

MichelBlick

Das Magazin Michel Blick wird kostenlos verteilt an:
Tourismuszentren, Theater, Museen, Galerien, Universitätsbibliotheken, Behörden, Wirtschaftsverbände, Handels- und Handwerkskammer, diplomatische und

Ausgabe 1-2013

konsularische Vertretungen, Landesvertretung Hamburg, Berlin, Hotels, Restaurants, Werbeträger und Privatpersonen in Hamburg, Schleswig Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen

Museum Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe gewinnt Wettbewerb „Lebenswerte Stadt“

Austragungsort

der Finalisten der 1. Int. Biennale Hamburg - Malerei zum Thema „Umwelt im Ökologiediskurs-Rund um die Elbe“, organisiert durch den Kulturaustausch Hamburg-Übersee e. V.

Ausstellung 1. bis 28. Februar 2013

Erste Anlaufstellen

Polizei	110
Feuerwehr und Rettungsdienst	112
Krankenwagen	192 19
Polizeikommissariat 14	42 86-5 14 10
Aids-Seelsorge	280 44 62
Aids-Hilfe	94 11
Allgemeines Krankenhaus St. Georg	28 90-11
Ambulanz	31 28 51
Anonyme Alkoholiker	271 33 53
Anwaltlicher Notdienst	0180-524 63 73
Ärztlicher Notdienst	22 80 22
Hafen Apotheke (Int. Rezepte)	375 18 381
Gift-Information-Zentrale	05 51-192 40
Hamburger Kinderschutzzentrum	491 00 07
Kindersorgentelefon	0800-111 03 33
Kinder- und Jugendnotdienst	428490
Klinische Abteilung, Bernhard-Nocht-Institut für Tropenmedizin	428 18-0
Notrufnummer der Banken- und Sparkassen	069-74 09 87 01805-02 10 21
Notrufnummer Visa- und Mastercard	069-79 33 19 10
Notrufnummer American Express	069-97 97 10 00
Notrufnummer Diners Club	01805-533 66 95
Opferhilfe/ Weißer Ring	251 76 80
Störungsaufnahme Vattenfall Europe	63 96-31 11
Störungsaufnahme E.ON Hanse	23 66-23 66
Störungsaufnahme HWW	78 19 51
Sturmflutschutz	42 84 70
Suchtprävention	28 49 91 80
Telefon-Seelsorge	0800-111 01 11
Tierärztlicher Notdienst	43 43 79
Zahnärztlicher Notdienst	0180-505 05 18
Recht	
Öffentliche Rechtsauskunft und Vergleichsstelle (ÖRA) Dammtorstraße 14, 20354 HH	428 43- 3071 428 43- 3072
Seniorenberatung	
Kurt-Schumacher-Allee 4, 20097 HH	428 54- 45 57
Bezirksseniorenbeirat im Bezirksamt HH-Mitte	428 54-2 3 03

residual

- Service – Erste Anlaufstellen
Inhaltsverzeichnis
- Kolumne von Andy Grote
Leiter des Bezirksamts HH-Mitte
- Eröffnung der ersten U-Bahn der Welt
„Metropolitan Railway“
- Wiedereröffnung der Hauptkirche St. Katharinen
- Impressum

wirtschaft + arbeit

- UVNord – Konjunkturperspektiven 2013
- Eine Ära geht zu Ende: Vom Freihafen zum
Seezollhafen
- HPA baut neue Kaimauer am Burchardkai
- Tankerlöschbrücke Nr. 5 im Blumensandhafen
- Hamburg bekommt zwei neue Leuchttürme
- HVV-Fahrplanwechsel

stadtentwicklung + umwelt

- Steuerliche 1%-Regel gilt jetzt auch für Fahrräder
- Sprung über die Elbe – Fähre für Wilhelmsburg
- Serie Hafencity: Baakenhafen
- Die Bekassine – Vogel des Jahres 2013

veranstaltungen

- Hamburger Motorradtage
Aktivoli – die Freiwilligenbörse in Hamburg
Reisen Hamburg – Int. Ausstellung Tourismus und
Caravanning
Hanse-Spirit – die Hamburger Spirituosenmesse
Polzeiorchester Hamburg – Konzertübersicht der
öffentlichen Auftritte

lifestyle

- Hanseatischer Charme
- Orientteppiche – Serie: Teil 1
- Teppichwäscherei am Michel

kultur + kunst

- Der rosarote Panther wird 50
- Alberto Giacometti – Zwei Ausstellungen für
Hamburg
1. Int. Biennale Hamburg – Malerei
- Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe
- Termine – Museen
- Galerie Kunststätte am Michel



Liebe Leserinnen und Leser,

auch im neuen Jahr hat der Wohnungsbau in Hamburg-Mitte oberste Priorität. Die Zielzahl von 750 genehmigten Wohneinheiten pro Jahr gemäß dem „Vertrag für Hamburg“ wurde sowohl in 2011 als auch in 2012 sogar übertroffen! Als Grundlage für die Umsetzung von Wohnungsbauvorhaben des Wohnungsbauprogramms werden aktuell eine Vielzahl von Bebauungsplanverfahren im Bezirksamt bearbeitet. Insbesondere ist die Entwicklung im Stadtteil Hammerbrook hervorzuheben. In unmittelbarer Innenstadt Nähe und vielfach in attraktiven Wasserlagen sollen hier in den nächsten Jahren ca. 1.800 Wohnungen für ca. 4.000 Bewohner entstehen.

Mindestens ein Drittel der Wohnungen sollen öffentlich gefördert sein. Auch die frei finanzierten Wohnungen werden preislich weit unter den Neuvermietungsrenten in der Innenstadt, Hafencity, St. Georg oder St. Pauli liegen.

Kern der Entwicklung wird ein ganz neues Wohnquartier für 2.000 Menschen am Sonnin- und Mittelkanal auf nicht mehr benötigten Gewerbeflächen sein. Im ersten Bauabschnitt am Sonninkanal können voraussichtlich schon Anfang 2013 die ersten 320 Wohnungen genehmigt werden, so dass 2014/15 die ersten neuen Bewohnerinnen und Bewohner in den Stadtteil ziehen können. Geplant ist ein neues urbanes Quartier mit Grünanlagen, Supermärkten, Kita, neuen Wegen und Plätzen am Wasser und hoher Attraktivität.

Lebten vor dem Krieg noch 60.000 Menschen in Hammerbrook, wurde nach dem Krieg hier vorrangig der Gewerbestandort City Süd entwickelt. Nur noch 1.700 Menschen leben heute hier – 1.150 davon im Münzviertel. Durch die neuen Wohnungsbauvorhaben verdreifacht sich die Wohnbevölkerung. Gleichzeitig entwickelt sich überall auch der Gewerbestandort Hammerbrook weiter: Am Hochwasserbassin entsteht ein

neuer Stadtteilpark mit eingebetteten kulturellen Nutzungen und Sportanlagen. Ebenfalls am Hochwasserbassin und am Mittelkanal entstehen ab Frühjahr 2013 endlich die lange geplanten Hausbootliegeplätze.

Nirgendwo sonst in Hamburg haben wir die Chance, so innenstadtnah in großer Zahl bezahlbare Wohnungen an attraktiven Wasserlagen zu bauen. Mit Hammerbrook wird ein ganz neuer Wohnstandort auf die Landkarte gesetzt. Das neue Quartier, das in ein spannendes, sich veränderndes urbanes Umfeld eingebettet ist, kann viel Druck von den gentrifizierungsbetroffenen Stadtteilen wie St. Georg und St. Pauli nehmen. Mit der dynamischen Entwicklung von West nach Ost verschieben sich auch die gefühlten Grenzen der Inneren Stadt, also des Teils der Stadt, den man als Hamburger kennt und wo man sich aufhält.

Andy Grote

Bezirksamtsleiter Hamburg-Mitte

Die London Underground ist das älteste und nach der Metro Shanghai zweitlängste U-Bahn-Netz der Welt. Sie erschließt die britische Hauptstadt London und einige angrenzende Gebiete. Der erste Streckenabschnitt der „Metropolitan Railway“ (die heutige Metropolitan Line) wurde vor 150 Jahren, am 10. Januar 1863, als unterirdische, mit Dampflokomotiven befahrene Eisenbahn eröffnet.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden in London zahlreiche Eisenbahnstrecken, doch die einzelnen Kopfbahnhöfe lagen alle außerhalb der Innenstadt. Passagiere mussten zwischen den einzelnen Bahnhöfen mit Kutschen reisen. Bald verkehrten so viele von ihnen, dass die Straßen hoffnungslos verstopft waren.

Nach der Great Exhibition im Jahr 1851 wurden Pläne präsentiert, die eine unterirdisch verlaufende Breitspur-Eisenbahn vorsahen. Die Great Western Railway sollte dadurch die Möglichkeit erhalten, ihre Züge von Paddington bis in die City of London zu führen. Paddington war der am weitesten von der City entfernte Endbahnhof und nach der Fertigstellung der Eisenbahnstrecke nach Birmingham verschlechterte sich die Verkehrssituation auf den Zufahrtsstraßen erheblich.

Die Great Northern Railway, deren Endbahnhof King's Cross ebenfalls von dieser Strecke profitieren würde, unterstützte den Plan. Eine oberirdische Streckenführung war von vornherein ausgeschlossen, da man es für sinnvoll hielt, die Züge vom Straßenverkehr zu trennen. Auch sprachen ästhetische Aspekte für eine Untergrund - statt einer Hochbahn.

Metropolitan Railway

Am 7. August 1854 wurde die „Metropolitan Railway“ (MetR) gegründet. Das Projekt kam einige Jahre lang nicht schnell voran,

weil das Investitionskapital zunächst nur spärlich floss. Schließlich begannen die Bauarbeiten im Februar 1860. Nach zahlreichen Verzögerungen konnte am 10. Januar 1863 die erste mit Dampflokomotiven betriebene U-Bahn eröffnet werden. Die Strecke führte von Paddington (Bishop's Road) (heute Paddington) nach Farringdon Street, nahe der heutigen Station Farringdon. Am ersten Betriebstag fuhren 40.000 Personen mit der neuen Bahn. Dieser Abschnitt wird heute von der Hammersmith & City Line, der Circle Line und teilweise von der Metropolitan Line befahren.



JOHN CHRISTOPHER PADDINGTON STATION THROUGH TIME



Die Strecke Paddington ist auch durch den Kriminalfilm der britischen Autorin Agatha Christie „16 Uhr 50 ab Paddington“ (Originaltitel: *Murder She Said*), 1961, der erste von insgesamt vier Miss-Marple-Verfilmungen mit Margaret Rutherford in der Hauptrolle, bekannt.

Die Strecke diente zunächst hauptsächlich als innerstädtische Verlängerung der Great Western Railway (GWR). Aus diesem Grund waren neben Normalspur-Gleisen (1435 mm) auch Breitspur-Gleise (2140 mm) verlegt worden. In den ersten Monaten nutzte die Metropolitan Railway ausschließlich GWR-Rollmaterial. Differenzen zwischen beiden Unternehmen führten am 30. September 1863 zum Rückzug der GWR. Die MetR musste eine Zeit lang das Rollmaterial von der Great Northern Railway und der London and North Western Railway anmieten, bis ihre erste Bestellung ausgeliefert war.

Von Beginn an galt auf den Zügen der MetR aus Sicherheitsgründen ein Rauchverbot. Auf vielfachen Wunsch der Öffentlichkeit führte sie jedoch 1874 Wagen mit Raucherabteilen ein. Auch war die MetR eine der ersten Eisenbahngesellschaften des Landes, die besonders günstige Tarife für Arbeiter anbot; diese galten vorerst jedoch nur in einigen wenigen Zügen. Im Jahr 1880 beförderte die MetR bereits 40 Millionen Fahrgäste pro Jahr.

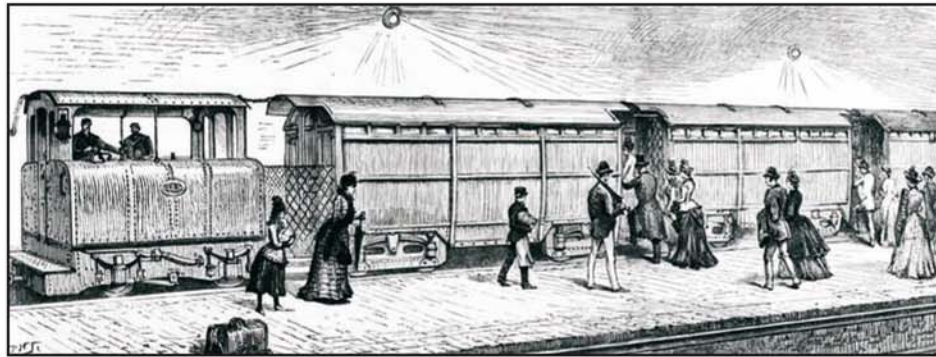


Brill Station, 1935

Nach 1868 begann die Metropolitan Railway, ihr Netz nach Nordwesten zu erweitern. 1880 wurde Harrow erreicht, 1887 Rickmansworth, 1889 Chesham und 1892 Aylesbury in der Grafschaft Buckinghamshire. Von Aylesbury aus verkehrten bereits ab 1891 Züge nach Verney Junction, ab 1899 auch nach Brill, etwa 90 Kilometer von Baker Street entfernt. Ursprünglich wollte die MetR sich als überregionales Eisenbahnunternehmen etablieren. Von Baker Street aus sollten Schnellzüge nach Oxford und weiter in die Midlands verkehren; ein Traum, der sich letztlich nicht erfüllte. Das von der Gesellschaft erschlossene Gebiet in Middlesex wurde innerhalb weniger Jahrzehnte vollständig verstädtert und erhielt bald den Spitznamen Metro-land.

Metropolitan District Railway

Am 29. Juli 1864 erfolgte die Gründung einer zweiten Gesellschaft, der Metropolitan District Railway (MDR; heute District Line). Deren Hauptaufgabe war die Fertigstellung des südlichen Teils des Innenstadtrings, auch Inner Circle genannt. Deren erste Strecke zwischen South Kensington und Westminster wurde am 24. Dezember 1868 eröffnet.



Zug der City and South London Railway

Auch die MDR expandierte in die schnell wachsenden Vororte. In enger Kooperation mit anderen Eisenbahngesellschaften entstanden unter anderem Strecken nach Hammersmith (1874), Richmond (1877), Ealing Broadway (1879) und Wimbledon (1889).

Am 6. Oktober 1884 wurde mit der Strecke Mansion House – Tower of London die letzte Lücke geschlossen. Obwohl die Circle Line erst 1949 als eigenständige Linie geschaffen wurde, fuhren beide Gesellschaften um den ganzen Ring (Circle) herum und lieferten sich einen harten Konkurrenzkampf.

Erste Tubes und Elektrifizierung

Technologische Neuentwicklungen wie der Schildvortrieb ermöglichten den Bau von tief unter der Oberfläche liegenden Tunneln. Am 2. August 1870 wurde die Tower Subway eröffnet, die erste Röhrenbahn (Tube) der Welt, mit einer Spurweite von 762 mm. Die Stationen befanden sich nördlich des Tower of London und in Southwark in der Vine Street. Ein Kabel zog den Wagen durch die Röhre, als Antrieb dienten zwei Dampfmaschinen mit einer Leistung von 4 PS.

