkeln werden die übrigen Sinne schärfer.

Ausstellungsraum alle kennengelernt haben, mit Namen und ohne Gesicht. Sabine trägt einen schmalen Rucksack, Solomé einen Kapuzenpulli und Helene hat kalte Hände.

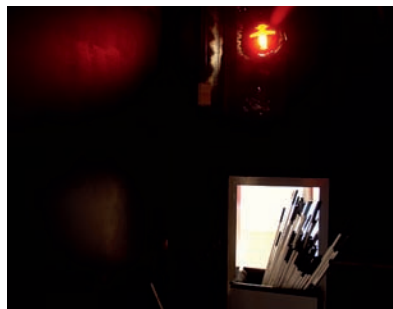
Je nachdem, ob man sich für die kleine oder die große Tour entschieden hat, sind es vier oder sechs Erlebnisräume, die durch die Dunkelheit erkundet werden. Die ersten Schritte bringen Orientierungslosigkeit. Wie groß ist der Raum? Wo ist vorne, wo hinten? Wo ist der Weg? In dieser Welt kennt sich nur einer aus: unser Guide. „Marc?“ „Hier bin ich, Philipp. Du kommst jetzt gleich auf

sie uns ständig umgibt. Die Ausstellungsräume im alten Speicher sind der Wirklichkeit vor der Tür nachgebildet. Wir hören die Stadt, die Natur, die Stille. Wir tasten Mauerwerk, den Schaltkasten an einer Ampel, die Blätter einer Pflanze. Wir riechen den Duft frischer Orangen, wspüren einen leichten Wind und atmen modrige Luft am Hafengebäcken. Jeder Tritt achtet auf den Untergrund. Mit jedem Moment im Dunkeln werden die übrigen Sinne schärfer. Und mit jedem Schritt wächst die Neugierde, was die Dunkelheit verbirgt.

Ideengeber und genialer Initiator des Dialogs im Dunkeln ist Andreas Heinecke, ein ehemaliger Journalist, den vor über zwanzig Jahren die Zusammenarbeit mit einem erblindeten Kollegen dazu inspirierte, Projekte ins Leben zu rufen, die Begegnung und Erfahrungsaustausch zwischen blinden und sehenden Menschen ermöglichen. Er hatte erkannt, dass der Verlust eines wesentlichen Wahrnehmungsorgans nicht nur Einschränkung bedeutet, sondern auch eine Schärfung aller übrigen Sinne mit sich bringt und das Tor für ungewohnte



Seit April 2000 ist Dialog im Dunkeln in der Speicherstadt zu erleben.



Blindenstöcke ersetzen im Dunkeln die Augen der Besucher.



Fotos: G2 Baramak

Wo Sehende hilflos umherirren, befinden sie sich in ihrer natürlichen Umgebung: Blinde Guides führen durch die lichtlosen Ausstellungsräume.

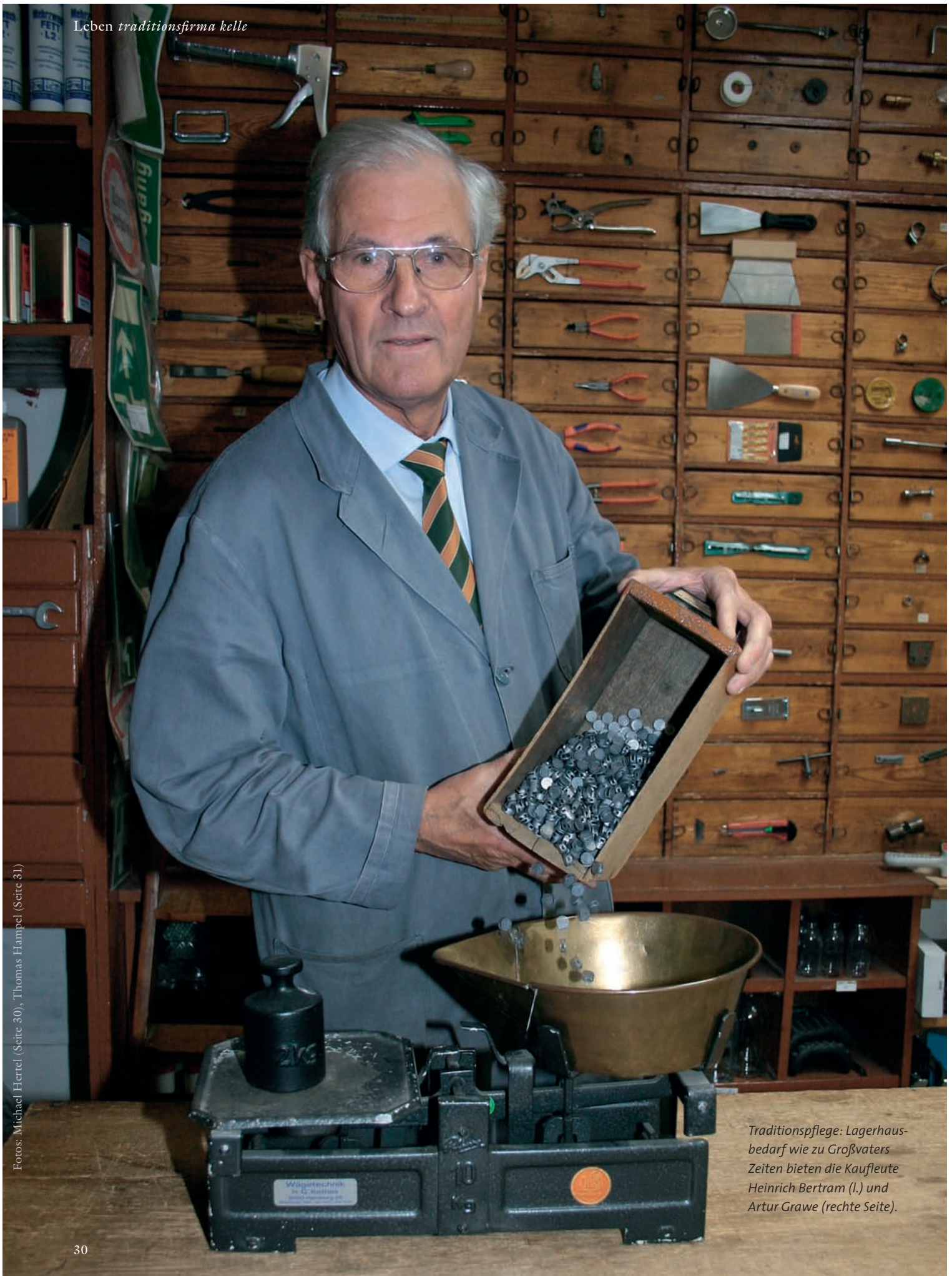
Wahrnehmungsmöglichkeiten öffnet. „Es findet ein sozialer Rollentausch statt, der eine fundamentale Erfahrung generiert: den jeweils Anderen besser zu verstehen“, erläutert Andreas Heinecke den grundlegenden Ansatz des Dialogs im Dunkeln, der seit vier Jahren auch in Seminaren für Führungskräfte praktiziert wird. „Hier zeigt sich, dass der lichtlose Raum eine der wirksamsten Lernumgebungen ist, um nachhaltige Entwicklungen zu initiieren.“ In Hamburg sind es jährlich 75.000 Ausstellungsbesucher, die sich auf diese Erfahrung