Das System erwies sich als kaum brauchbar, da der einzige Wagen lediglich 10 Personen Platz bot. Da es kein Ausweichgleis gab, konnte auch kein zweiter Wagen im Tunnel verkehren. Bereits am 24. Dezember 1870 wurde die Anlage ausgebaut und der Tunnel musste fortan zu Fuß passiert werden. Nach Eröffnung der Tower Bridge im Jahr 1894 wurde der Tunnel ganz stillgelegt. Heute ist noch das kleine Eingangsgebäude am Tower erhalten. Die

Tower Subway war dennoch kein totaler Misserfolg, denn es wurde bewiesen, dass auch unter der Themse ein Tunnel gebaut werden kann.

Die erste elektrisch betriebene U-Bahn-Strecke, die City and South London Railway, wurde am 4. November 1890 zwischen Stockwell und King William Street am nördlichen Ende der London Bridge eröffnet. Diese Strecke bildet einen Teil der heutigen Northern Line. 1898 erfolgte die Eröffnung der kurzen Waterloo & City Line zwischen der City of London und dem Bahnhof Waterloo.

Zwischen 1901 und 1908 wurden die mit Dampf betriebenen Linien nach zunehmenden Beschwerden der Fahrgäste ebenfalls weitgehend elektrifiziert: Die saubere elektrische Energie hatte Anklang gefunden und dreckige Dampfzüge in engen Tunneln wurden als gesundheitsgefährdend und antiquiert empfunden. Um die Strecken mit Elektrizität versorgen zu können, entstanden zwei Kohlekraftwerke, die Lots Road Power Station und die Neasden Power Station.

Expansion

Um die Wende zum 20. Jahrhundert hatte sich die Tunnelbau-Technologie erneut rasch weiterentwickelt, so dass innerhalb kurzer Zeit vier weitere Röhrenbahnen entstanden:

- Central London Railway (1900 eröffnet, heute Central Line)
- Great Northern, Piccadilly and Brompton Railway (1906 eröffnet, heute Piccadilly Line)
- Baker Street and Waterloo Railway (1906 eröffnet, heute Bakerloo Line)
- Charing Cross, Euston and Hampstead Railway (1907 eröffnet, heute Northern Line)

Diese Zersplitterung der Kräfte war ineffizient. Verbindungen zwischen einzelnen Linien gab es praktisch keine, so dass die Fahrgäste gezwungen waren, sich zuerst an die Oberfläche zu begeben, eine Straße zu überqueren und dann wieder hinabzusteigen. Der Betrieb dieser Bahnen war teuer, und so hielten die Gesellschaften Ausschau nach finanzkräftigen Investoren.

Ein solcher Investor war der US-Amerikaner Charles Tyson Yerkes. Seine Underground Electric Railways Company of London (UERL) übernahm im Jahr 1900 zunächst die finanziell angeschlagene Hampstead-Eisenbahn. Zwei Jahre später kontrollierte Yerkes alle übrigen Gesellschaften mit Ausnahme der Waterloo & City Line und der Metropolitan Line. Die UERL trat ab 1902 unter dem Markennamen Underground Group auf und erwarb mit der Zeit auch Dutzende von Straßenbahn- und Buslinien. Die Vereinheitlichung des Streckennetzes machte sich auch in der Architektur bemerkbar: Leslie Green, Yerkes' „Hausarchitekt“, baute nicht weniger als 28 Stationsgebäude, die alle einen ähnlichen Stil aufweisen.

Der Verlauf der Londoner U-Bahn in größerer Tiefe und der damit verbundene Zugang mittels großer Aufzüge erklären die voluminösen Stationsgebäude, die in dieser Form beispielsweise in Paris nicht vorhanden sind, wo der Zugang zu den Stationen in der Regel durch Treppen erfolgt.

1933 wurde die öffentlich-rechtliche Gesellschaft London Passenger Transport Board geschaffen; sie übernahm Yerkes' Unternehmen, die Metropolitan Railway sowie alle privaten Bus- und Tramlinien.

Gebäude 55 Broadway, Underground-Hauptsitz



Zwischen den beiden Weltkriegen wurde das Netz der Underground nochmals markant erweitert, vor allem die Northern Line und die Piccadilly Line. Für diese Erweiterungen entwarf Charles Holden repräsentative und weitläufige Stationsgebäude im Art-Déco-Stil, die heute teilweise unter Denkmalschutz stehen.

Ebenfalls von Holden stammt das Gebäude 55 Broadway über der Station St. James's Park, der Hauptsitz von London Underground.

Zukunftspläne „Tube Upgrade Plan“

Die britische Regierung hat insgesamt 16 Milliarden Pfund für Investitionen bis zum Jahr 2030 zugesagt. Sie setzte folgende Prioritäten: Reduzierung der Verspätungen, Einbau neuer Aufzüge und Rolltreppen, mehr Sauberkeit und Sicherheit sowie eine neue Station beim neuen Wembley-Stadion. Die Kapazität einzelner Linien wird erhöht.

Wiedereröffnung der

Nach fünfjähriger Sanierung wurde am 1. Advents-Sonntag (2.12.2012) die Hamburger Hauptkirche St. Katharinen mit einem Festgottesdienst wiedereröffnet.

An der Feierlichkeit mit Hauptpastorin Dr. Ulrike Murmann nahmen auch Bischöfin Kirsten Fehrs, Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz sowie 1200 Besucherinnen und Besucher teil.

„Heute ist der Tag des Einzugs! Endlich wieder offen! Endlich wieder Gottesdienst in diesem herrlichen Raum!“ So begann Ulrike Murmann ihre Predigt. „Den Himmel auf Erden können wir nicht bauen, aber einen Raum, der ihn verheißt und die Sehnsucht nach einem besseren Leben in uns wach hält. Dieser Raum tut das.“

In seinem Grußwort sagte Olaf Scholz: „Kirchtürme sind Ausrufezeichen im Stadtbild, und St. Katharinen kommt unter den fünf Hamburger Hauptkirchen eine besondere Rolle zu: Ihre Turmschaft ist trotz vieler Veränderungen über die Jahrhunderte das älteste aufrecht stehende Bauwerk in Hamburg.“

Über fünf Jahre liefen die umfangreichen Sanierungsarbeiten. Unter anderem sind eine neue Chorempore sowie ein neuer Fußbodenaufbau mit einer neuen, zeitgemäßen Heizungsanlage entstanden, die liturgischen Elemente im Raum und das Kirchengestühl wurden restauriert. Die Sanierung war notwendig geworden, weil die knappen Mittel während des Wiederaufbaus in der Nachkriegszeit keine nachhaltigen Baumaßnahmen zuließen, so dass bröckelnder Sandstein, klaffende Risse im Mauerwerk und marode Strebepfeiler die Baumaßnahmen erzwangen.

Diese Wiedereröffnung ist ein sichtbares Zeichen für die Verbundenheit der Hamburgerinnen und Hamburger mit ihrer Hauptkirche St. Katharinen. Die ursprüngliche Errichtung auf ehemals sumpfigem Marschgelände mag zwar immer wieder statische Herausforderungen mit sich bringen. Die ideelle Basis dagegen ist unerschütterlich“, so Olaf Scholz.

Das Gemeindeleben ging auch während der Schließung weiter: Gottesdienste fanden in der Katharinenschule in der HafenCity oder in benachbarten Hauptkirchen statt. Mit dem Stadtteilstück „Katharina feiert!“ und Flohmärkten auf dem Kirchhof oder mit der „EM im Fleet“ war St. Katharinen im Quartier präsent. Auch die „große“ und die Kinder- und Jugendkantorei waren unterwegs und gaben Konzerte an unterschiedlichen Orten in der Stadt.

„Ich danke allen in der Gemeinde von St. Katharinen, dass sie die Hauptkirche während der vergangenen Monate der Sanierung mit so viel Engagement in unsere Stadt hinein getragen haben. Während im Hauptschiff die jahrhundertalte Substanz bis in den Kern freigelegt und restauriert wurde, haben sie gezeigt, was Kirche in Hamburg bedeutet: Ein fruchtbares Netzwerk vieler Gemeinden, das auch außerhalb von Gotteshäusern Impulse setzt“, so Bischöfin Fehrs.

Von der Turmspitze bis zum Kellerboden werden insgesamt ca. 23 Mio. Euro verbaut. Gefördert wird die Sanierung u. a. von Land und Bund (hier insbesondere durch das Programm für national wertvolle Kulturdenkmäler) sowie vom Kirchenkreis Hamburg-Ost, von Stiftungen, Institutionen, Unternehmen und zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern.

Hauptkirche St. Katharinen



Sankt Katharinen ist eine der fünf Hamburger Hauptkirchen. Ihr Turmschaft aus dem 13. Jahrhundert ist nach dem Leuchtturm von Neuwerk das zweitälteste aufrecht stehende Bauwerk Hamburgs. Sie liegt gegenüber der Speicherstadt an der Straße Bei den Mühlen und ist herkömmlich die Kirche der Seeleute.

Die Kirche, erstmals in einer Urkunde von 1256 erwähnt, war der Mittelpunkt der Gemeinde auf den Elbinseln Grimm, Cremon, Brook, Wandrahm und Kehr wieder. Der Neubau des Langhauses wurde um 1450 abgeschlossen. In den Jahren 1566 bis 1568 erfolgte eine farbige Fassung der Turmfassade durch den zu der Zeit in Hamburg ansässigen Maler Daniel Freese. Von dem Künstler stammte auch das Gemälde Urteil Salomonis als Pfeilerbekleidung. Die dreischiffige gotische Pseudobasilika mit Chorumgang hat eine gegenüber dem Turm nach Norden verschobene Achse. Das Mittelschiff besitzt eine Höhe von 29 Metern.

Bis ins 16. Jahrhundert hatten die Schiffe einzelne Dächer, die von einem gemeinsamen Dach abgelöst wurden. Wegen des schlechten Baugrundes der Elbmarsch hat es zahlreiche Setzungen gegeben, die durch Maueranker abgefangen werden mussten, einer zeigt die Jahreszahl 1660. Der 1657 errichtete barocke Turmhelm (erschaffen von Peter Marquardt, Zimmermeister aus Plauen) mit mehreren Stufen trägt die Krone der heiligen Katharina. Sie wurde der Sage nach aus dem Goldschatz Klaus Störtebeckers hergestellt.

Nach weitgehender Zerstörung während eines Bombenangriffs am 30. Juli 1943 blieben im Wesentlichen nur noch die Außenmauern und der Turmschaft erhalten. In den Jahren 1950 bis 1956 erfolgte die Rekonstruktion, aufgrund von Geldmangel der Gemeinde allerdings nur ungenügend. 1957 war der zerstörte, 116,7 Meter hohe Turm durch eine Stahlkonstruktion in der Form des 17. Jahrhunderts wiederhergestellt.

Als dem städtebaulichen Projekt HafenCity nahegelegene und zuständige Kirche, wurde sie seit dem Jahr 2007 umfassend saniert. Neben dem Neuaufbau der Strebepfeiler, dem Austausch von Mauerwerk, der Erneuerung des Kupferdachs wurde auch die Wiederherstellung der 1943 zerstörten Orgel betrieben.

Die Orgel galt bereits im 16. Jahrhundert als das bedeutendste Instrument Hamburgs.

Im 17. Jahrhundert wurde sie auf insgesamt 58 Register auf vier Manuale erweitert. Berühmte Organisten wie Heinrich Scheidemann und Johann Adam Reincken wirkten an dem Instrument. Anfang des 18. Jahrhunderts war Johann Sebastian Bach (1685–1750) mehrmals Gast in St. Katharinen, da er die Orgel sehr schätzte. Bis heute bekannt ist sein Orgelkonzert im Jahre 1720 vor den Honoratioren der Stadt; sein Orgelwerk Fantasie und Fuge g-moll geht auf dieses Ereignis zurück.

Von der historischen Orgel, die 1943 weitgehend zerstört wurde, sind noch 520 Pfeifen aus 20 Registern erhalten. Diese bilden zusammen mit Fotos von der äußeren Anlage und einer vor 1943 erstellten Dokumentation den Ausgangspunkt für eine wissenschaftlich verantwortete Rekonstruktion des Instruments.

Hauptkirche St. Katharinen
Katharinenkirchhof 1 | 20457 Hamburg

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag von 10 bis 17 Uhr
Sonnabend und Sonntag von 11 bis 17 Uhr

Auf der Konjunkturperspektiven-Veranstaltung von UVNord – Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein gemeinsam mit dem IVH – Industrieverband Hamburg nahmen am 5. Dezember über 200 geladene Gäste aus allen Bereichen des öffentlichen Lebens teil. Mit dieser Traditionsveranstaltung von UVNord und IVH wird zugleich der sozioökonomische Datenkranz für die kommende Tarifrunde abgesteckt. Die Konjunkturperspektiven des Jahres 2013 erörterten Prof. Dr. Michael Bräuninger, Forschungsdirektor am HWWI und Dr. Rolf Kroker, Geschäftsführer im Institut der deutschen Wirtschaft Köln e. V., unter der Moderation von UVNord-Präsident Uli Wachholtz.

Michael Westhagemann, Vorsitzender des Industrieverbands Hamburg (IVH), verdeutlichte in der Begrüßung und Einführung: „Die Wachstumsrückgänge in weiten Teilen der Welt, wie in China, Indien und Brasilien sowie die Unsicherheiten in Europa, wirken sich unvermindert auf alle Bereiche der Industrie aus und lassen den Export-Motor 2013 schwächeln. Die konjunkturellen Aussichten für die Hamburger Industrie werden sich für die erste Hälfte 2013, unter anderem auch wegen der Investitionsrückgänge in Südeuropa, insgesamt in der ersten Jahreshälfte verbessern. Allerdings bedeutet das für weite Teile unserer Branche, mit 120.000 Beschäftigten allein in Hamburg, Stagnation auf hohem Niveau. Für die zweite Jahreshälfte erwarten wir eine Aufhellung der Konjunkturaussichten. Positiv sehen wir den unverändert stabilen Arbeitsmarkt in unserer Region, und das gilt auch für 2013. Unsere Unternehmer bemühen sich nach wie vor darum, Fachkräfte für unbesetzte Stellen zu gewinnen.“

In der anschließenden Podiumsdiskussion wurden die Erwartungen für das Jahr 2013 deutlich formuliert:

UVNord-Präsident Uli Wachholtz: „Nach wie vor belastet die Euroschuldenkrise und die schwächelnde Weltwirtschaft die deutsche Konjunktur. Die steigenden Rohstoffpreise und vor allem die in Deutschland überproportional steigenden Energiepreise belasten die Unternehmen.“



Westhagemann, Bräuninger, Kroker, Wachholtz

Deshalb ist mit Blick auf das Jahr 2013 Vorsicht angesagt und Augenmaß das Gebot der Stunde. Dies gilt auch für die künftigen Tarifrunden. Von der Politik erwarte ich ein entschlossenes Handeln. Der Abbau des strukturellen Defizits in den öffentlichen Haushalten hat Priorität. Dabei muss die Politik wieder mehr Gewicht auf Investitionen legen, sie sind das Fundament einer gesunden wirtschaftlichen Entwicklung. Gerade im Bereich der Verkehrsinfrastruktur hat der Norden noch erheblichen Nachholbedarf: Die Fahrrinnenanpassung der Elbe, eine Lösung des Schlickproblems im Hamburger Hafen, den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals mit Ertüchtigung der Schleusen, eine zukunftsfähige Hinterlandanbindung der festen Querung über den Fehmarnbelt sowie eine vollständige A20 mit Elbquerung bei Glückstadt sind Investitionen in die Zukunft der Arbeitsplätze von heute und morgen.“

Prof. Dr. Michael Bräuninger, Forschungsdirektor am HWWI: „Derzeit trübt die Rezession im Euroraum die konjunkturelle Situation in Deutschland. In der ersten Jahreshälfte Jahres 2013 wird sie sich allmählich wieder erholen. Bei verbesserter Weltkonjunktur dürfte die deutsche Wirtschaft in der zweiten Jahreshälfte dann an Schwung gewinnen.“

Dr. Rolf Kroker, Geschäftsführer im Institut der deutschen Wirtschaft in Köln e. V.: „Die deutsche Wirtschaft steht vor einem schwierigen Winterhalbjahr, wird aber nicht in eine Rezession geraten. Ab dem zweiten

Quartal 2013 setzt eine allmähliche Erholung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ein. Insgesamt aber bleibt das Wachstum im Jahr 2013 schwach. Das reale Bruttoinlandsprodukt wird jahresdurchschnittlich nur um maximal 0,75 Prozent steigen und damit schwächer wachsen als in diesem Jahr. Die Investitionstätigkeit der Unternehmen bleibt verhalten, obwohl die Finanzierungsbedingungen sehr günstig sind. Die schwache Nachfrage aus der Eurozone und die Verunsicherung über den zukünftigen wirtschaftspolitischen Kurs sind derzeit die wichtigsten Investitions- und Wachstumsbremsen.“

Quelle:



Vereinigung der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.

Eine Ära geht zu Ende:

Vom Freihafen zum Seezollhafen

Die Anforderungen an einen Hafen ändern sich stetig. Um für die Herausforderungen der Zukunft gerüstet zu sein, muss sich der Hamburger Hafen ständig an die aktuellen und erwarteten Marktbedürfnisse anpassen. Anfang 2013 steht eine der größten Veränderungen in der fast 825-jährigen Geschichte des Hafens bevor – die Auflösung des Hamburger Freihafens.

Am 1. Januar 2013 geht in Hamburg eine Ära zu Ende: Dann wird der Freihafen, der rund ein Fünftel des Hamburger Hafengebiets ausmacht, aufgelöst. Ein Schritt, der vielleicht überraschen mag. Denn unbestritten ist, dass der Hamburger Freihafen über 120 Jahre lang ein Privileg war, das erheblich zur Entwicklung Hamburgs als Welthafen und Handelsmetropole beigetragen hat.

Der Hamburger Freihafen wurde am 15. Oktober 1888 gegründet. An diesem Tag schloss sich die Freie und Hansestadt Hamburg dem Deutschen Zollgebiet an, mit einer Ausnahme – der als Freihafen bezeichneten zollfreien Hafenzonen. Nach dem Zollanschluss Hamburgs erlebte der Außenhandel einen enormen Aufschwung, so dass das Freihafengebiet 1910 sogar noch einmal um den Freihafenteil Waltersdorf erweitert wurde. Heute erstreckt sich das Gebiet über knapp fünfzehn Quadratkilometer.

Zukunft Seezollhafen

Verschiedene Entwicklungen in der Vergangenheit haben dazu geführt, dass der Freihafenstatus an Bedeutung verloren hat. Zum einen ist der Anteil von Drittlandswaren am Warenumschlag durch den europäischen Binnenmarkt

stark zurückgegangen. Zum anderen sind auch die Zollsätze für Drittlandswaren im Rahmen von WTO-Verhandlungsrunden und bilateralen Handelsabkommen gesunken. Auch das Privileg der Anmelde- und Gestellungsfreiheit für seewärtig ankommende Waren im Freihafen besteht heute aufgrund von Veränderungen im Zollrecht nicht mehr. Außerdem führen die im Freihafen nötigen Kontrollen an den Zollgrenzen häufig zu Staus und damit zu Verspätungen in der Transportkette.



Dies sind einige der Gründe für die Anfang 2011 erfolgte Verabschiedung des „Gesetzes zur Aufhebung des Freihafens Hamburg“ von Bundestag und Bundesrat auf Antrag des Hamburger Senats. Zum 1. Januar 2013 werden daher für den gesamten Hamburger Hafen die allgemeingültigen Regelungen für Seezollhäfen in der Europäischen Union gelten. Damit entfallen die besonderen Überwachungsverfahren für die Lagerung und Behandlung von Gemeinschaftswaren im Hafengebiet ebenso wie die zeitaufwendigen Leerkontrollen an den Grenzübergängen des Freihafens von zurzeit noch ca. einer Million Leercontainern pro Jahr. Auch für die zukünftige Entwicklung von Stadt und Hafen ist die Freihafenaufhebung bedeutend: Die Freie und Hansestadt Hamburg erlangt wieder die volle Planungshoheit über das Freihafengebiet und kann die Flächen ohne Zustimmung der Zollverwaltung weiterentwickeln.

Hamburger Hafen macht sich fit für Schiffe der neuesten Generation

Die Hamburg Port Authority (HPA) hat den letzten Bauabschnitt der neuen Kaimauer am Containerterminal Burchardkai abgeschlossen. Seit Sommer 2009 hat die HPA auf einer Länge von rund 700 Metern eine neue Kaimauer für die Liegeplätze 3 und 4 gebaut. Damit



HHLA CTB im Sommer 2012 beim letzten Bauabschnitt | © HHM / M. Lindner

schaft die HPA zusammen mit der HHLA weitere Liegeplätze für die zunehmende Zahl sehr großer Containerschiffe. Die HPA hat das Projekt kosten- und termingerecht abgeschlossen. Insgesamt hat das Unternehmen zwischen 1999 und 2012 rund 100 Millionen Euro in die neuen Kaimauern und Liegewannen investiert. Der nun abgeschlossene letzte Bauabschnitt machte rund die Hälfte der Kosten aus.

Mit den nun abgeschlossenen Arbeiten verfügt der Terminal Burchardkai auf einer Länge von über 1,5 Kilometern über eine

neue Kaimauer. Bereits 2008 hatte die HPA die ersten beiden Bauabschnitte mit einer Länge von knapp 900 Metern fertig gestellt und an die HHLA übergeben.

Die neue Kaimauer ist als sogenannte Hamburger Lösung konzipiert und rund 22 Meter vor die alte Kaimauer gebaut worden. Für die beiden nun fertig gestellten Bauabschnitte hat die HPA rund 1500 Pfähle in den Untergrund gebracht, 19.000 Kubikmeter Stahlbeton verbaut und 260.000 Kubikmeter Sand aufgespült.

Nach der Übergabe der neuen Kaimauer wird die HHLA nun die noch laufenden Baumaßnahmen zur Herrichtung des Hochwasserschutzes und der Flächenbefestigung abschließen. Die letzten Bauarbeiten sollen bis Ende 2013 abgeschlossen sein.



© HPA

Zusammen mit HHLA-Vorstand Dr. Stefan Behn, Henning Schrewe, Geschäftsführer Hoch Tief Solutions AG, und HPA-Geschäftsführer Jens Meier, weihte Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch die neue Kaimauer am 21. November 2012 ein.

Wirtschaftssenator Frank Horch: „Der Verkehrsträger Schiff bleibt die unangefochtene Nummer eins im globalen Warenhandel. Dabei werden die Containerverkehre weiter die herausragende Rolle spielen. Damit der Hamburger Hafen das prognostizierte Umschlagpotenzial erschließen kann, bedarf es ausreichender Kapazitäten. Dazu zählen natürlich auch adäquate Liegeplätze, die einen reibungslosen Umschlag ermöglichen. Die Erneuerung hier am Bur-

chardkai ist ein wichtiger Schritt, diese künftigen Verkehre schnell und effektiv abwickeln zu können.“

Jens Meier, HPA-Geschäftsführer: „Hafen-ausbau in Hamburg bedeutet vor allem, die Effizienz der vorhandenen Anlagen und Verkehrswege zu erhöhen. Unser Ziel ist, die Hafenunternehmen in die Lage zu versetzen, optimal im Hamburger Hafen zu wirtschaften.“

Dr. Stefan Behn, HHLA-Vorstand für das Segment Container: „Die neuen Liegeplätze am Waltershofer Hafen schaffen die optimalen Voraussetzungen für die effiziente Abfertigung von Großschiffen – auch der kommenden Generationen. Die fünf Twin-Forty-Containerbrücken, die im kommenden Frühjahr für die neuen Burchardkai-Liegeplätze geliefert werden, sind für Großcontainerschiffe mit einer Breite von bis zu 25 Containerreihen ausgelegt. Damit steigern die neuen Großschiff-Liegeplätze die Attraktivität des Hamburger Hafens für unsere internationalen Reederkunden deutlich.“

(www.hamburg-port-authority.de)

Tankerlöschbrücke Nr. 5 im Blumensandhafen

Nach eineinhalb Jahren Bauzeit hat die Hamburg Port Authority (HPA) die Arbeiten an der Tankerlöschbrücke Nr. 5 im Blumensandhafen/Hohe Schaar abgeschlossen. Es ist die erste Tankerlöschbrücke, die von der HPA geplant und gebaut wurde. Die Planungs- und Bauphase erfolgte dabei in enger Abstimmung mit dem künftigen Nutzer, dem Vopak Terminal Hamburg.

Wirtschaftssenator Frank Horch, Wolfgang Hurtienne, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority (HPA), sowie Frank Erkelens, Divisionspräsident Vopak und Janhein van den Eijnden, Managing Director Vopak Hamburg, weihten die Brücke am 8. November 2012 offiziell ein. „Durch den Neubau dieser Tankerlöschbrücke wurde durch die HPA ein weiteres Entwicklungsvorhaben zur Anpassung von Umschlags- und Verkehrsinfrastruktur rechtzeitig realisiert. Das Hamburger Terminal der Vopak spielt eine wichtige Rolle in den internationalen Logistikketten“, sagte Wirtschaftssenator Frank Horch.

Auf dem Gelände Hohe Schaar lagert Vopak verschiedene Mineralölprodukte (z.B. Heiz-, Gas- und Grundöle sowie Diesel). Insgesamt

umfasst der Betriebsteil 19 Lagertanks mit einem Gesamtvolumen von ca. 229.000 qm. Mit der neuen Tankerlöschbrücke verfügt das Tanklager Hohe Schaar nun über eine direkte wasserseitige Umschlagsmöglichkeit für Flüssiggüter. „Diese hochmoderne Tankerlöschbrücke schafft die Voraussetzungen für weiteres Wachstum – für unsere Kunden, für Hamburg und für Vopak“, sagte Janhein van den Eijnden, Managing Director Vopak Hamburg.

Umweltschutz und höchste Sicherheit

„Mit der Unterstützung von Vopak haben wir es geschafft, den Bau der Tankerlöschbrücke so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten. Durch Ausgleichsflächen an der Norderelbe kann wichtiger Lebensraum für viele Pflanzen- und Tierarten im Hamburger Hafen erhalten bleiben.“

Zudem lag bei der Planung und Errichtung der Umschlagsflächen und Anlagen ein besonderer Fokus auf der Umsetzung der umwelt- und wasserrechtlichen Auflagen“, sagte Wolfgang Hurtienne, Geschäftsführer der HPA.

So sind die Verladearme und -schläuche mit sogenannten Abdriftsicherungssystemen ausgestattet. Im Falle eines Abtreibens des Schiffes während des Umschlags werden der Produktfluss und die Verladung sofort abgebrochen, so dass kein Produkt ins Gewässer gelangt. Zusätzlich entspricht die Anlage den sicherheitstechnischen Anforderungen für Seehäfen gemäß ISPS (International Ship and Port Facility Security) Code. Sämtliche neue Verladeeinrichtungen ermöglichen eine automatische Betriebsweise der Anlage. Vopak Dupeg verfügt im Betriebsteil Neuhoof über einen zentralen Kontrollraum, der rund um die Uhr besetzt ist und von dem die Umschlagsprozesse überwacht und gesteuert werden können. Sowohl in ihrer Ausrüstung als auch der Betriebsweise entspricht die Anlage dem neuesten Stand der Technik.

©Foto: Fa. Vopak



Hamburg bekommt zwei neue Leuchttürme

Hamburg bekommt im Rahmen der Westerweiterung einen der höchsten Leuchttürme in Europa. Dieser wird Teil einer Richtfeuerlinie am Bubendeyufer sein, die von der Schifffahrt als optisches Hilfsmittel bei der Navigation genutzt wird.

Das etwa 70 Meter hohe Unterfeuer wird vor der Böschung stehen, das fast 100 Meter hohe Oberfeuer etwas weiter hinten, hinter den Containerbrücken der zukünftigen Fläche des erweiterten EUROGATE-Terminals. Der größere der beiden Leuchttürme ist trotz seiner Ausmaße immer noch niedriger als

der Turm des Hamburger Rathauses – beide Bauten werden sich also harmonisch in das industriell geprägte Bild des Hamburger Hafens integrieren.

Zum Hintergrund der Planungen: Das bestehende Containerterminal Hamburg der Firma EUROGATE soll im Rahmen der Westerweiterung umgestaltet werden. Für eine höchstmögliche Navigationssicherheit müssen die dort stehenden Leuchttürme ersetzt werden. Wann genau die neuen Richtfeuer gebaut werden, ist zurzeit nicht absehbar, weil das Planfeststellungsverfahren noch läuft und der Genehmigungsbescheid noch aussteht.

Eckdaten Unterfeuer

- Höhe 75,92 Meter NN
- Mitte des Feuers auf 74,15 M NN
- Gewicht des Turms ca. 180 Tonnen
- Durchmesser: 4 Meter
- Aufzug und Treppe: 340 Stufen
- Farbe: schwarze und weiße Streifen

Eckdaten Oberfeuer

- Höhe 99,2 Meter NN
- Mitte des Feuers auf 96,6 M NN
- Gewicht des Turms ca. 235 Tonnen
- Durchmesser: 4 Meter
- Aufzug und Treppe: 468 Stufen
- Farbe: schwarze und weiße Streifen



(Fotomontage)

Westerweiterung

Mit der Westerweiterung realisiert die Hamburg Port Authority (HPA) den Flächenausbau des EUROGATE Container Terminals Hamburg. Für den Ausbau des EUROGATE Container Terminals Hamburg in nordwestlicher Richtung trifft die HPA im Waltershofer Hafen auf einer 38 Hektar großen Fläche alle notwendigen Vorkehrungen. Eine Kaimauer von 1.059 Meter Länge sowie

eine leistungsfähige Umschlaganlage werden die Abfertigung von zusätzlichen zwei Millionen 20-Fuß-Standard-Containern (TEU = Twenty feet Equivalent Unit) jährlich ermöglichen. Durch die Westerweiterung erhöht EUROGATE die Kapazitäten des Container Terminals Hamburg auf insgesamt sechs Millionen TEU pro Jahr.