der Dunkelheit und die Begegnung mit dem Anderen einlassen. Über 200 Seminare und Trainings werden jährlich von Unternehmen wie Unilever, Airbus oder Olympus für die Schulung von Führungskräften gebucht. Weltweit ist der Dialog im Dunkeln in über 30 Ländern ständig oder durch Gastausstellungen präsent, so dass nicht nur eine brillante Erfahrungslandschaft für sehende, sondern auch eine Vielzahl von Arbeitsplätzen für blinde Menschen geschaffen wurde. So auch am Alten Wandrahm, wo 50 blinde oder sehbehinderte Menschen

als Ausstellungsguides, Business Trainer oder Servicekräfte beim Dinner und in der Dunkelbar ihren Lebensunterhalt auf dem ersten Arbeitsmarkt verdienen. ■

*Dialog im Dunkeln
Alter Wandrahm 4
20457 Hamburg
www.dialog-im-dunkeln.de*

*Di bis Fr 9–17 Uhr, Sa 10–20 Uhr,
So/Feiertags 11–19 Uhr
Buchung: 040.309 63 40
oder 0700.443 320 00*



Fotos: Michael Herrtel (Seite 30), Thomas Hampel (Seite 31)

Traditionspflege: Lagerhausbedarf wie zu Großvaters Zeiten bieten die Kaufleute Heinrich Bertram (l.) und Artur Grawe (rechte Seite).

Zampel, Klatschen, Probenstecher

Die Inhaber der Firma Kelle blicken zusammen auf 155 Jahre Erfahrung mit Lagerbedarf und Hafenh Handwerk zurück.

Text: Michael Hertel



Wenn – wie das Sprichwort sagt – „Arbeit adelt“, dann müsste man den Verkaufstresen der Firma Wilhelm Kelle ständig mit „Durchlaucht“ ansprechen: Dieser sogenannten Tonbank im Fachgeschäft für „Speditions- und Lagerhausbedarf, Eisenwaren und Werkzeuge“ sieht man nämlich ihre langjährige Funktion auf den ersten Blick in Form von Riefen, Kratzern und Unebenheiten an. Was bei Lorient noch den panischen Hausfrauen-Aufschrei „Die zerschrammen mir ja die Anrichte“ verursacht hätte, ist den Kunden der traditionsreichen Firma Kelle an der Straße Bei den Mühlen 82 erlaubt. „Sie dürfen hier gern mal die Schärfe eines Messers oder Schabers ausprobieren“, meint Mitinhaber Heinrich Bertram (73) und macht es gleich einmal vor. Tatsächlich haben auf dieser royalen Tonbank über Jahrzehnte schon so mancher Hammer, Säge, Schleifer, Schraubenzieher und sonstiges Folterinstrument entsprechende Spuren hinterlassen, und das Möbel erwies sich dabei als genauso handfest wie ihre Besitzer und die Gewerbe, die in dem urigen Laden am Zollkanal gegenüber der Speicherstadt regelmäßig ausgestattet wurden: Quartierslüüt und andere Lagerarbeiter, Speditionäre und Ewerführer, Festmacher, Kaffee- und Gewürzkontrolleure, um nur einige zu nennen.

Von einstiger hafenh Handwerklicher Glückseligkeit ist in der Nachbarschaft eigentlich nur noch die imagefördernd beleuchtete Speicherstadt-Fassade geblieben. Lagerung findet dort praktisch nicht mehr statt. Und so sieht man auch nicht mehr wie einst die Kunden im schmutzig-originalen Arbeitshabit bei Kelle auftauchen und schnell mal irgendein Ersatzteil oder Spezialwerkzeug abholen. Ohnehin: So fern die traditionellen Hafenh- und Lagergewerbe der Speicherstadt heute sein mögen, so exotisch klingt auch das, was Heinrich Bertram und Kompagnon Artur Grawe (82) weiterhin wochentags bereit halten: Da gibt es Sackklatschen und Probenheber, Handhaken und Schablonen, Sackreifen, Plobenzangen, Probenstecher und Zampel. Ach ja, der Zampel: ein kleiner Jutesack, den

man mit einem kurzen Strick verschnüren kann. „Darin hat der Hafenarbeiter immer sein Frühstücksbrot, seine Thermoskanne und vielleicht auch ein paar Werkzeuge mit sich herumgetragen“, berichtet Bertram. Ausgerüstet mit seinem Zampel, stellte sich der Hamburger Hafenarbeiter an die Waterkant und wartete auf die Hafenfähre. „Inzwischen braucht er keinen Zampel mehr, denn heute fährt der Hafenarbeiter mit dem Auto zur Arbeit“, erklärt der gebürtige Hamburger nicht ohne Wehmut.

Der Zampel hat dennoch überlebt, denn das genauso handliche wie robuste Säckchen, vielleicht noch mit dekorativem Hamburg-Schriftzug versehen, wird bei Touristen immer beliebter. Wie wohl der besuchsweise Vorbeikommende in Kelles wundersamer Warenwelt bei einem Sortiment von rund 3.000 Artikeln durchaus fündig werden kann, nicht zuletzt in einem riesigen Sortiment robuster Messer „made in Germany“ für Fischer, Matrosen und Lagerarbeiter. Für den ultimativen Klingentest bietet sich dann ja die fürstliche Tresenplatte an, übrigens durchaus nicht das älteste Stück in der Firma, die bereits 1932 gegründet wurde. Die Tonbank nämlich stammt noch aus der Gründerzeit und lernte während der legendären Hamburger Sturmflut von 1962, damals noch am alten Standort im Zippelhaus, schwimmen, wie sich die beiden Kaufleute noch gut erinnern können. Erst anschließend spendierte Firmengründer Wilhelm Kelle eine neue Tischplatte, die auf die alte draufgesetzt wurde.