Am 9. Dezember 2012 trat der neue HVV-Fahrplan 2013 in Kraft und mit ihm die seit Jahren größte Ausweitung des HVV-Angebots.

„Die seit Jahren steigenden Fahrgastzahlen im HVV erfordern eine deutliche und stetige Ausweitung der Kapazitäten im öffentlichen Nahverkehr“, sagte Frank Horch, Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen. „Neue Linien, dichtere Takte und größere Fahrzeuge sind die Komponenten des umfassenden HVV-Maßnahmenpakets, das uns diesem Ziel ein großes Stück näher bringt“, so Horch weiter. Die Höhe der Kosten für die Leistungsverbesserungen bezifferte Horch auf 8 Millionen Euro pro Jahr.

„Der HVV verbessert seinen Service und trägt damit den Prioritäten Rechnung, die sich bei regelmäßigen Fahrgastbefragungen und aufgrund der steigenden Nachfrage herauskristallisiert haben“, betonte Dietrich Hartmann, Geschäftsführer des Hamburger Verkehrsverbundes. Die Fahrgäste hätten in den Befragungen ihre Zufriedenheit mit der Qualität des HVV zum Ausdruck gebracht. „Diesen Qualitätsstandard nicht nur zu halten, sondern weiter zu optimieren, ist unser Ziel“, so Hartmann.

Die wichtigsten Neuerungen ab 9. Dezember sind:

U-Bahnlinie U 4

Die U-Bahnlinie U4 nimmt ihren Betrieb auf

und verkehrt zwischen den Haltestellen Billstedt und Hafencity im 10-Minuten-Takt. Bis zur Haltestelle U Jungfernstieg fährt die neue U4 auf der gleichen Strecke wie die U2 und erhöht auf diesem Abschnitt die Kapazitäten.

Gleichzeitig wurde in der Hafencity das Busangebot angepasst:

Stadtbuslinie 111

Die neue Linie 111 verkehrt als „Hafenrandlinie“ im 20-Minuten-Takt ab Bahnhof Altona über die Haltestellen Große Elbstraße, Reeperbahn und St. Pauli-Landungsbrücken bis zur Haltestelle U Überseequartier. Damit wird die Große Elbstraße mit dem zweiten Fährterminal und den neuen Gewerbeansiedlungen deutlich besser bedient. Außerdem werden mit der neuen Linie 111 auch die Wohngebiete im Bereich Pepermöhlenbek sowie die neu entstandenen Wohn- und Geschäftsbereiche in der Davidstraße und in der Bernhard-Nocht-Straße angebunden und erhalten somit eine direkte Anbindung in die Hafencity.

Metrobuslinie 6

In Ergänzung zur U4 ändert sich die Linienführung der Metrobuslinie 6 und erschließt mit rund der Hälfte der Fahrten die Speicherstadt. Die andere Hälfte der Fahrten führt die Linie 6 künftig ab Rathausmarkt außerdem auf einen neuen Linienast über die Haltestellen U Rödingsmarkt, Michaeliskirche (Ludwig-Erhardt-Straße)

und U St. Pauli bis zur U Feldstraße. Darüber hinaus ist in der Budapester Straße in Höhe Paulinenstraße eine neue, gleichnamige Haltestelle vorgesehen.

Metrobuslinie 3

Künftig wird die Metrobuslinie 3 nicht mehr in die Hafencity, sondern vom Rathausmarkt über die Mönckebergstraße und die Amsinckstraße bis nach Rothenburgsort führen. Bis zur Endhaltestelle Kraftwerk Tiefstack wird diese neue Route im 10-Minuten-Takt mit Gelenkbussen bedient. Damit erhält der Stadtteil Rothenburgsort eine deutlich verbesserte direkte Anbindung an die Mönckebergstraße und den Rathausmarkt.

Stadtbuslinie 112

Die Stadtbuslinie 112 wird über die Nordkanalstraße / Spaldingstraße, Albertstraße und die nördliche Hammerbrookstraße verschwenkt. Damit werden die dortigen Bürostandorte und Gewerbeansiedlungen besser angebunden.

Maßnahmenpaket „Harburger Hafen“

Der Harburger Hafen entwickelt sich durch die Ansiedlung neuer Firmen sowie der Außenstellen der TU Harburg zu einem Dienstleistungszentrum. Darüber hinaus ist auf dem ehemaligen Bahngelände westlich der Hannoverschen Straße umfangreicher Wohnungsbau geplant. Daher

wird die Anbindung des Harburger Hafens zum Fahrplanwechsel neu gestaltet.

Auf der Stadtbuslinie 142 wird zwischen Heimfeld und Bahnhof Harburg der bisherige 6-Minuten-Takt auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet. Außerdem wird die Linie mit einem 20-Minuten-Takt zum Harburger Hafen verlängert.

Daraus ergeben sich weitere Anpassungen auf den Harburger Linien 145, 153 und 154.

Fährlinien

Um den steigenden Fahrgastzahlen in der Fährschifffahrt gerecht zu werden und um die Elbinsel Wilhelmsburg anzubinden, gibt es bei den Fährlinien folgende Neuerungen:

Fährlinie 72

Mit der neuen Linie 72 von den Landungsbrücken bis zur Elbphilharmonie erhält die Hafencity eine weitere Anbindung an die Hafenfähren. Aufgrund der räumlichen Nähe zur Elbphilharmonie wird der Anleger Sandtorhöft aufgegeben. Die Linie 72 verkehrt im 30-Minuten-Takt.

Fährlinie 73

Auf der Schiffslinie 73 wird der neue Anleger „Ernst-August-Schleuse“ in Wilhelmsburg im 40-Minuten-Takt bedient, zunächst nur Montag

bis Freitag. Damit ist Wilhelmsburg künftig auch von der Wasserseite her an den öffentlichen Nahverkehr angebunden.

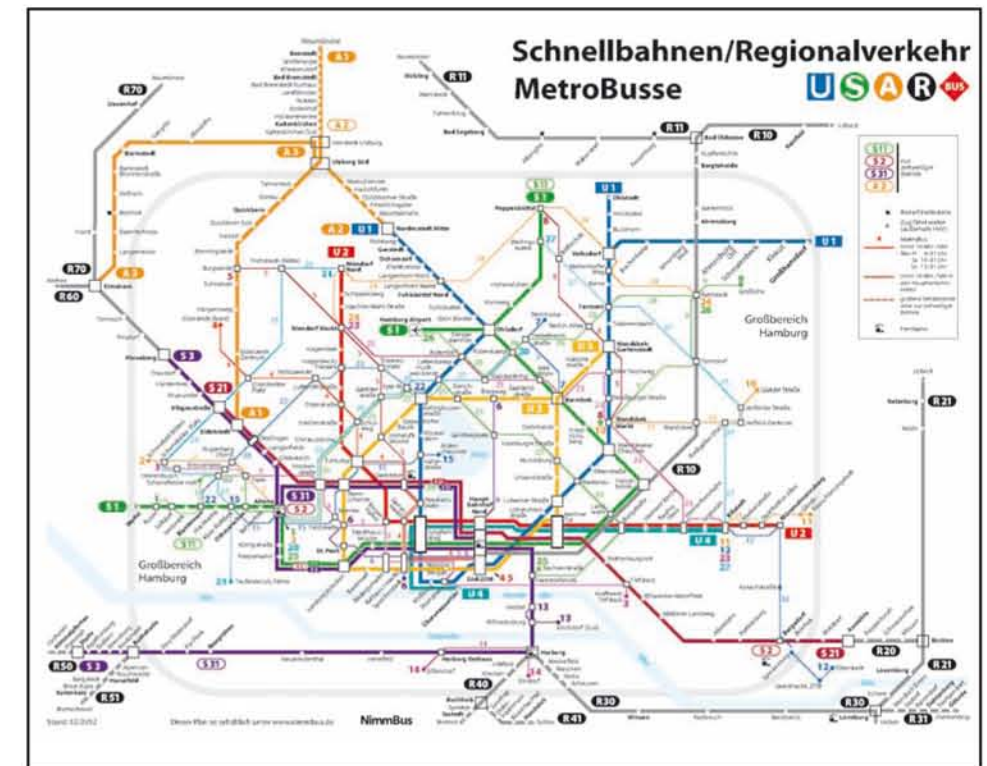
Fährlinie 62

Mit Inbetriebnahme der neuen Linie 72 wird die Linie 62 künftig an der Endhaltestelle St. Pauli-Landungsbrücken halten und alle Fahrgäste aussteigen lassen. Ab dem Anleger Landungsbrücken fährt die Linie 62 unter Bedienung

der bekannten Haltestellen wie bisher nach Finkenwerder und endet danach wieder an den Landungsbrücken.

Über die hier aufgeführten Neuerungen hinaus sind im HVV-Fahrplan 2013 weitere Leistungsverbesserungen für die Kundinnen und Kunden vorgesehen, zum Beispiel durch Taktverdichtung auf vielen Linien oder durch den Einsatz größerer Fahrzeuge.

Quelle: HVV



Steuerliche 1%-Regel gilt jetzt auch für Fahrräder

Arbeitgeber haben es jetzt wesentlich einfacher, Dienstfahrräder bereitzustellen, die von den Mitarbeitern auch privat genutzt werden können, z. B. auf dem Arbeitsweg. In einem gleichlautenden Erlass haben alle Landesfinanzbehörden bisherige Unklarheiten bei der Besteuerung jetzt beseitigt: schon ab 2012 können hier im Wesentlichen die steuerlichen Regeln angewendet werden, die den Betrieben von der Dienstwagenregelung bereits vertraut sind.

B.A.U.M. sieht dadurch eine große Hürde beseitigt, die bisher viele Unternehmen von der Anschaffung von Firmenfahrrädern abgehalten hat und hofft auf den verstärkten Einsatz des klimafreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad auch bei den Unternehmen.

Überlässt ein Arbeitgeber oder auf Grund des Dienstverhältnisses ein Dritter dem Arbeitnehmer ein Fahrrad zur privaten Nutzung, sieht der neue Erlass für die Bewertung dieses zum Arbeitslohn gehörenden geldwerten Vorteils Folgendes vor:

Nach § 8 Absatz 2 Satz 8 EStG wird als monatlicher Durchschnittswert der privaten Nutzung (einschließlich Privatfahrten, Fahrten zwischen Wohnung und regelmäßiger Arbeitsstätte und Heimfahrten im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung) 1 % der auf volle 100 Euro abgerundeten unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers, Importeurs oder Großhändlers im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrrads einschließlich der Umsatzsteuer festgesetzt. Die Freigrenze (bis zu 44 Euro) für Sachbezüge nach § 8 Absatz 2 Satz 9 EStG ist nicht anzuwenden.

Diese Regelungen gelten auch für Elektrofahrräder, wenn diese verkehrsrechtlich als Fahrrad einzuordnen (u. a. keine Kennzeichen- und Versicherungspflicht) sind. Ist ein Elektrofahrrad verkehrsrechtlich als Kraftfahrzeug einzuordnen (z. B. gelten Elektrofahrräder, deren Motor auch Geschwindigkeiten über 25 Kilometer pro Stunde unterstützt, als Kraftfahrzeuge), ist für die Bewertung des geldwerten Vorteils § 8 Absatz 2 Sätze 2 bis 5 i. V. m. § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG anzuwenden (Quelle: Gleichlautende Erlasse der obersten Finanzbehörden der Länder – Steuerliche Behandlung der Überlassung von (Elektro-)Fahrrädern vom 23. November 2012).

B.A.U.M. hatte sich u. a. gemeinsam mit dem Verbund Service und Fahrrad (VSE) e.V. und dem B.A.U.M.-Mitgliedsunternehmen LeaseRad für eine einfache und verständliche Steuerregelung für die private Nutzung von Firmenfahrrädern eingesetzt. „Die Unsicherheiten und Nachteile bei der steuerlichen Handhabung bei Firmenfahrrädern sind endlich beseitigt. Arbeitgeber können nun – wie beim Dienstwagen – Mitarbeitern auch ein Firmenfahrrad zur Verfügung stellen, freut sich B.A.U.M.-Vorstandsmitglied Dieter Brübach über die Neuregelung, denn: „Die Nutzung des Fahrrads hat auch für Unternehmen viele Vorteile: Es ist unschlagbar

kostengünstig, braucht wenig (Stell-)Platz, ist absolut emissionsfrei und damit klimaverträglich und fördert obendrein noch die Gesundheit der Mitarbeiter.“

Dass einige Unternehmen die Nutzung des Fahrrades bereits tatkräftig fördern, zeigen auch die Bewerbungen bei dem Wettbewerb „Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“, den B.A.U.M. in diesem Jahr zum dritten Mal ausgelobt hatte. Die aktuellen Preisträger, darunter die Universität Osnabrück und das Softwareunternehmen Dialogika aus Saarbrücken, zeigen welchen großen Nutzen das Fahrrad sowohl für Arbeitgeber als auch Mitarbeitern hat und mit wie viel Engagement und Freude alle Beteiligten das Projekt Fahrradförderung im Unternehmen vorantreiben.

Quelle:



Sprung über die Elbe - Fähre für Wilhelmsburg

Am 6. Dezember 2012 fand die Jungfernfahrt von den St. Pauli Landungsbrücken zum neu gebauten Anlegeponton Ernst-August-Schleuse im Klütjenfelder Hafen mit der HADAG-Fähre 73 statt. IBA-Geschäftsführer Uli Hellweg, Wirtschaftssenator Frank Horch sowie Tino Klemm, Mitglied der Geschäftsleitung der Hamburg Port Authority (HPA) und Hans-Jochen Hinz, Geschäftsführer Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), haben den neu gebauten Anlegeponton feierlich eingeweiht.

„Die hervorragende Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für einen erfolgreichen Sprung über die Elbe. Von der Verlängerung der Fähre 73 nach Wilhelmsburg profitieren vor allem das nördliche Reiherstiegviertel und die Bewohner und Firmen im Umfeld des Anlegers“, sagte Senator Frank Horch.

Hans-Jochen Hinz (LSBG): „Die Aufnahme des Fährverkehrs ist ein weiterer wichtiger Baustein des IBA-Projekts „Öffnung des Spreehafens. Mit dem neuen Anleger Ernst-August-Schleuse

rückt Wilhelmsburg noch dichter an die Innenstadt und die Insel ist endlich „standesgemäß“ zu Wasser zu erreichen. Mit dem HVV-Ticket ist dies eine schöne Alternative gleichermaßen für die Wilhelmsburger Bürger sowie für Gäste der Internationalen Ausstellungen im kommenden Jahr.“

Auf Initiative der IBA Hamburg und finanziert durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) baut der LSBG weitere Zugänge, um Fußgängern und Radfahrern die Nähe zum Wasser zu bieten. Am sogenannten Spreehafenknie werden Freitreppen, Rampen und eine neue Ampel eine Verbindung zum Stübenplatz im Herzen des Reiherstiegviertels herstellen. Entlang der Harburger Chaussee erleichtern außerdem zwei weitere neue Deichübergänge und eine neue Fußgängerampel den Weg ans Wasser.