Ob die nunmehr bald 80-jährige Tradition des Hauses aber fortgesetzt werden kann, steht in den Sternen. Denn die Nachfragefrage ist zum großen Bedauern von „Junior“ Bertram und seinem aus Stralsund stammenden Kompagnon ungewiss. Mehrfach haben sie versucht, einen potenziellen Nachfolger einzuarbeiten. Doch zwischen Hebern und Stechern, Klatschen und Zangen hat bislang auch der hartnäckigste Proband nach spätestens sechs Monaten aufgegeben. ■



THE DELI GARAGE



DELICIOUS HANDCRAFTED FOOD. WWW.DELI-GARAGE.COM

Bei Giorgio im Steckelhörn

Seit Jahren eine feste Adresse für alle, die dem Gedrängel der Innenstadt entgehen wollen, aber mittags gut und schnell essen möchten.

Es ist schon lange kein Italiener mehr, obwohl es immer noch Giorgio heißt. Die meisten nennen es inzwischen einfach Zum Steckelhörn. Hinter der Fensterfront ein kleiner, heller Raum mit einem Dutzend Tischen. Auf den ersten Blick eine Mischung aus Bistro, Restaurant und Stammtisch, nicht unscheinbar, eher hanseatisch unaufgeregt. Fern vom Gedränge der City, ist es seit Jahren eine feste Größe im Quartier. Für Kauf-

Von Hähnchen Bombay bis Roulade Bürgerlich

leute, für Angestellte aus der Innenstadt oder der Hafencity oder für Anwohner ist Zum Steckelhörn eine willkommene Alternative für die Mittagspause, ohne in der Firmenkantine anzustehen oder Chop Suey im Stehen zu essen.

Die Karte ist übersichtlich, aber keineswegs einseitig. Detlev Block, langjähriger Journalist und inzwischen langjähriger Gastronom, wirft jeden Tag einen Blick aufs Wetter und entscheidet dann über seine Tageskarte. Sie spannt einen weiten Bogen von Hähnchenbrust Bombay mit Früchte-Curry über Pollo Brasileiro bis Grünkohl mit Röstkartoffeln, unter



Foto: Thomas Hampel

Kaufmann, Kassierer oder Kirchenvorstand: Wer seine Mittagspause in Ruhe verbringen will, geht zu Detlev Block ins Steckelhörn.

kulturellen Gesichtspunkten also durchaus unerschrocken, sofern man das von einem Mittagstisch sagen kann. Und die Küche hält, was sie verspricht: Wenn die Gulaschsuppe (3 Euro) „pikant“ heißt, dann ist sie auch pikant und nicht wie in vielen norddeutschen Küchen ein bisschen würziger als „mild“. Die Scaloppine al Limone (8,50 Euro) schmecken wie Scaloppine schmecken sollen: zwei

dünne Kalbsschnitzel, scharf angebraten, mit Weißwein abgelöscht, serviert mit frischem Gemüse. Das Highlight ist allerdings der Nachtisch. Apfel Beignet – wem gerade entfallen ist, was Beignet ist: eine Art Krapfen, also Obst, durch Teich gezogen und frittiert –, Crêpes oder Tiramisu (jeweils 3 Euro) sind genauso köstlich wie reichhaltig.

Wer will, kann sich nach dem Essen zurücklehnen und ungestört eine kleine Verdauungszigarette rauchen. Nach dem Essen kommt eine beinahe private Atmosphäre auf, wenn Stammgäste ihre Kartenspiele heraus holen oder Detlev Block sich auf ein Schwätzchen zu seinen Gästen gesellt. Man kann sich dann kaum vorstellen, dass ein paar Hundert Meter weiter der Berufsalltag weitergeht. Man will es sich auch nicht vorstellen. (na)

Zum Steckelhörn
Steckelhörn 12, 20457 Hamburg
Tel. 040.36 65 60
Mo-Fr ab 11:30 Uhr

Tai Tan
In Thai
Thai Contemporary Restaurant

Am Kaiserkai 56
D-20457 Hamburg
Tel: (+49) 40 4191 9355
E-Mail: info@taitan-restaurant.de
www.taitan.de

Sommerterrasse wird ab 2010 eröffnet

The Touch And Taste Of Thai Cuisine

Öffnungszeiten
Mo-Fr 12.00-15.00 Uhr (Businesslunch) und 18.00-24.00 Uhr
Sa-So 17.00-24.00 Uhr

Speicherstadt zum Genießen

Speicher & Consorten holt den Geschmack der weiten Welt zurück in Hamburgs historische Lagerhäuser.



Während Hamburg als Drehscheibe des internationalen Handels wächst und gedeiht, ist der arbeitende Hafen längst aus dem Stadtzentrum verschwunden und hat sich größere Flächen für den Umschlag und die Lagerung von Waren



Süße Verführung aus der Speicherstadt

Fotos: Speicher & Consorten

gesucht. Die Speicherstadt hat als Lagerhauskomplex ausgedient, und wer nicht gerade auf einen Besuch ins Museum geht, kommt selten in den Genuss, Kaffee, Tee oder Gewürze in ihrem unverfälschten Geschmack kennen zu lernen.

Für Speicher & Consorten war diese Entwicklung Grund genug, an die Traditionen der Speicherstadt anzuknüpfen und zusammen mit „Consorten“ wie Hälssen & Lyon oder der Becking Kaffeerösterei eine kleine, aber erlesene Auswahl klassischer Speicherstadtprodukte zusammen zu stellen: Handgegossene weiße Schokolade mit Minze; Espresso, dessen optimaler Röstgrad noch per

Hand geprüft wird; grüner Jade Oolong-Tee aus Taiwan oder spezielle Gewürzmischungen wie Espresso-Pfeffer mit einer feinen Note Zimt und Kardamom.

Wer nach etwas Besonderem sucht oder einfach nur Wert auf gute Lebensmittel legt, findet Speicher & Consorten seit vergangenem September in ausgesuchten Feinkost- und Spezialitätenläden wie Feinkost Hafencity am Kaiserkaai, in der Markthalle in Speicherblock N oder im Delikatessengeschäft Mutterland gegenüber dem Schauspielhaus.

Speicher & Consorten Hamburg
www.speicher-consorten.de



Original thailändisches Restaurant – 2x in Hamburg



Am Kaiserkaai 1 (Großer Grasbrook)
20457 Hamburg Hafencity, Tel. 040/32 39 09
mit Sommerterrasse

Brandsende 6, 20095 Hamburg
Tel. 040/33 50 09
mit Schauküche

seit 1983

Öffnungszeiten: täglich 12–24 Uhr, Mo–Sa Mittagsmenüs 12–15 Uhr, www.salathai.de



CROW'S ENGLISH OPERATIONS

UNIQUE ENGLISH LESSONS AT RÖDINGSMARKT

Noch erfolgreicher mit authentischem Englisch!

Lernen Sie den Charakter der englischen Sprache kennen, brillieren Sie nach allen Regeln der Höflichkeitskunst und finden den Schlüssel zum native speaker English.

Wählen Sie z. B. aus den Modulen „Wie denken und sprechen Angelsachsen?“, „Der gute Ton im geschäftlichen Umgang“, „Gelungenes Projektmanagement“ oder „Präsentieren mit Pfiff“.

Gerne erzählen wir Ihnen mehr über die Module, über Einzel- und Gruppenunterricht. Wir freuen uns, von Ihnen zu hören!

CEO Crow's English Operations

Dr. Kimberly Crow
Rödingsmarkt 14
D-20459 Hamburg

Telefon (040) 27 808 557
Telefax (040) 55 779 969

info@crow's-english.de
www.crow's-english.de

CEO Crow's English Operations
244 Fifth Avenue # E 218
New York, NY 10001
Phone +1-212-340-9417

Vermischtes aus dem Quartier



Mit der Startnummer 20 vorne der spätere Zweite, gefahren von Theo Helfrich und Helmut Niedermayr, vor dem Dunlopbogen, der klassischen Le Mans-Kulisse schlechthin.

Duell unter Freunden

PROTOTYP zeigt in einer Ausstellung die spannende Geschichte des legendären Rennens von Le Mans.

Seit 1923 versuchen Rennfahrer in der Nähe der französischen Stadt Le Mans jedes Jahr, innerhalb von 24 Stunden möglichst viele Runden auf dem knapp 14 Kilometer langen Rundkurs zu absolvieren und nach Ablauf der Zeit das Ziel zu erreichen. Es gibt inzwischen zwar auch andere 24-Stunden-Rennen, doch keines ist von einer so legendären Aura umgeben wie das von Le Mans.

Dass das berühmte Autorennen 2009 bereits zum 77. Mal stattfand, ist für das Automuseum PROTOTYP in der Hamburger HafenCity Anlass genug, vom 28. November bis März 2010 die Sonderausstellung 24/77 zu organisieren. Besucher können in einem Le Mans-Fahrsimulator die Strecke selbst testen und dabei miterleben, wie Reifen in Rekordzeit gewechselt werden können. Fotografien von Zeitzeugen rücken neben den Fahrern auch die Konstrukteure und Mechaniker ins rechte Licht. Außerdem ist unveröffentlichtes Material aus dem Hollywood-Klassiker Le Mans mit Steve McQueen aus dem Jahr 1970 zu sehen.



Foto: Prototyp

Das älteste 24-Stunden-Rennen der Welt hat nichts von seiner Faszination verloren.

Und natürlich lassen jede Menge Autos wie der Alfa Romeo 8C 2300 LM, der Bentley 4 1/2 Liter, Deutsch Bonnett DB 2 aus dem Jahr 1938, der Porsche 917, der Jaguar D-Type, der Mercedes-Benz 300 SL (W194) oder der Ford GT40 den Mythos und die einzigartige Atmosphäre von Le Mans vor den Augen der Besucher lebendig werden. (na)

Automobilmuseum PROTOTYP
Shanghaiallee 7 / Beim Lohseplatz
20457 Hamburg
www.prototyp-hamburg.de

Online Guide

Die HafenCity entwickelt sich in rasantem Tempo. Neue Restaurants, neue Geschäfte oder neue Galerien. Mit HafenCity-Map.de kann sich jeder seinen eigenen Stadtteilführer zusammenstellen. Tipps zu Kultur und Gastro, zu Shoppingmöglichkeiten oder Parkplätzen: Ab Januar 2010 steht der Guide für Speicherstadt und HafenCity online bereit. www.hafencity-map.de



Netzwerk HafenCity

Seit vergangenem November ist es so weit: Anwohner, Gewerbetreibende und soziale Institutionen des neuen Stadtteils haben sich organisiert. Mit Unterzeichnung der Gründungsurkunde ist das Netzwerk HafenCity entstanden, um den bunt gemischten Interessen vor Ort eine Stimme zu geben und gleichzeitig als zentraler Ansprechpartner für Bezirk und Stadt bereit zu stehen. susanne.wegener@am-kaiserkai.net

Oberhafen-Kantine in Holz geklont



Foto: Thomas Hampel

Exporthit: Der hölzerne Nachbau ist bereit für Schanghai, New York und London.

Die Mutter aller Hamburger Imbisse wurde geklont. Initiiert von Klausmartin Kretschmer, hat der Künstler Thorsten Passfeld ein Duplikat gebaut, das dem Original außen wie innen gleicht, gleich groß, gleich schief. Allerdings aus Holz, denn Passfelds bevorzugtes Baumaterial

ist Abrissholz. Nach seinem ersten Fundholzhäuser in St. Pauli konstruierte Passfeld bald weitere Häuser, darunter „Zum Falschen Freund“, eine Kneipe in der HafenCity mit einem 15 Quadratmeter großen Schankraum. Der hölzerne Zwilling der Oberhafen-Kantine verwendet aber neben gefundenen Holzresten auch andere Materialien, zum Beispiel die alten Fenster der Kantine, die im Rahmen der umfassenden Sanierung ausgebaut worden waren. Nachdem die Holzkantine im vergangenen September eingeweiht wurde, soll sie nun auf Reisen geschickt werden. 2010 soll sie auf der Expo in Schanghai stehen, danach in New York und London. Ein mobiles Kunstwerk als Botschafter der Oberhafen-Kantine. (na) *Oberhafen-Kantine* www.oberhafenkantine-hamburg.de

Gert Kähler:

Von der Speicherstadt bis zur Elbphilharmonie

Hundert Jahre Stadtgeschichte Hamburg



Vom frühen Wirken und prägenden Einfluss des Oberbaudirektors Fritz Schumacher bis zur HafenCity und dem geplanten Sprung über die Elbe, von der „Stadt für Alle“ bis zur Rückkehr Hamburgs an den Fluss führt der umfangreich bebilderte Band aus der Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs lehrreich und unterhaltsam durch ein Jahrhundert hanseatischer Stadtentwicklung.