IBA-Geschäftsführer Uli Hellweg: „Die Idee, Wilhelmsburg wieder vermehrt über den Wasserweg zugänglich zu machen, ist nicht neu. Beim IBA-Projektauftrag „Ideen für Veddel und Spreehafen“ äußerten Bewohner Wilhelmsburgs die-

ses Anliegen und gaben auch den ersten Anreiz, dass sich dieser Ort dafür am besten eignet. Mit der heutigen Einweihung des neuen Pontons und der Aufnahme der Fährverbindung nach Wilhelmsburg können wir einerseits einen Bewohner-Wunsch erfüllen und andererseits rückt der Stadtteil Wilhelmsburg nun enger an die Hamburger Innenstadt heran.“

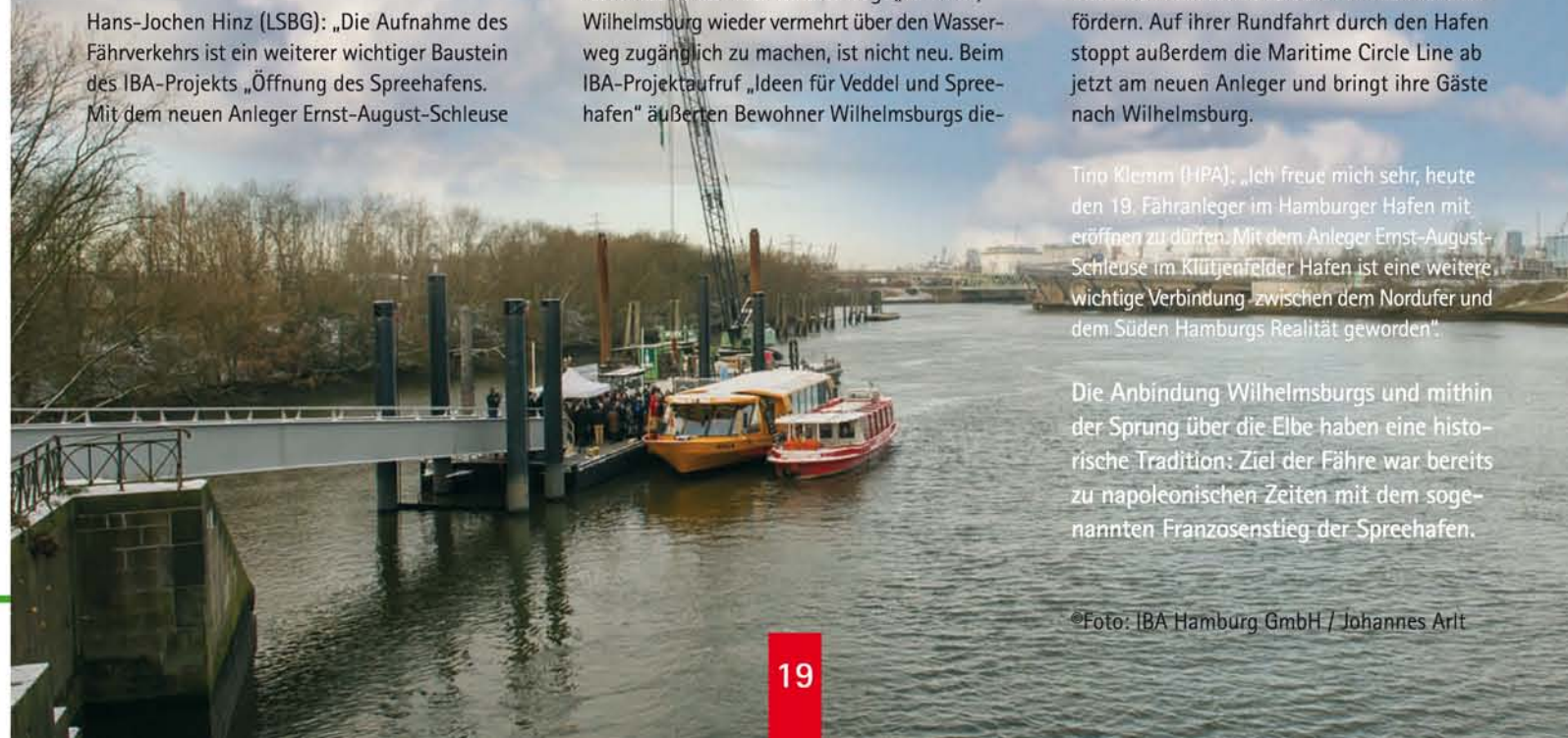
Mit dieser weiteren öffentlichen Anbindung – neben Bus und Bahn – ist es nun leichter, von der Hamburger Innenstadt über die Elbe zum Reiherstiegviertel in Wilhelmsburg zu gelangen. Künftig können alle Hamburger, Touristen und Besucher der Internationalen Bauausstellung IBA Hamburg wählen, ob sie per HADAG-Fähre im HVV-Verbund auf die Elbinseln fahren möchten.

Die Fähre wird unter der Woche 22-mal pro Tag (Montag – Freitag / Fahrzeit 15 Minuten) ihre Gäste vom nördlichen Elbufer ans südliche befördern. Auf ihrer Rundfahrt durch den Hafen stoppt außerdem die Maritime Circle Line ab jetzt am neuen Anleger und bringt ihre Gäste nach Wilhelmsburg.

Tino Klemm (HPA): „Ich freue mich sehr, heute den 19. Fähranleger im Hamburger Hafen mit eröffnen zu dürfen. Mit dem Anleger Ernst-August-Schleuse im Klütjenfelder Hafen ist eine weitere wichtige Verbindung zwischen dem Nordufer und dem Süden Hamburgs Realität geworden.“

Die Anbindung Wilhelmsburgs und mithin der Sprung über die Elbe haben eine historische Tradition: Ziel der Fähre war bereits zu napoleonischen Zeiten mit dem sogenannten Franzosenstieg der Spreehafen.

©Foto: IBA Hamburg GmbH / Johannes Artl



In wenigen Jahren entwickelt sich rund um den Baakenhafen in der östlichen HafenCity ein urbanes Wohn- und Freizeitquartier mit 1.800 Wohnungen und ca. 5.000 Arbeitsplätzen. Außerdem entstehen vielfältige Sport- und Freizeiteinrichtungen, Gastronomie, Hotels, eine Grundschule und großzügige begrünte Freiräume sowie Promenaden. Im Zentrum dieses Quartiers sollen sechs nachhaltige Wohntürme, die „Wasserhäuser HafenCity“, realisiert werden, die künftig in der HafenCity nicht nur Wohnen am Wasser, sondern über dem Wasser ermöglichen. Die sechs Gebäude werden im Hafenbecken stehen.

Hierfür wurde ab Juli 2012 ein architektonischer Realisierungswettbewerb mit internationaler Beteiligung ausgeschrieben. Aufgrund der komplexen Anforderungen an das Thema „Bauen im Wasser“ wurde der Wettbewerb vor der Bauherrenausschreibung von der HafenCity Hamburg GmbH durchgeführt.

1. Preis
Shigeru Ban Architects Europe, Paris (Frankreich)



Zwischen Elbe und Baakenhafen, in doppelter Wasserlage, wird sich in den kommenden Jahren ein attraktives Wohn- und Freizeitquartier mit besonderer

maritimer Prägung entwickeln. Als städtebauliches und identitätsstiftendes Highlight entsteht im südlichen Teil des Baakenhafens, in unmittelbarer Nähe zur geplanten Spiel- und Freizeitinsel, das Ensemble der „Wasserhäuser HafenCity“ mit Wohnungen unterschiedlichster Art. In den sogenannten „Wassergeschossen“ können außerdem öffentliche Nutzungen wie z. B. Gastronomie oder gemeinschaftliche Spiel- oder Freizeitanlagen einziehen.

Grundlage für den Wettbewerb war der fortgeschriebene Masterplan für die östliche HafenCity, der 2011 im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs weiter konkretisiert wurde.

Vorgesehen sind sechs paarweise angeordnete Gebäude mit unterschiedlichen Gebäudehöhen. Für diese sechs Wasserhäuser mit jeweils acht bis zwölf Geschossen galt es nun im Rahmen des Wettbewerbs prägnante Entwurfsideen zu entwickeln, die neben der ästhetischen Grundhaltung auch hohe ökologische Nachhaltigkeitsaspekte aufweisen sollten.

Der Siegerentwurf schlägt ein Ensemble aus drei Gebäudepaaren vor, die sich sowohl konstruktiv als auch in der Fassade jeweils in Beton, Holz und Stahl materialisieren. Insgesamt entsteht der Eindruck einer eigenständigen und sehr filigranen Konstruktion, die eine ebenso urbane wie maritime Interpretation des Bauens auf dem Wasser zum Ausdruck bringt. Leichte Stegkonstruktionen in den Erdgeschossbereichen binden die Gebäude an die Promenade und ermöglichen den direkten Zugang zum Wasser und zu den hier vorgesehenen Anlegern für kleinere Schiffe. Sehr stark überzeugt das Zusammenspiel aus innerem Funktionskonzept und äußerer Erscheinung. Der Ausdruck einer „Leichtigkeit“ in Verbindung mit variierenden und identitätsstiftenden Materialien prägt diesen Entwurf und findet in der Jury breite Zustimmung.

Der zweite Preisträger entwickelt für die Wasserhäuser ein sehr ungewöhnliches und einprägsames Bild durch die konzeptionelle Idee eines „Hafen Gartens“, der in den Blättergeometrien von Blüte, Sprosse und Knospe eine schlüssige architektonische Entsprechung in den sechs Wasserhäusern findet. Mit den vorgeschlagenen Geometrien werden interessante Bezüge zu Typologien der klassischen Moderne hergestellt, die hier eine überraschend eigenständige Neuinterpretation erfahren und sehr prägnant sowie identitätsbildend erscheinen. Herausragend erscheint die Wohnqualität in den Türmen, die durch den radialen Grundriss durchweg sehr gute Blickbeziehungen auf die Umgebung ermöglichen.

Die Verfasser des dritten Preises legen ein besonderes Augenmerk auf die Ausprägung der Gebäude als „Wasserhäuser“ in Unterscheidung zur landseitigen Bebauung. Dieser Gedanke durchdringt den Entwurfsbeitrag und unterscheidet ihn deutlich von den anderen eingereichten Entwürfen. Auf filigranem Gerüst entwickelt sich eine poetische Gebäudestruktur, die erst weit oberhalb der Wasserlinie zu einer kompakten Kubatur wird. Das „Ankommen“ vom Land über Stege wird inszeniert, indem der Besucher einen einzigartigen Blickbezug zum Wasser durch die Tragstruktur hindurch erhält.

Alle drei Preisträger sind sehr positiv bewertet worden, so dass sie der Jury als realisierungswürdig erscheinen. Es wird daher geprüft, ob die Entwürfe auch in Kombination verwirklicht werden können.

2. Preis
Studio Gang Architects, Chicago, (USA)



3. Preis
Szyszkowitz-Kowalski + Partner ZT GmbH
Graz (Österreich)



Jürgen Bruns-Berentel, Vorsitzender der Geschäftsführung, HafenCity Hamburg GmbH: „Wohntürme im Wasser des großen Hafenbeckens – das ist eine Idee, die dem Quartier Baakenhafen innerhalb Hamburgs, aber auch international, eine besonders prägnante Identität geben wird. Das Konzept von Shigeru Ban Architects, aber auch das der anderen beiden Preisträger, leistet einen überzeugenden Beitrag zur Umsetzung der Idee.“

Prof. Jörn Walter, Oberbaudirektor, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt: „Für den besonderen Ort und das besondere Thema wurde eine besondere Architektur gesucht: Der erste Preisträger, Shigeru Ban aus Japan setzt auf besondere Wohnungen in Gebäuden mit unterschiedlichen Materialien, der Zweite, Studio Gang aus Chicago, auf eine expressive Architektur aus Blume, Sprosse und Knospe, und der Dritte, das Büro Szyszkowitz-Kowalski, auf eine Stelzenhausfigur, die man sich tatsächlich nur über dem Wasser vorstellen kann. Die hochinteressanten und sehr emotionalen Vorschläge riefen in der Jury ganz unterschiedliche Sympathien hervor, die am Ende zugunsten von Shigeru Ban ausgingen.“

Die Bekassine - Vogel des Jahres 2013

Der NABU und der Landesbund für Vogelschutz (LBV), NABU-Partner in Bayern, haben die in Deutschland vom Aussterben bedrohte Bekassine zum „Vogel des Jahres 2013“ gekürt. In Deutschland leben heute nur noch 5.500 bis 6.700 Brutpaare – etwa die Hälfte des Bestandes von vor 20 Jahren. Die Bekassine soll als Botschafterin für den Erhalt von Mooren und Feuchtwiesen werben. Der taubengroße Schnepfenvogel mit dem beige-braunen Federkleid und dem markanten Schnabel wird wegen seines lautstarken Balzflugs gern „Meckervogel“ genannt.

Die Bekassine, unser „Moorvogel“

Es ist gar nicht so leicht, die Bekassine im Moor oder auf einer Feuchtwiese zu entdecken. Der tauben-große Vogel mit dem kugeligen Bauch und dem beige-braunen Federkleid ist ein Meister der Tarnung. Um sich noch besser vor Fressfeinden zu schützen, ist die Bekassine besonders gerne in der Morgen- und Abenddämmerung aktiv und macht sich auf den Weg zu ihren Lieblingsplätzen an flachen Gewässerrändern, auf überfluteten Wiesen oder Torfstichen. Auf den feuchten Böden oder im Flachwasser stochert sie mit ihrem langen Schnabel tief im Untergrund und watet dabei langsam voran. Oft steht sie bis zum Bauch im Wasser.

Auf der Suche nach einem Brutrevier hält die Bekassine Ausschau nach feuchtem Grünland mit Gräsern, Seggen und Binsen. Extensiv bewirtschaftete Feuchtwiesen und Marschen, Moore, Nassbrachen oder an der Küste Salzwiesen und Köge erscheinen ihr geeignet. Zwischen der Vegetation kann sie in Deckung gehen, doch gibt es zugleich genug offene, schlammige Bereiche und Flachwasserstellen, wo sie leichter Nahrung findet.

„Gallinago gallinago“, so ihr wissenschaftlicher Name, zählt zur Familie der Schnepfenvögel. Ursprünglich war sie in ganz Mitteleuropa vom Tiefland bis in mittlere Höhen in großer Zahl vertreten. Seit einigen Jahrzehnten gehen die Bestände fast überall dramatisch zurück. Sie konzentrieren sich in Mitteleuropa heute auf die niederländisch-norddeutsche-polnische Tiefebene und ihre Ausläufer. Hierzulande trifft man die Bekassine am häufigsten noch in Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg an. Während des Vogelzugs können wir sie auf Schlammflächen, an Gewässerrändern oder Gräben in der ganzen Republik beobachten.

Wie andere Schnepfenvögel darf die Bekassine in vielen Ländern noch bejagt werden. Allein in der Europäischen Union werden jährlich über 500.000 Bekassinen geschossen. In Deutschland leben heute nur noch 5.500 bis 6.700 Brutpaare – etwa die Hälfte des Bestandes von vor 20 Jahren.

Doch die Jagd allein hat die Art nicht auf die höchste Gefährdungstufe der Roten Liste gedrängt. Dass der „Moorvogel“, wie man die Bekassine auch nennt, in Deutschland vom Aussterben bedroht

ist, liegt vor allem an der systematischen Zerstörung ihrer Lebensräume – bis heute. Der Biotopschwund betrifft viele weitere Arten, darunter nahe Verwandte wie den Großen Brachvogel oder die Uferschnepfe. Von der Politik erwartet der NABU und der LBV einen konsequenten Schutz für alle Arten der Feuchtwiesen und Moore.

Die Himmelsziege als Botschafterin Warum ist die Bekassine Vogel des Jahres?

Die Bekassine wird gern „Meckervogel“ genannt. Sie hätte tatsächlich guten Grund sich zu beschweren, denn mit Mooren und Feuchtwiesen schwindet ihr Lebensraum zusehends. In vielen Gegenden ist unsere „Himmelsziege“ bereits ausgestorben. Das Meckern müssen wir übernehmen, wenn wir sie weiter zu unserer heimischen Fauna zählen möchten.

Es wird allerhöchste Zeit, die letzten Moore in Deutschland streng zu schützen – auch im Sinne des Klimaschutzes. Vielerorts könnten sie wiederhergestellt werden. Gleiches gilt für Feuchtwiesen. Wir dürfen nicht länger zulassen, dass Mais als Futtermittel und für Biogasanlagen großflächig angebaut wird, dass der Grundwasserspiegel gesenkt und Flächen entwässert werden, dass Grünland umgepflügt, Torf abgebaut und Wiesen aufgeforstet werden.

NABU und LBV senden die Bekassine im Jahr 2013 als Botschafterin für die Lebensräume Moor und Feuchtwiese aus. Gemeinsam „meckern“ sie, um wachzurütteln. Doch sie handeln auch, und Sie sehr geehrte Leser und Leserinnen des Journals Michel Blick können mitmachen!

Dem Jahresvogel hilft NABU und LBV mit vielen kleinen und großen Maßnahmen. Sie beginnen

damit, im Garten torffreier Blumenerde den Vorzug zu geben und enden mit der Renaturierung ganzer Feuchtgebiete. Vor allen Dingen jedoch muss sich die Landwirtschaftspolitik entscheidend ändern.

Verhalten uns Lebensweise der Bekassine

Kehren die Bekassinen nach der Winterreise in ihre Brutgebiete zurück, beginnt ein akrobatischer Revierkampf. Ihr Kunstflug ist das wichtigste Element bei der Balz und daher besonders gut von Februar bis Mai zu beobachten. Bis auf meist 50 Meter Höhe steigen die Männchen beim „Himmeln“ in scharfem Zickzack steil auf, um dann jäh zur Seite abzukippen. Nun spreizen sie die Schwanzfedern zum Fächer und stürzen „wummernd“ im Winkel von etwa 50 Grad schräg nach unten. Solche Steilflüge können Bekassinen viele Minuten lang wiederholen.

Paare finden sich für die Dauer einer Saison, wobei die Männchen vor allem zu Beginn der Balz auch fremde Weibchen begatten. Den Nistplatz sucht das Weibchen aus. Es wählt dafür eine flache Mulde auf einem leicht erhöhten Standort, die durch Halme oder Zwergsträucher verdeckt ist, und polstert sie mit trockenen Grashalmen aus. Ab Ende April legt es im Abstand von je 24 Stunden meist vier graue bis olivfarbene, dunkel gesprenkelte Eier und brütet sie zirka 20 Tage lang aus. Das Männchen hält derweil in Sichtweite Wache.

Hightech-Werkzeug Schnabel

Nach dem Schlüpfen beginnen für die Altvögel emsige vier bis sechs Wochen. Die Kleinen verlassen bereits am ersten Tag neugierig das Nest. Sie suchen schon selbst ihre Nahrung, doch die Eltern führen sie zu den besten Futterplätzen. Neben Würmern, Schnecken und Insekten stehen ab und an auch Beeren und Sämereien auf dem Speiseplan.



Die Bekassine - Vogel des Jahres 2013

Langsam wächst der Schnabel, wird immer länger und entwickelt sich zu einem Hightech-Gerät. Ausgewachsene Bekassinen können mit ihm in den oberen Bodenschichten zugleich stochern, Kleintiere orten und tasten. Ihr Oberschnabel ist vorne biegsam, so dass sich der geschlossene Schnabel leicht in den weichen Sumpfboden bohren lässt. Kleine Beutetiere können die Vögel verschlucken, ohne ihn wieder aus der Erde ziehen zu müssen. Bei festeren Böden müssen sie den Schnabel schon beim Einstechen leicht öffnen, um wie mit einer Pinzette greifen zu können.

Cleverer „Lockvogel“

Etwa drei Wochen nach dem Schlüpfen machen die Bekassinen erste Flugversuche. Den Blitzstart, mit dem Altvogel ihre Feinde verdrängen, beherrschen die Kleinen noch nicht. Bekassinen-Eltern wissen sich im Ernstfall aber zu helfen. Innerhalb von Sekunden drücken sie ihre Küken mit dem Schnabel und den Beinen an ihren Bauch und können so sogar davonfliegen. Fast alle Säugetiere beherrschen Techniken, wie sie ihre Jungen in Sicherheit bringen. Bei Vögeln ist dies jedoch nur von etwa 25 Arten bekannt.

Die Bekassine kennt einen weiteren Trick, das „Verleiten“. Dabei mimt sie den Verletzten und kriecht flatternd mit hängenden Flügeln, als sei sie eine leichte Beute. So lockt sie Fressfeinde vom Nest fort und schwingt sich im richtigen Moment kunstvoll in die Lüfte, um sich in Sicherheit zu bringen.

Ende Juli haben bereits viele in Nordeuropa brütende Bekassinen ihre Brutreviere verlassen. In milden Jahren kann sich die Zugzeit bis in den tiefen Winter hinein verschieben. Nun beginnt eine gesellige Zeit, denn anders als auf dem Frühjahrszug haben es die Vögel nicht eilig. Oft rasten sie zusammen an einem wasserreichen Ort. Wenn sie weiterziehen, dann meist in der sicheren Dunkelheit der Nacht.

Die Jungvögel werden schon im ersten Lebensjahr geschlechtsreif. Einige werden ihrem Geburtsort ein Leben lang treu bleiben.

Quelle:



Umfassender Schutz, so individuell wie Ihr Betrieb

Firmen ModularSchutz enthält genau die Sicherheiten, die Sie für Ihr Unternehmen brauchen. Praxisnah zugeschnitten auf Ihre unternehmerischen Ziele und Vorstellungen. Acht frei wählbare Module sind in nur einem Vertrag flexibel kombinier- und erweiterbar. Wir beraten Sie kompetent und partnerschaftlich, damit Sie immer gut versichert sind. Zurich HelpPoint. Weil Sie uns wichtig sind.

Geschäftsstelle Carsten Lengfelder

Meiendorfer Straße 89
22145 Hamburg
Telefon 040 226226570
Fax 040 226226599
carsten.lengfelder@zuerich.de



veranstaltungen

Veranstaltungsort:
Hamburg Messe, Eingang Ost
(Bei den Kirchhöfen, 20355 Hamburg)
Hallen B2, B3, B4 und Halle B5



Am Sonntag den 3. Februar 2013 öffnet die AKTIVOLI-Freiwilligenbörse zum 14. Mal ihre Türen für interessierte Menschen und ehrenamtliche Projekte.

14. Hamburger AKTIVOLI-Freiwilligenbörse

Sonntag 03.02.2013 11.00 - 17.00 Uhr Eintritt frei
Börsensaal (hinter dem Rathaus)
Handelskammer Hamburg · Adolphsplatz 1
www.aktivoli.de/freiwilligenboerse

1.000 Freiwilligen-Jobs
Alles rund ums Ehrenamt!

Die Börse bietet eine einmalige Möglichkeit sich über die Vielfalt des bürgerschaftlichen Engagements in Hamburg zu informieren. Zusätzlich finden an dem Tag Workshops und Informationsveranstaltungen zum bürgerschaftlichen Engagement und kulturellen Highlights statt.
www.aktivoli.de

6. - 10. Februar 2013
Reisen Hamburg -
Internationale Ausstellung
Tourismus & Caravaning
www.reisenhamburg.de



9. und 10. Februar 2013
Hanse-Spirit - die Hamburger Spirituosenmesse
Veranstaltungsort: Emporio Tower - 23. Stock
Dammtorwall 15, 20355 Hamburg
www.hanse-spirit.de



Polizei-Orchester Hamburg

Stresemannstr. 341 | 22761 Hamburg
040-4286-59701 | lbp7@polizei.hamburg.de

Konzertübersicht der öffentlichen Auftritte

01.01.2013 - 11:00 Uhr
Neujahrsempfang im Rathaus Hamburg

06.01.2013 - 19:30 Uhr
Konzert im Ohnsorg-Theater*

11.01.2013 - 19:30 Uhr
Neujahrskonzert in der Tribüne Norderstedt*

*Karten nur über den Veranstalter



LIFE *Style*

Hanseatischer Charme

Die Hansestadt Hamburg ist nicht nur wegen touristischer Attraktionen wie den Landungsbrücken, der Alster, dem „Michel“, Hagenbeck's Tierpark oder dem Miniatur Wunderland bei Besuchern aus aller Welt beliebt. Hamburg ist auch ein bedeutender Standort der Wirtschaft, die Stadt des Spitzensports, der kulturellen Highlights und einer der beliebtesten Shopping-Metropolen Europas. Hamburg ist eine spannende, wunderschöne, sinnliche und einladende Stadt. Hamburg bietet einfach für jeden Geschmack etwas.

Stürzen Sie sich ins Getümmel und stöbern Sie in Kunstgalerien, wie zum Beispiel in der Galerie Kunststätte am Michel (Neanderstrasse 21), edlen Boutiquen, Warenhäusern und Einkaufspassagen nach hochkarätigen Designerlabels und den top-aktuellen Abend-Kollektionen und Accessoires für Damen und Herren. Edles und Ausgefallenes, Klassisches und Elegantes, Raffiniertes oder luxuriöser Glanz und Glamour? Lassen Sie sich inspirieren, entdecken Sie die Diva in sich oder den Gentleman. Setzen Sie sich in Szene und erobern Sie das Tanzparkett stilsicher im neuen Look.

Schlemmen Sie in Sterneküchen oder Trendlokalen. Gönnen Sie sich eine Nacht in einem Luxushotel, genießen Sie ein Beauty-Department oder lassen Sie sich in einer luxuriösen Spa-Erlebnis-Welt verwöhnen.



MichelBlick

Impressum

Herausgeber und Verlag:
 Kulturaustausch Hamburg-Übersee e.V., Neanderstraße 21, 20459 Hamburg
 Telefon: 040- 25 49 75 30
 GF/ Redaktion: Jutta Wiegert
 Layout: Günter Ilchmann
 Anzeigen und Vertrieb: Kulturaustausch Hamburg-Übersee e.V.
 Leser- und Abonnenten-Service: eMail: info@michelblick.de

Kostenlose Verteilung an:
 Tourismuszentren, Theater, Museen, Galerien, Universitätsbibliotheken, Behörden, Wirtschaftsverbände, Handels- und Handwerkskammer, diplomatische und konsularische Vertretungen, Landesvertretung Hamburg in Berlin, Hotels, Anwaltskanzleien, Notariate, Restaurants, Wellness- und Fitnesscenter, Krankenhäuser, Werbeträger und Privatpersonen in Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen

© Das Journal und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil dieses Journals darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages vervielfältigt oder verbreitet werden. Unter dieses Verbot fällt insbesondere auch die gewerbliche Vervielfältigung per Kopie, die Aufnahme in elektronischen Datenbanken und die Vervielfältigung auf CD-ROM. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Orient-Teppiche

Orientteppiche sind alle im Orient, historisch als Morgenland bezeichnet, gefertigten Teppiche. Traditionell haben sich in den orientalischen Ländern sehr unterschiedliche Formen bei Teppichen entwickelt. So lässt sich aus Machart, Muster und Material die Herkunft bestimmen. In den Ursprungsländern Persien, Türkei, Turkmenistan, Afghanistan, Zentralasien und im Kaukasus wird der Teppich zur Wärmeisolation genutzt, er liegt auf dem Boden, am Eingang des Zelt. Dafür ist insbesondere Schafwolle als Material geeignet.

Geschichte

Mit einiger Sicherheit ist der Ursprung der Flachgewebe (Kelim) in Zentral- und Mittelasien zu suchen. Für ihr tägliches Leben stellten die Nomaden unentbehrliches Zubehör wie Säcke, Taschen, Decken, Flachgewebe, Teppiche und Wandbehänge für ihre Zelte her. Das Flechten wird als Vorstufe des Webens angesehen. Ein Gewebe herstellen bedeutet im Prinzip nichts anderes als Kett- und Schussfäden zu verflechten. Die Flachgewebe waren immer Teil des nomadischen und bäuerlichen Alltags. Zur Herstellung stand Schafwolle, Ziegen- oder Kamelhaar zur Verfügung. Das erste Knüpfzentrum wird in der Stadt Erzurum (die Araber nannten diese Stadt Kalikala) vermutet. In Turfan in Zentralasien wurden Teppichreste aus dem 3. und 6. Jahrhundert ausgegraben. In einem skythischen Fürstengrab bei Pazyryk (Altaigebirge/Sibirien) fanden russische Forscher (Prof. Sergei Iwanowitsch Rudenko und M. Grjasnow) im Jahr 1949 einen Wollknüpftteppich von ungewöhnlicher Knüpfdichte und seltener Schönheit. Wissenschaftler schätzen sein Alter auf 2.500 Jahre, d. h. er muss im 5. Jh. v. Chr. entstanden sein, mit großer Wahrscheinlichkeit aber nicht im nomadischen Milieu, sondern im Reich der Achämeniden. Somit dürfte er, zumindest nach heutigem Wissensstand, der älteste erhaltene Teppich der Welt sein. Bis zum 13. Jahrhundert gibt es dann eine Nachweislücke. Einige Quellen weisen darauf hin, dass die Teppiche, die 1905 von F. R. Martin in der Alaaddin ('Ala' al-Din) Moschee in Konya aus der Seldschuken-Herrschaft (13. Jahrhundert) gefunden wurden, die besten dieser Zeit waren. Im Mittelalter kamen einige Teppiche durch die Kreuzritter nach Europa, und später wurden Teppiche aus dem Orient von Reisenden und Geschäftsleuten als Geschenke nach Europa gebracht, u. a. Rom oder Venedig.

Die Stabilität eines geknüpften Wollteppichs ist einem Schaffell ähnlich. Der Teppich bietet jedoch die Möglichkeit einer individuellen, künstlerischen Gestaltung. Das Unendlichkeitsprinzip ist eine wichtige Eigenschaft der Teppiche. Es sind die Grundmotive, die verschnörkelten

Bordüren und die harmonische Zusammenstellung der Farben Rot, Blau und Gelb, die dem Betrachter einen Eindruck des „Grenzenlosen“ geben. Bei allen Teppichen wird dem Betrachter optisch das Gefühl gegeben, das Grundmuster würde sich über die Bordüren hinweg verbreiten. Anfängliche Tiermotive wurden in der Mitte des 15. Jahrhunderts von geometrischen und Pflanzenmotiven abgelöst. Das 16. und 17. Jahrhundert sind die klassische Epoche des Teppichs. Durch die Hofmanufakturen der regierenden Schahs, Sultane und Mogule gewannen die Palastteppiche jetzt an Bedeutung. Es gibt verschiedene Musterschemata mit Medaillons, Sternen, Vögeln, Blumen oder abgewandelten, einst chinesischen Mustern.