Von der Speicherstadt bis zur Elbphilharmonie
Dölling und Galitz Verlag
ISBN 978-3-937904-87-0
232 Seiten, geb., 24,90 Euro

Max Johns/
Eberhard Petzold:

Hafenstädte

Eine Bilderreise um die Welt



Wen beim Hamburger Hafen Fernweh und Nostalgie überkommen, der wird sich den eindrucksvollen Bildern dieser besonderen Weltreise nicht entziehen können. Auf dem Weg von Hamburg nach Bremen nehmen Johns und Petzold gerne Umwege in Kauf, die sie nach Las Palmas und Südafrika führen, von Vancouver nach Lima und zurück im Atlantik nach Buenos Aires, nach Montreal und von dort bis nach Bremen.

Hafenstädte

Koehlers Verlagsgesellschaft mbH
ISBN 978-3-7822-1001-0
216 Seiten, geb., 39,90 Euro



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

anzeige

Comeback der Substanzwerte

Die Krise, die noch vor kurzem über die Finanzmärkte tobte, ist heute kaum noch ablesbar. Der Stellenwert der Aktienanlage hat wieder zugenommen. Zusätzlich trägt die reichlich zur Verfügung stehende Liquidität bei sehr niedrigen Zinsen zu einer Beflügelung



Photo: Thomas Hampel

Ihr kompetenter Ansprechpartner:
Carsten Patjens

der Kurse bei. Trotzdem bleiben viele Anleger verunsichert. Das spiegelt sich insbesondere in den Depotstrukturen vieler Investoren wieder. Bevorzugt werden sichere Anlagen mit hoher Liquidität. Die Grundsätze einer ausgewogenen Vermögensaufteilung wurden häufig in den Hintergrund gedrängt. Dabei sollte gerade in schwierigen Zeiten noch stärker als sonst auf eine vernünftige Depotstruktur geachtet werden und die Mittel auf verschiedene Anlageklassen verteilt werden. Im Idealfall so, dass das Depot auch gegen unvorhersehbare externe Einflüsse abgesichert ist.

Eine tragende Rolle spielt neben der Marktlage auch das Risikoprofil des Investors. Bei den meisten Anlegern ist der Vermögensaufbau aber auf die langfristige Zukunftssicherung gerichtet und damit ein wesentlicher Baustein der Altersvorsorge. Es ist also wichtig, eine ganzheitliche Betrachtung vorzunehmen und neben den liquiden Mitteln auch klassische Bausteine wie Immobilien, Lebens- und Rentenversicherungen zu berücksichtigen, bei Unternehmern zusätzlich auch Firmenwerte, Beteiligungskapital und Versorgungsansprüche.

Der Stabilitätsanker in unsicheren Zeiten sind Substanzwerte. Dazu zählen praktisch alle Sachwerte wie Immobilien, Gold und andere Rohstoffe, aber auch Aktien, bei denen der Anleger streng genommen den Anteil an einem Unternehmen, also einen Sachwert kauft. Substanzwerte weisen auch in der Frühphase eines Aufschwungs eine deutlich bessere Wertentwicklung auf als andere Anlagen. Sie sind deutlich weniger schwankungsanfällig und gelten als ein guter Inflationsschutz.

Haspa
Am Kaiserkai 1, 20457 Hamburg
Ansprechpartner: Carsten Patjens
Tel. 040.35 79-73 93
www.haspa.de

KatharinenSalon in der Hafencity

Frei nach dem Theologen Rudolf Bultmann kann der Mensch von Gott nur reden, indem er von sich selbst redet: von menschlichen Erfahrungen, die ihn mit einer anderen, eben göttlichen Wirklichkeit in Berührung bringen. An vier Abenden wollen sich profilierte Protestanten aus Hamburg, Ulrike Murmann, Klaus Eulenberger, Johann Hinrich Claussen und Jörg Herrmann, menschlichen Grunderfahrungen nähern und so zu einem Dialog zwischen persönlichen Lebenserfahrungen und christlicher Tradition beitragen.

Der KatharinenSalon findet im Meßmer MOMENTUM am Kaiserkai mit freier Sicht auf den Turm der Kirche St. Katharinen statt und widmet sich zwischen Dezember 2009 und März 2010 den Themen: glücklich sein, sich schämen, sich besinnen und sich binden.

www.katharinen-hamburg.de

Quartier gratuliert

Wir fragten in unserer vergangenen Ausgabe, wann aus dem 1912 in den Niederlanden vom Stapel gelaufenen Schiff das Theaterschiff DAS SCHIFF wurde. Die richtige Antwort lautet: DAS SCHIFF wurde 1975 als Theaterschiff auf der Familien-Werft Garbers in Rothenburgsort vom Stapel gelassen. Jeweils zwei Freikarten für das neue Musik-Kabarett „DramaQueens“ gewinnen **Karin Jann, Helmut P. Hagge und Birte Rosenkranz**. Herzlichen Glückwunsch!

Motorbootzubehör
Segelbootzubehör



HARTMANN
www.w-hartmann.de



Tradition seit 1925
Werkzeuge für Profis

Offen für Sie:

Mo. – Fr. 9.30 – 18.30 Uhr,
Samstag 9.30 – 14.30 Uhr

Rödingsmarkt 39, 20459 Hamburg
Tel. 0 40 / 36 909 133 – Fax 0 40 / 36 909 139

ZEIT FÜR HAMBURG



und andere Geschenk-Ideen

Risotto aus der Box

Chef de Cuisine Thomas Martin und city farming liefern Rezepte und Zutaten nach Hause.



Foto: Thomas Hampel

Ein bisschen Frankreich, ein bisschen HafenCity: In CARLS Bistro werden schmackhafte Snacks frisch in der offenen Küche zubereitet.

Vor einem Jahr hat CARLS an der Elbphilharmonie seine Tore geöffnet. Neben der Brasserie mit Blick auf das neue Konzerthaus liegt CARLS Bistro, in dem nicht nur Snacks serviert werden, sondern auch Weine der „Jacob Selection“ (www.jacob-selection.de) und Kolonialwaren wie Meersalze, Kaffee und Olivenöle. Ein Schwerpunkt sind die 44 exklusiven Bio-Gewürze, die von Thomas Martin, Küchenchef im Hotel Louis C. Jacob, ausgesucht wurden.

Martin ist kürzlich auch mit dem Einkaufsservice city farming eine Kooperation eingegangen: Während er ein Rezept für Risotto mit Shiitake-Pilzen entwickelt, liefert city farming die frischen Zutaten dafür in einer ansprechenden Verpackung inklusive Reis, Geflügelfond, passenden Gewürzen und zwei Flaschen Weißburgunder der „Jacob Selection“.