Gebetsteppiche haben ihre eigene Bedeutung und Wirkung. Sie wurden vorwiegend in den Knüpfzentren wie Gördes, Kula, Lâdik, Bergama, Milas, Mucur und Kirsehir angefertigt. Ende des 19. Jahrhunderts kamen die Hereke-Seidenteppiche als neuer Typ auf. Im 20. Jahrhundert geht die türkische Knüpfkunst durch das Aufkommen neuer Produkte zurück.

Orient-Teppiche

Herstellung und Aufbau

Man unterscheidet zwischen zwei Arten von Knüpfstühlen: dem liegenden oder horizontalen und dem stehenden oder vertikalen Knüpfstuhl.



Horizontaler Knüpfstuhl

Die Nomaden verwenden den horizontalen Knüpfstuhl. Das recht einfache Prinzip besteht darin, dass das Gerät aus vier Pflocken im Boden und zwei Querbalken zum Spannen der Kettfäden besteht. Hierdurch wird nomadische Flexibilität gewahrt. Wird mit dem Vieh weitergezogen, werden die Pflocke aus dem Boden gezogen und samt

dem halbfertigen Erzeugnis zusammengefasst und am neuen Standort wieder aufgebaut. Die Größe des Teppichs ist dabei durch die Maße des eingerichteten „Knüpfstuhls“ begrenzt. Diese Technik wird auch heute noch unter den Nomadenstämmen praktiziert. Andererseits sind viele Nomaden sesshaft geworden, so dass ihre Teppiche

in Heimarbeit entstehen.

- Afsharen, Bachtieren, Belutschen, Kaschgai, Kurden, Luren und Turkmenen in Persien,
- Belutschen und Turkmenen in Afghanistan
- Kurden und Bergnomaden (Yörük) in Anatolien.

Orient-Teppiche

Vertikaler Knüpfstuhl



Im Gegensatz zum horizontalen Knüpfstuhl ermöglicht der stehende oder vertikale andere Arbeitsweisen, zudem auch größere Teppichformate. Der einfachste Stuhl hat feste Querbäume und die Länge des Webstuhls bestimmt die Teppichlänge. In den Manufakturen werden die Kettfäden aus Baumwolle auf Balken oder im Walzenwebstuhl auf Metallwalzen gespannt. Je nach Breite können auch mehrere Knüpferrinnen am Knüpfstuhl gleichzeitig arbeiten. Die Walzen mit den Kettfäden werden weiter gedreht und der fertige Teppichteil nach unten oder hinten umgelegt. Dadurch bleibt die Arbeitshöhe der vor dem Knüpfstuhl sitzenden Frauen beibehalten.

Je enger die Kettfäden beieinander liegen, desto dichter wird der Teppich. Die Breite wird durch die Querbalken bestimmt. Aus dem gesamten Abstand der Querbalken wird die Länge des Teppichs festgelegt. Der Knüpfvorgang beginnt am unteren Ende der Kettfäden.

Anzeige

TEPPICHWÄSCHEREI AM MICHEL

Im November 2012 hat Florian Schlichting die traditionsbewusste, 1926 gegründete, Teppichwäscherei am Michel, übernommen. Das Unternehmen bietet einen Pflege- und Reparaturservice für Orientteppiche nach alter persischer Tradition an.

Ein echter Teppich ist ein Naturprodukt, das von Zeit zu Zeit fachmännische Pflege benötigt.

Da Orientteppiche sehr unterschiedlich geknüpft sind, werden die besten Reinigungsergebnisse durch individuelle Bio-Teppichhandwäsche nach alter persischer Tradition erzielt. Sie ist zwar aufwendig und auch teurer als die maschinelle Teppichreinigung, doch sollten die Servicekosten im Verhältnis zum Teppichwert gesehen werden. Nur per Hand kann sich der Wäscher mit seiner Erfahrung auf die verschiedenen Knüpfstärken, Materialien, Farbstoffe, sowie den Zustand und das Alter jedes Orientteppichs einstellen und entsprechend behutsam oder auch intensiver vorgehen. Einzig auf



„Kundenzufriedenheit steht bei uns an oberster Stelle“, so die Inhaber Schlichting und Rosenberg

diese Weise ist der in dicken, strammen Knüpfungen haftende Schmutz, schonend aus dem Teppich herauszulösen.

Für den Reparatur- und Restaurationservice stehen erfahrene Orientteppich-Kunststopfer zur Verfügung. Die Arbeiten werden originalgetreu ausgeführt – folgend nach ursprünglichen Knüpf- und Mustertechniken aus dem Herstellungsland, so dass auch antike und Seidenteppiche wieder wie neu aussehen. Über ein umfangreiches Garnsortiment in allen Farben, auf pflanzlicher Basis eingefärbt, wird eine originalgetreue Wiederherstellung sichergestellt. Die Teppichwäscherei am Michel nennt Ihnen auch gerne von der Handelskammer öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige, die Teppiche begutachten und Expertisen erstellen.

Zum Service des Unternehmens zählt außerdem der kostenlose Abhol- und Lieferservice im gesamten norddeutschen Bereich. Auch das Möbelrücken übernimmt das kompetente Personal.

TEPPICHWÄSCHEREI AM MICHEL

PFLEGE UND RESTAURATION VON ORIENTTEPPICHEN - TRADITIONSBEWUSST SEIT 1926

Wasch- & Reparaturservice

Norddeutschlands führender Dienstleister für Teppich-Handwäsche und -Reparatur

Unser Service:

- Kostenloser Abhol-/Lieferservice für Norddeutschland
- Bio-Handwäsche nach altpersischer Tradition
- Rückfettung zur Glanz-Wiederherstellung
- Doppelimpregnierung
- Schonwäsche für Antik und Seide
- Flecken- und Geruchsentsfernung aller Art
- Antimotten-Spezialwäsche mit Mottenschutz
- Wasser- und Brandschäden
- Wertgutachten/Expertisen
- Kostenlose Beratung
- Fachgerechte Reparatur/Restauration mit Erhaltung der Originalität

Sparen Sie sich die teure Neuanschaffung, wir verhelfen Ihrem Teppich zu neuem Glanz. Bei uns sind Ihre Teppiche von der Abholung bis zur Lieferung versichert.



30% Rabatt
auf Teppich-Handwäsche

TEPPICHWÄSCHEREI AM MICHEL · MARTIN-LUTHER-STR. 6 · 20459 HAMBURG

ÖFFNUNGSZEITEN: MO.-FR. 09.30-20.00 UHR / SA. 10.00-18.00 UHR

TEL. 040-648 51 684



Pink Panther



der 1960er Jahre die Tradition der Kino-Vorfilme bereits im Aussterben begriffen war. Friz Freleng selbst hatte kurz vor der Gründung des eigenen Trickfilmstudios seine Stelle bei Warner Brothers (Bugs Bunny, Daffy Duck, u. a.) verloren, als dort 1962 die Trickfilmabteilung geschlossen wurde. Ihr „goldenes Zeitalter“ erlebten die kurzen Trickfilme vor dem Hauptfilm in den 40er und 50er Jahren, als William Hanna und Joseph Barbera (Tom & Jerry, MGM), Tex Avery (MGM), Chuck Jones und andere zeitlose Klassiker des Genres schufen.

Kino

Der von David DePatie und Friz Freleng produzierte Pilotfilm „Suspense Account“ wurde nie veröffentlicht. „Der rosarote Schmierfink“ (1964) war der erste in Kinos gespielte Pink Panther-Trickfilm. Darin streicht ein kleines, weißes Männchen unermüdlich die weißen Wände, Türen und Säulen eines Hauses mit blauer Farbe – während der rosarote Panther mit allerlei verspielten Tricks alles auf Rosa umfärbt. Der praktisch nur in den Farben Rosa, Blau, Weiß und Schwarz (für die Konturen) gehaltene Cartoon gewann 1964 den Oscar als bester animierter Kurzfilm; 1966 erhielt der Cartoon „The Pink Blueprint“ eine Oscarnominierung. Der namenlose, kleine Mann tritt in Variationen in den meisten folgenden Cartoons als Gegenspieler des rosaroten Panthers auf.

Bis 1980 wurden 124 Kurztrickfilme mit dem rosaroten Panther in unregelmäßigen Abständen produziert. Jeder Film ist etwa sechs Minuten lang und wird mit dem Pink Panther-Thema von Henry Mancini und einem eleganten, Zigarette rauchenden rosaroten Panther eingeleitet, wie er im ersten Filmvorspann zu sehen war. Der überwiegende Teil dieser Filme wurde für die Kinos produziert und später im Rahmen der Kinderserie im Fernsehen ausgestrahlt.

Die abstrakte, fast surreale Optik des Vorspanns der Blake Edwards-Komödie und der ersten Trickfilm-Episoden wich schon nach den ersten Folgen einem traditionelleren Stil. Auch der Charakter des Panthers hat sich leicht verändert. Zur frechen Eleganz, die sein erstes Auftreten im Vorspann prägte, gesellte sich tollpatschige Naivität. Zwar sind in einigen Cartoons Stimmen zu hören – Dialoge der Figuren oder ein Sprecher im Off, der sich direkt an den (stummen) rosaroten Panther wendet, aber auch eingespielte Publikumlacher – doch blieben diese Experimente die Ausnahme. Der rosarote Panther selbst spricht in nur zwei frühen Filmen, mit britischem Akzent: in „Sink Pink“ und „Pink Ice“ (beide 1965).

In Vorbereitung zu seinem neuen Film „The Pink Panther“ (Der rosarote Panther) wandte sich der Regisseur Blake Edwards 1963 an das junge Trickfilmstudio DePatie-Freleng mit dem Auftrag, den Vorspann zu animieren, in dem ein rosaroter Panther auftauchen sollte. In der Kriminalkomödie selbst trägt ein besonderer Diamant diese farbige Bezeichnung. Unter hunderten Entwürfen wählte Edwards eine Studie von Hawley Pratt zur Figur. Dieser führt bei der Titelsequenz wie auch bei vielen der folgenden Pink Panther Cartoons Regie.

Die Resonanz von Kritik und Publikum auf diesen Vorspann mit seinem originellen Protagonisten war äußerst positiv. Das Studio beschloss, mit dem rosaroten Panther eigene Zeichentrickfilme für das Kino zu produzieren, obwohl Anfang

wird 50



Fernsehen

1969 startete in den USA die erste Pink Panther Show als Trickfilmserie für Kinder. Form und Titel der Serie wurde dabei mit jeder neuen Staffel leicht geändert. Für diese Kinderserie wurde auf die für das Kino produzierten Cartoons zurückgegriffen. Neben den Pink Panther-Cartoons fanden sich die – ebenfalls für das Kino produzierten – Inspector-Kurztrickfilme, die Zeichentrickvariante von Inspektor Clouseau. (Erich Ebert lieh dem Inspector die deutsche Synchronstimme.) Andere Cartoon-Charaktere gesellten sich dazu, etwa die blaue Elise (die von Marianne Wischmann gesprochen wurde), die Kröten Sancho und Pancho (Sancho wurde von Edgar Ott, Pancho von Thomas Keck synchronisiert) oder Sheriff Donnerknall und sein Pferd Wirbelwind (Klaus Miedel lieh Donnerknall und Ivar Combrinck Wirbelwind seine Stimme). Diese wurden speziell für die Fernsehserie produziert, genauso wie kurze Überleitungen zwischen diesen Filmen. Mit dem Erfolg der Fernsehserie und dem Aussterben der unrentablen Kino-Vorfilme wurde ab 1978 nur noch für das Fernsehen produziert. Zudem wurden drei etwa halbstündige Spezialepisoden für besondere Anlässe und Feiertage hergestellt: „Pink Christmas“ (Thema: Weihnachten, 1978), „Olympic Pinks“ (Olympische Spiele, 1980), „Pink At First Sight“ (Valentinstag, 1981).

Deutsche Fassung

In Deutschland wurde das Material, das die amerikanische Pink Panther Show (und die nachfolgenden Serien) bot, erstmals 1973 im ZDF unter dem Titel „Der rosarote Panther – zu Gast bei Paulchens Trickverwandten“ ausgestrahlt. Dabei wurden nicht nur der Vorspann und die Reihenfolge der Cartoons verändert. So bekam der Panther den Vornamen Paul bzw. Paulchen. Noch wesentlicher ist die Ergänzung durch gereimte Kommentare aus dem Off (Verse verfasst von Eberhard Storeck, gesprochen von Gert Günther Hoffmann), die im deutschsprachigen Raum zu einem Markenzeichen der Serie wurden und das Gesehene beschreiben und durch zusätzliche Informationen teilweise erheblich erweitern. Viele Verse enden auf komische Bemerkungen oder leiten in Situationen über, zum Beispiel:

„Man hat den Paul jüngst engagiert – Dass er zur Sommerzeit gastiert –

In einem Badeort bei Celle – Als Geiger in der Kurkapelle – Wo man willkommen und beliebt –
Wenn man nicht falsch spielt und viel übt.“

Weit bekannt wurde auch das Lied „Wer hat an der Uhr gedreht?“ beim Abspann jeder Folge. Der

Spruch „Heute ist nicht alle Tage – ich komm wieder, keine Frage“, den Paulchen am Ende spricht, ging in die Alltagssprache über. Der Ausschnitt stammt aus „Sink Pink“ (1965), in dem der Pink Panther seinen ersten Satz spricht, im Original: „Why can't man be more like animals?“ Das Lied und der Spruch sind auf der deutschsprachigen Cartoon-Collection-DVD nicht enthalten, wohl aber die Synchronisation und zusätzlich die Vorspanne der Filmreihe.

Spätere Serien

Mitte der 1980er Jahren wurde „The Pink Panther And Sons“ von Hanna-Barbera produziert. Diese Spin-off-Serie

unter Mitarbeit von Friz Freleng kam über die erste Staffel nicht hinaus. Eine neue Zeichentrickserie wurde 1993 von MGM in Angriff genommen. Diesmal bekam der Panther eine Stimme (die von Norbert Gescher, die Gert Günther Hoffmanns Stimme recht ähnlich klingt), was von vielen Fans mit Befremden aufgenommen wurde. Auch vermissten viele den Charme der klassischen Pink Panther Cartoons. Nach zwei Staffeln wurde auch diese Neuauflage eingestellt.

Alberto Giacometti – Zwei Ausstellungen für Hamburg

Vom 26. Januar bis 20. Mai 2013 zeigt das Bucerius Kunst Forum die Ausstellung „Alberto Giacometti. Begegnungen“.

Die Ausstellung zeigt erstmals umfassend Giacomettis Portraйтkunst, die im Zentrum seines Schaffens steht. Ein wichtiger Teil der rund 120 präsentierten Plastiken, Gemälde und Zeichnungen kommt aus der Sammlung der Familie des Künstlers. Diese bedeutenden, bisher kaum gezeigten Arbeiten ermöglichen einen neuen Zugang zu Giacomettis Werk.