CARLS Bistro
Am Kaiserkai 69
20457 Hamburg
Tel. 040 . 300 322 400
täglich 12–22 Uhr
www.carls-bistro.de



QUARTIER verlost zusammen mit CARLS Bistro und city farming ausgewählte Lebensmittel für Feinschmecker und Gourmands, die in keiner Hamburger Küche fehlen sollten:

1. Preis: 1 Risotto-Box
2. Preis: 1 Olivenöl von Thomas Martin
3. und 4. Preis: je 1 CARLS Gewürz



UNSERE GEWINNFRAGE:
Welche drei Personen sind Markenbotschafter der JACOB SELECTION?

Schicken Sie bitte Ihre Antwort mit dem Stichwort „GEWINNSPIEL JACOB SELECTION“ per Mail oder Postkarte an unsere Redaktionsanschrift. **Einsendeschluss ist der 31. Januar 2010.**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Adressen werden nicht an Dritte weitergegeben.

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

Ihre Eintrittskarte für eine exklusive Gesundheit



Wir bieten Ihnen eine umfassende Beratung und tun **mehr** für Sie.

Rathaus-Apotheke

Seit 1790 im Herzen der Stadt

Dirick Bruhn
Rathausmarkt 19 · 20095 Hamburg
Free-Call 0800 36 96 36 1
www.rathaus-apotheke.com

Wir bieten Qualität

Kultur im Quartier

KUNST / AUSSTELLUNGEN

Katharina Fritsch

Die als Kooperation mit dem Kunsthaus Zürich konzipierte Werkschau von Katharina Fritsch wird exklusiv für Deutschland nur in den Hamburger Deichtorhallen gezeigt. Als eine der bedeutendsten Künstlerinnen Deutschlands erlangt Katharina Fritsch seit den 1980er Jahren mit ihren meist plastischen Arbeiten kontinuierlich internationale Anerkennung.

Deichtorhallen, Deichtorstr. 1–2

www.deichtorhallen.de

6. November 2009 bis 7. Februar 2010

Lillian Bassman & Paul Himmel

Die erste Retrospektive

Das Haus der Photographie in den Deichtorhallen zeigt die erste umfas-

sende Retrospektive des Künstlerpaars Lillian Bassman (*1917) und Paul Himmel (1914–2009). Über 75 Jahre waren die beiden Künstler ein Paar und haben parallel jeweils ein fotografisches Œuvre geschaffen, das bis heute an Modernität nichts einbebüßt hat.

Deichtorhallen, Deichtorstr. 1–2

www.deichtorhallen.de

27. November 2009 bis 21. Februar 2010

THEATER

DramaQueens – VERSPROCHEN!

Musik. Kabarett

Überall Versprechen: In der Werbung, in Beziehungen, vor Wahlen. Meistens ernst gemeint, aber selten gehalten.

Man hat sich eben versprochen.

Auch Marie, Nici und Carol versprechen sich noch was. Vom Leben, von Män-

nern, von der Politik. Gemeinsam sind sie die DramaQueens. Ihre begnadeten Stimmen und viel komisches Talent nutzen sie zum satirischen Rundumschlag: musikalisch, frech, schnell.

Das SCHIFF, Nikolajfleet / Holzbrücke 2

www.theaterschiff.de

2. bis 4., 12. und 13. Dezember 2009

Angriff der Weihnachtsmänner

Was gibt es schöneres als Weihnachten? Nie klingen die Glocken süßer, nie ist die Nacht stiller. Doch bis wir zur Besinnung kommen, kämpfen wir uns an Glühweinständen vorbei durch City-Center und Shoppingarkaden. Die Verwandtschaft kommt ebenso zu ihrem Recht wie die Invasion abendländischer Seligkeit. Aber auch seltener gestellte Fragen werden beantwortet: Warum wird Mutti zum Fest auf Oper scharf?

Weltweit größter fahrtüchtiger Museumsfrachter

CAP SAN DIEGO



2010 fährt die Cap San Diego auf der Elbe und durch den Nord-Ostsee-Kanal! Fahren Sie mit!

Würden Männer nicht lieber den Heiligabend im Baumarkt verbringen? Und vor allem: Wie feiern Osterhasen Weihnachten? Den schönsten Themen rund um das Fest der Liebe widmet sich das Theaterschiff-Ensemble: Sehr Virtuoso und vor allem rasant komisch!

Das SCHIFF, Nikolaifleet / Holzbrücke 2
www.theaterschiff.de: 5., 6., 10., 11., 15. bis 19., 26., 27. Dezember 2009
Cap San Diego Ladeluke 4, Überseebrücke, www.capsandiego.de:
 2., 3., 9., 15., 19. Dezember 2009

Taubenvergiften für Fortgeschrittene

Michael Frowin und Jochen Kilian haben aus ihrem Schatz aus Kreisler-Liedern ein neues Programm geschmiedet. Kreisler Everblacks sind ebenso dabei wie weniger bekannte Lieder. Und wenn der Wortakrobat Kreisler auf den Kabarettisten Frowin und den Tastenkönig Kilian trifft, kann man sich auf einen garantiert virtuosen Abend freuen.

Das SCHIFF, Nikolaifleet / Holzbrücke 2
www.theaterschiff.de
 8. und 9. Dezember 2009

Die letzten Tage von Pinneberg Kabarett für Hamburg

In einer unscheinbaren Kleinstadt im Norden der Republik bricht plötzlich Endzeitstimmung aus. Denn Henning Mehle, Stadtarchivar und Kassenwart der SPD Pinneberg, beobachtet merkwürdige Begebenheiten, die die gewohnte Idylle stören. Er ist sich sicher: Das sind die Vorboten der Apokalypse!
Das SCHIFF, Nikolaifleet / Holzbrücke 2
www.theaterschiff.de

29. bis 31. Dezember 2009

KONZERTE

Lausch-Lounge im Advent

Ein Jahr haben wir ausgesetzt – jetzt kommt sie wieder: die Advents-Lausch-Lounge! Ein Abend, um sich das Herz aufschließen zu lassen – im Advent bei Kerzenschein, mit Singern und Songwritern aus Hamburg und Umgebung, präsentiert von Michy Reincke.

Eintritt: 11 Euro

St. Katharinen, Katharinenkirchhof 1

www.katharinen-hamburg.de
www.lausch-lounge.de

Do, 10. Dezember 2009, 20:30 Uhr

J. S. Bach: Weihnachtsoratorium I-III und IV-VI

Solisten, Kantorei und Kantatenorchester St. Katharinen, Leitung und Cembalo: Andreas Fischer. Eintritt: 9–31 Euro.
 St. Katharinen, Katharinenkirchhof 1
www.katharinen-hamburg.de

Sa, 12. Dezember 2009, 17 Uhr/19:30 Uhr

Weihnachtsliederabend der Kantorei St. Katharinen

Chor-, Orgel- und Bläsermusik von Schütz, Bach, Brahms, Bruckner u. a. Kantorei St. Katharinen und Katharinenblech, Leitung und Orgel: Andreas Fischer. Eintritt frei.

St. Katharinen, Katharinenkirchhof 1
www.katharinen-hamburg.de

Sa, 19. Dezember 2009, 17 Uhr

Weihnachtliche Orgelmusik

Andreas Fischer spielt berühmte Orgelwerke von J. S. Bach. Eintritt frei.

St. Katharinen, Katharinenkirchhof 1, www.katharinen-hamburg.de

Sa, 20. Dezember 2009, 17 Uhr

Festliche Bach-Trompetengala

Musik von J. S. Bach u. a. Bach-Trompetenensemble (München), Edgar Krapp (München), Orgel. Eintritt: 9–26 Euro.

St. Katharinen, Katharinenkirchhof 1, www.katharinen-hamburg.de

Sa, 26. Dezember 2009, 17 Uhr

Musik in der Silvesternacht

Georg Friedrich Händel: Dixit Dominus. Zum Ausklang des Händel Jahres. Solisten, Kanto-

rei und Barockorchester St. Katharinen. Leitung: Andreas Fischer
 St. Katharinen, Katharinenkirchhof 1
www.katharinen-hamburg.de

Do, 31. Oktober 2009, 20 Uhr

Poznaner Knabenchor

Einer der berühmtesten Knabenchöre Europas ist zu Gast in Hamburg, die „Polnischen Nachtigallen“. Mit den schönsten Liedern zum Fest stimmt er auf die besinnliche Weihnachtszeit ein. Eintritt: 29 Euro

Ehemaliges Hauptzollamt Hafen Hamburg, Alter Wandrahm 20
www.nordevnt.de

Mi, 16. Dezember 2009, 19 Uhr

LESUNGEN

Eiskalte Lesung für coole Kids

Hängemattenlesung für Kinder ab 8 Jahre. Miriam Hensel und Harald Burmeister lesen im Wechsel „Der einzige Vogel, der die Kälte nicht fürchtet“ von Zoran Drvenkar. Die Hängematten sind



JACOB SELECTION

CARLS
 AN DER ELBPHILHARMONIE
 EIN MITGLIED DER JACOB FAMILIE

Der Laden in der HafenCity – CARLS an der Elbphilharmonie

Das Louis C. Jacob steht seit 1791 für hanseatische Lebensart. Mit dem CARLS an der Elbphilharmonie hat das Traditionshaus seit 2008 einen neuen gastronomischen Ableger in der HafenCity. Die einzigartige Atmosphäre der nahen Speicherstadt und des Hafens inspirierte das Team um Hoteldirektor Jost Deitmar, Sterne Koch Thomas Martin und Chef-Sommelière Lidwina Weh zu einem eigenem Konzept, der JACOB SELECTION. Neben Kolonialwaren, Gewürzen und Tee stehen auch ausgesuchte Weine und Feinkost für zuhause auf dem Programm.

Bestellen Sie bequem online unter
www.jacob-selection.de

gespannt, warme Kleidung und Schlafsäcke unbedingt mitbringen!

*Cap San Diego Luke 1, Überseebrücke
www.capsandiego.de*

**5., 6., 12., 13., 19. und 20. Dezember 2009,
15:30 Uhr**

Lange Kriminächte des Syndikats, Teil I

Blutrot schlagen die Wellen an die Küste Mecklenburgs, in Freiburg verschwindet eine Studentin, ein Familienvater wird grausam ermordet und ein Junge ertrinkt im Rhein, und in Mönchengladbach wird beim Abbruch des Bökelbergstadions ein Skelett gefunden. Henrike Heiland liest aus der Anthologie „Endstation Ostsee“, Oliver Bottini aus „Jäger in der Nacht“ und Arnold Küsters aus „MK Bökelberg“. Der spannende Krimiabend endet schließlich in Hamburg, wo Gunter Gerlach mit dem Privatdetektiv Lutz Brahms einem „Mord ohne Leiche“ auf der Spur ist.

Lange Kriminächte des Syndikats, Teil II

Ein verwahtes Kind, das eine Plastiktüte mit einem Schädel zu einer Frankfurter Staatsanwältin bringt, zwei Morde in einem Dorf bei Stade, „Heuschrecken“ aus der Londoner Finanzwelt, die sich ihre Opfer in der Hafencity suchen... Krystyna Kuhn liest aus „Totenkind“, Thomas Morgenstern aus „Der Aufhörer“ und Martin Wilhelmi aus „Tödliche Gier“. Durch das wilde Dortmunder Nachtleben streift schließlich Nina George mit „Hängen im Schacht“.

*Speicherstadtmuseum, St. Annenufer 2
www.speicherstadtmuseum.de*

Teil I: Fr, 11. Dezember 2009, 19:30 Uhr

Teil II: Sa, 12. Dezember 2009, 19:30 Uhr

„Organisation C“

Lesung mit Gunnar Kunz

In der stürmischen Zeit der Weimarer Republik, in der nie dagewesene Freiheiten auf die verknöcherten Strukturen der Kaiserzeit prallen, ermittelt ein ungleiches Kriminalisten-Trio mit krimi-

nalistischem Gespür, philosophischem Witz und naturwissenschaftlicher Gründlichkeit. Auch der zweite Band des Autors bietet dem Leser Geschichtsunterricht der spannendsten Art.

*Speicherstadtmuseum, St. Annenufer 2
www.speicherstadtmuseum.de*

Fr, 15. Januar 2010, 19:30 Uhr

„Mit Teufels'gwalt“

Lesung mit Christine Lehmann

Eine Nachbarin hat Stress mit dem Jugendamt und die Reporterin Lisa Nerz muss feststellen, dass es beim Sorge-recht allerhand blinde Flecken gibt, von denen kaum jemand weiß. Kinder verschwinden, eine Richterin stirbt. Christine Lehmann gelingt es, auch dunkelste Ecken zu beleuchten und spröde Paragraphen spannend zu verpacken.

*Speicherstadtmuseum, St. Annenufer 2
www.speicherstadtmuseum.de*

Fr, 29. Januar 2010, 19:30 Uhr

Störtebekers Henker

Lesung des Literarischen Hafencityclubs mit Silke Urbanski

Hamburg im Jahr 1400. Gegen den Willen der alten Patrizier haben die Englandkaufleute eine Flotte ausgesandt und den Seeräuber Klaus Störtebeker gefangen. Abgerissen und pleite, bleibt dem Ritter Richard von Hardin kaum etwas übrig, als das Angebot der Englandfahrer anzunehmen und Störtebeker gegen gutes Geld zu richten. Seine Henkersdienste kosten ihn allerdings Ehre und Selbstachtung.

*AIT-ArchitekturSalon, Bei den Mühren 70
www.literarischer-hafencityclub.de*

Fr, 2. Februar 2010, 19:30 Uhr

„Stadt der Verlierer“

Lesung mit Daniel Depp

Daniel Depp tritt mit seinem Romandebüt in die Fußstapfen von Dashiell Hammett und Elmore Leonard. Er beschreibt die Zustände in der Filmstadt Los Angeles und damit auch jede Menge irres Filmvolk. Als Drehbuchautor und Halbbruder des Schauspielers Johnny Depp ist der Amerikaner ein Hollywood-Insider.

Speicherstadtmuseum, St. Annenufer 2

www.speicherstadtmuseum.de

Fr, 13. Februar 2010, 19:30 Uhr

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 und Gestaltung

Katja Hansen, Andy Lindemann

Autoren dieser Ausgabe

Nikolai Antoniadis (na), Hellmut Daniel, Michael Hertel, Dirk Kunde, Dr. Ralf Lange, Petra Schreiber

Fotos und Visualisierungen in dieser Ausgabe

Alison Cornford-Matheson/Fotolia, ELBE&FLUT Edition/Strumper & Co., DZ/Fotolia, Klaus Frahm, G2 Baraniak, Eric Gevaert/Fotolia, Guggenheim Museum Bilbao, Roland Halbe, Thomas Hampel, Katja Hansen, Michael Hertel, Heinz-Joachim Hettchen, Hamburg Port Authority, Anna Kirstgen/Anna-Lena Schüsler, Jonathan Larsen/Fotolia, Josep Pena/Fotolia, Prototyp, Carlos Queral/Fotolia, Mark Seliger, Speicher & Consorten, Daniel Tackley/Fotolia, Tokyo Big Sight, Gustav Werbeck/HHLA, Manfred Wigger

Anzeigen

Anja Heinsen
Tel. 040. 30 39 30 32 / Fax 040. 30 39 30 31
anzeigen@quartier-magazin.com

Druck

Albert Bauer Companies, Hamburg

Bankverbindung

ELBE&FLUT Edition, Hampel & Hettchen GbR
Hamburger Sparkasse / BLZ 200 505 50
Konto-Nr. 1205 127 861

Abonnement

Jahresbezugspreis (Porto und Verpackung für 4 Ausgaben) 20 € zzgl. 19% MwSt.

Juristische Beratung

RA Jens O. Brelle, Art-Lawyer

Art—Lawyer

Die nächste Ausgabe von Quartier erscheint Anfang März 2010.


Nachrichten
und Informationen aus der Hafencity:
www.hafencity-news.de

abc

Wir haben immer
nur *eins* im Sinn:
Ihre Ideen.

AUS ABC DIGITAL SIND DIE ALBERT BAUER COMPANIES
GEWORDEN – DIE EINZIGE MEDIENPRODUKTION,
DIE SIE BRAUCHEN. GANZHEITLICH UND INDIVIDUELL
LASSEN WIR ALLE IDEEN WIRKLICHKEIT WERDEN.
WAS KÖNNEN WIR NOCH FÜR SIE TUN?

albertbauer.com

**ALBERT BAUER
COMPANIES**

Managing ideas.



COMMERZBANK 



Vorsorgen,
ohne den
Gürtel enger
zu schnallen.

Später mehr Geld.
Heute auf nichts
verzichten.

Das neue Bürgerentlastungsgesetz:
**Jetzt informieren und
Chancen sichern!**

Je höher die Krankenkassenbeiträge sind, die jeder von uns zahlt, desto mehr Geld gibt es künftig vom Finanzamt zurück. So heißt es vereinfacht gesprochen in einem Gesetz, das der Bundestag unter dem Namen „Bürgerentlastungsgesetz“ beschlossen hat. Nutzen Sie einfach diese Entlastung, um auch später noch davon zu profitieren.
www.commerzbanking.de/buergerentlastung

Commerzbank Hamburg-Speicherstadt
Speicherstadt Block N,
Am Sandtorkai 23-24
Telefon: 0 40/87 97 24 90



Haspa Filialleiter Ivan Pucic und Carsten Patjens, Betreuer im Individualkunden-Center

Wir sind in der Hafencity für Sie da!

Für jeden zweiten Hamburger ist die Haspa die Bank seines Vertrauens – und das aus gutem Grund: die Nähe zu unseren Kunden, persönlicher Service und schnelle, flexible Lösungen sind für uns selbstverständlich.

Daher haben wir als erste Bank eine Filiale im Herzen der Hafencity eröffnet, um Ihnen gemeinsam mit den Unternehmen der Haspa Finanzgruppe eine kompetente Beratung und umfassende Betreuung für Ihre Finanzen bieten zu können.

Egal ob Sie Kapital ertragreich anlegen, Ihre Zukunft absichern oder eine Immobilie finanzieren wollen: Wir unterstützen Sie bei der Erreichung Ihrer ganz persönlichen Wünsche, Pläne und Ziele. Ivan Pucic

und Carsten Patjens nehmen sich gern Zeit, Sie partnerschaftlich und umfassend zu beraten. Dank unseres ganzheitlichen Beratungsangebots erhalten Sie maßgeschneiderte individuelle Finanzierungs- und Vorsorgelösungen sowie eine umfassende Anlageberatung.

Überzeugen Sie sich und besuchen uns einfach in unserer Filiale Hafencity. Oder vereinbaren Sie einen Termin für ein Beratungsgespräch. Ivan Pucic und Carsten Patjens freuen sich auf Ihren Besuch.



Der aktuelle FOCUS-MONEY-Bankentest bestätigt: Nach 2007 und 2008 ist die Haspa auch 2009 die „Beste Bank in Hamburg“. Und im Spezialreport 2009 „Die Elite der Vermögensverwalter im deutschsprachigen Raum“ liegt die Haspa bereits zum 6. Mal in Folge an der Spitze.

Kontakt:

Filiale Hafencity

Am Kaiserkai 1
20457 Hamburg
Telefon 040 3579-7393
Telefax 040 3571-52 88

Öffnungszeiten:

Mo., Mi., Fr. 9.00 bis 16.00 Uhr
Di. + Do. 9.00 bis 18.00 Uhr
oder nach Vereinbarung.

Haspa⁵
Hamburger Sparkasse

Meine Bank.