Die Ausstellung ist inhaltlich auf die zeitgleich in der Hamburger Kunsthalle stattfindende Schau „Giacometti. Die Spielfelder“ abgestimmt (25. Januar bis 19. Mai 2013).

Alberto Giacometti wird am 10.10.1901 im schweizerischen Borgonovo als Sohn des neoimpressionistischen Malers Giovanni Giacometti geboren.

1919 beginnt er in Genf ein Kunststudium an der École des Beaux-Arts sowie an der École des Arts Industriels. 1922 geht Alberto Giacometti nach Paris, wo er bis 1925 an der Académie de la Grande Chaumière die Bildhauerklasse von Antoine Bourdelle besucht.

Ab 1925 bezieht er gemeinsam mit seinem Bruder Diego ein Atelier in Paris. Er orientiert sich an der plastischen Kunst der Naturvölker. In den folgenden Jahren lernt Giacometti an den Beispielen der



Atelier in Paris

postkubistischen Bildhauerei, etwa von Jacques Lipchitz und Constantin Brancusi, selbst großzügiger und plastisch-räumlicher zu arbeiten.

Es entstehen die „Plates“ – abgeflachte Figuren in dünner Scheibenform, so etwa das Werk „Femme-cuiller“ von 1926–27, mit nahezu glatter Oberfläche, auch in Gips oder Marmor umgesetzt. Mit diesen Arbeiten erregt Alberto Giacometti auch die Aufmerksamkeit des Pariser Surrealisten-Kreises. Er schließt sich ihnen vorübergehend an, nimmt auch an deren Ausstellungen teil, bis es 1934 zum Bruch kommt. In dieser Zeit entstehen surrealistische Plastiken und auch Zeichnungen.

In der zweiten Hälfte der 1930er Jahre arbeitet Alberto Giacometti an Kopfstudien. Seine Figuren werden immer kleiner, mitunter nur zentimetergroß. Daneben entstehen Gemälde und Zeichnungen, das malerische Werk ist für ihn später durchaus von gleichrangiger Bedeutung.

Seinen Lebensunterhalt verdient sich Alberto Giacometti gemeinsam mit seinem Bruder Diego Giacometti mit Entwürfen für Lampen und Möbel, die sie für den Pariser Innendekorateur Jean-Michel Frank anfertigen.

Die Kriegsjahre 1939–45 verbringt Alberto Giacometti in Genf. Dann kehrt er nach Paris zurück, wo nun dünne, fasst masse- und gewichtslose sowie gelängte Figuren aus Bronze entstehen,



„CHARIOT“ Bronze

deren Magerkeit noch verstärkt wird durch einen vergleichsweise kompakten Unterbau, auf den Giacometti die Gestalten setzt. Alberto Giacometti findet zu seinem so unverwechselbaren Stil, verleiht durch die Reduktion und die ungeheure Verdichtung seinen Figuren ein Höchstmaß an Ausdruck. Das Verhältnis zwischen Figur und Raum wird zum Kernthema der künstlerischen Arbeit.

1948 findet in New York in der Pierre Matisse Gallery die erste Einzelausstellung statt, in der die stabdünnen Plastiken zu sehen sind. Sie wird zum großen Erfolg und bringt den künstlerischen Durchbruch.

1958–65 entsteht die Folge von 150 Lithografien „Paris sans fin“. Das malerische Werk beinhaltet zahlreiche Bildnisse seines Bruders, seiner Frau und von Freunden, Landschaften, Stillleben sowie Atelierbilder. Vorherrschend besonders in den Bildnissen ist auch hier das Spannungsverhältnis der schlanken Gestalt zu Fläche und Bildraum.

Alberto Giacometti stirbt am 11. Januar 1966 in Chur.

1. INTERNATIONALE BIENNALE HAMBURG

Zum 1. Mal haben wir, der gemeinnützige Verein Kulturaustausch Hamburg–Übersee e. V. – Inhaber der Galerie Kunststätte am Michel und Herausgeber des Journals Michel Blick – die Internationale BIENNALE HAMBURG, eine internationale juriierte Ausstellung zeitgenössischer Malerei, zum Thema „Umwelt im Ökologiediskurs – RUND UM DIE ELBE“, ausgeschrieben.

Nationale und internationale professionelle Künstler und Künstlerinnen waren eingeladen, sich mit einem Kunstwerk in den Techniken Öl, Acryl, Aquarell, Gouache, Tempera oder Zeichnung, sowie mit einer Projektbeschreibung zum vorgegebenen Thema „Umwelt im Ökologiediskurs – RUND UM DIE ELBE“, zu bewerben.

Hierzu wird vom Unternehmen HAMBURG WASSER der mit 2.500 Euro dotierte Biennale Hamburg Förderpreis 2012/13 übergeben und der Publikumspreis vom Adina Apartment Hotel Hamburg Michel.

Hintergrund:

Die Elbe ist mit rund 1100 Km Länge nicht nur einer der größten Ströme Mitteleuropas, sie ist auch ein einzigartiges Juwel unserer Natur, denn kaum ein anderer Fluss in Mitteleuropa fließt noch heute so natürlich dahin.

Schon seit Jahrhunderten versucht der Mensch, wilde Flusslandschaften zu zähmen.

Dadurch wurden viele lebendige Flüsse in Europa zu tristen Wasserstraßen.

Auch die Elbe ist nicht mehr das was sie einmal war. Sie wurde an vielen Stellen begradigt und mit Buhnen verbaut. Der Bund setzt sich seit vielen Jahren dafür ein, die Elbe als einen der letzten naturnahen Ströme Europas zu schützen.

Die Gewinner der „ersten Runde“ der Biennale Hamburg stehen fest und werden in einem 148-seitigen Hochglanz-Katalog aufgezeigt.

Dieser Katalog kann zum Preis von 20 Euro erworben werden.

Aus dem Verkaufserlös werden dem Landesverband Hamburg, Mecklenburg–Vorpommern und Schleswig–Holstein (THW) dringend benötigte Gebrauchsgegenstände zur Erhaltung der Deiche zur Verfügung gestellt.



1. INT. BIENNALE HAMBURG 2012/13
MALEREI

1. INTERNATIONALE BIENNALE HAMBURG

Von annähernd 500 Bewerbungen aus dem In- und Ausland haben 58 Künstler den Beirat überzeugt und wurden für die Ausstellung, die bis zum 28. Februar 2013 in der Galerie Kunststätte am Michel gezeigt wird, nominiert. Ausgangspunkt für das kuratorische Team war der Blick auf die Elbe mit ihrer kulturellen Landschaft, eingebunden in umwelttechnische Prozesse und Gegebenheiten.

Die teilnehmenden Künstler sind

Renate Anding, Wendy Bell, Uwe Berthold, Carlos Bianchi, Claudia Bläsi, Annette Brasch, Sandra Collée, Lars Ebbesmeyer, Francesco Ferrante, Maren Fiebig, Rainer Fohrmann, Octavio Franco, Jürgen Grenzemann, Heidegrit Gröning, Lucienne Gürtner, Jürgen G. Haberstroh, Sita Hamann, Katharina Hartmann-Goldyn, Ilse Hatzold, Olivia Hayashi, Jens Heller, Hannah Hütten, Alexander F. Jagelowitz, Angelika Kahl, Marlies Kahn, Sonja Kalb, Anne Kammermeier, Cornelia Kestner, Renate Kirchhof-Stahlmann, Jana Konikova, Stefan Konrad, Claudia Koopmann, Klaus Kreuzer, Soim Lee, Almut Lichte, Jan Lucassen, Christoph Ludewig, Christin Lutze, Sergey Machekhin, Bettina Malinowski, Ada Mee, Kirsten Meyer, Nina Nolte, Giancarlo Oriani, Kerstin A. Roolfs, Uschi Schmiedeberg, Anna Schöbl, Alicia Sottile, Gerhard Stadlober, Peter Steinbrinck, Elizabeth Steinhauser, Vira Vaysberg, Susanne von Kuenheim, Heinz-Jürgen Wilde, Gerti Wimmer (La Fracetta), Ursula Witzlau, Susan Wortmann und Melanie Ziemons-Mörsch

Die Besucher dürfen sich auf eine facettenreiche Ausstellung freuen. Außerdem haben sie die Möglichkeit, für ihren „Lieblingskünstler“ eine Stimme für den Publikumspreis abzugeben und auch das Bild käuflich zu erwerben

Ende Januar 2013 wird der Preisträger des Biennale Hamburg Förderpreises von einer hochkarätigen Jury aus Unternehmen und Institutionen bestimmt sowie die Finalisten für die Sonderausstellung, die vom 1. bis 28. Februar 2013 im Museum Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe gezeigt wird, ausgezählt. Die Preisträger werden dann im Rahmen einer festlichen Eröffnung im Museum Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe ausgezeichnet.

Interessenten sind zu den Ausstellungen herzlich willkommen. Der Eintritt ist frei.

1. INTERNATIONALE BIENNALE HAMBURG

Ein recht herzliches Dankeschön

an alle Künstler und Kooperationspartner, die es uns ermöglicht haben, den Biennale-Katalog und die Ausstellungen zu realisieren

Marek Erhardt
Polizeiorchester Hamburg
Klara Bolle „Zitronenjette“ und Jusuf Hujdur „Wasserträger Hummel“
Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe

Adina Apartment Hotel Hamburg Michel
Neuer Steinweg 26 | 20459 Hamburg | www.adina.eu

Borco-Marken-Import, Matthiesen GmbH & Co. KG
Winsberggring 12-22 | 22525 Hamburg | www.borco.com

Hamburg Messe und Congress GmbH
Projektteam hanseboot
Messeplatz 1 | 20357 Hamburg | www.hanseboot.de

TINE SA
Dronning Eufemias gate 6 | Box 25 | 0051 Oslo / Norwegen
www.jarlsberg.de/gudbrandsdalen

Bell Deutschland GmbH & Co. KG
Brookdamm 21 | 21217 Seevetal | www.abraham.de

Gerresheim Festausstattung GmbH
Billbrookdeich 80 | 22113 Hamburg | www.feste-erleben.de

Hamburg Wasser
Billhorner Deich 2 | 20539 Hamburg
www.hamburgwasser.de

Zurich Versicherung
Generalagentur Carsten Lengfelder
Meiendorfer Straße 89 | 22145 Hamburg | www.zurich.de



Kaltehofe ist eine Elbinsel, die künstlich durch die Begradigung der Norderelbe und Schaffung der Billwerder Bucht zwischen 1875 und 1879 mit dem Elbdurchstich entstand. Sie gehört zum Stadtteil Rothenburgsort im Bezirk Hamburg-Mitte. Die Elbinsel wird eingerahmt von der Norderelbe im Süden, von der Billwerder Bucht im Norden und vom Holzhafen im Osten. Eigentümer sind die Hamburger Wasserwerke.

Als im Sommer 1892 in Hamburg die Cholera ausbrach, zweifelte niemand mehr an der Notwendigkeit, die Bevölkerung so schnell wie möglich mit filtriertem Trinkwasser zu versorgen. Im Mai 1893 wurde die Filtrationsanlage auf Kaltehofe in Betrieb genommen.

1894 wurde auf Kaltehofe der Neubau für die Außenstelle des Hygienischen Staatsinstituts in Hamburg fertiggestellt: In dieser Villa wurden zu Anfang die wichtigsten wissenschaftlichen Arbeiten des Instituts durchgeführt. Wo noch wenige Jahre zuvor Landwirtschaft betrieben worden war, ging es jetzt darum, das Wasser aus der Filtrationsanlage ständig zu kontrollieren. Einige Jahre später wurde der Bau um ein Betriebsgebäude für die Hamburger Wasserwerke erweitert. Da die Insel weit außerhalb des Stadtgebietes lag, wurden Wohnmöglichkeiten für das Personal zur Verfügung gestellt. Es sind die Räume, in denen sich heute die Ausstellung über die Historie Kaltehofes und seiner Menschen befindet.

Im ehemaligen „chemischen Laboratorium“ im Hochparterre ist der Museumsshop eingerichtet.

1990 wurde das Wasserwerk Kaltehofe außer Betrieb genommen. Rund 20 Jahre blieb die gesamte Elbinsel für die Öffentlichkeit weitgehend unzugänglich.

Inzwischen ist inmitten eines weitläufigen Naturparks gelegen ein attraktives Naherholungsgebiet entstanden, welches im steilen Einklang mit der Natur, die Kulturgeschichte des Industriedenkmals aufgreift und auf moderne und atmosphärische Weise reflektiert.

So wurden unter der Bauherrschaft der Hamburger Wasserwerke die historische Villa, ein Wasserbecken sowie zahlreiche Schieberhäuschen denkmalgerecht restauriert und um einen modernen Ausstellungskubus ergänzt.

Eine Dauerausstellung über die Geschichte der Wasserkunst ist in der alten Villa und dem neuen Museum untergebracht. Mit eindrucksvollen Dokumenten der Zeitgeschichte wird die Vergangenheit von Kaltehofe, dem Hygienischen Institut und dem Wasserwerk aus Sicht der damaligen Arbeiter und Bewohner rekonstruiert.

Das Wasserkunst Museum lädt Sie dazu ein, durch zwei Jahrhunderte Geschichte

der Hamburger Brunnen und Wasserspiele zu flanieren. Der Entstehungsprozess der Brunnen wird in der Atmosphäre einer Werkstatt eines fiktiven Bildhauers dargestellt und beschrieben. Die extra für das Wasserkunst Museum von Bildhauern hergestellten Modelle zeigen die Vielfalt und die Entstehungsgeschichte der wichtigsten Hamburger Brunnen. Vorangestellt wird die Technik des Hebens und Senkens des Wassers, ohne die der Betrieb dieser Brunnen nicht möglich gewesen wäre.

Seit der Eröffnung der Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe im September 2011, lädt auch ein Museumscafé mit weitläufiger Außenterrasse die Besucher zum Verweilen ein. Zudem wurden im Zuge der Baumaßnahmen ausgewählte Bereiche des Außengeländes landschaftlich modelliert und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Seichte, mit Rasen bewachsene Hügelplateaus und Senken durchbrechen seitdem die ursprünglich strenge Geometrie der Gesamtanlage, mit ihrer gleichmäßigen Anordnung von 22 rechteckigen Filterbecken.

Stiftung Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe

Kaltehofe Hauptdeich 6-7 | 20539 Hamburg | www.wasserkunst-hamburg.de

Öffnungszeiten: Dienstag-Sonntag 10-18 Uhr und nach Vereinbarung

Quelle und ©Foto: Stiftung Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe

Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe gewinnt Wettbewerb

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) und die Stiftung „Lebendige Stadt“ hat den Bezirk Hamburg-Mitte für die Nutzbarmachung der Elbinsel Kaltehofe im Wettbewerb „Lebenswerte Stadt“ als eines der Siegerprojekte ausgewählt. Der Hamburger Landesverband der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. (SDW) hatte gemeinsam mit dem Bezirksamt Hamburg das Projekt Agenda-Prozess Elbinsel Kaltehofe eingereicht und konnte sich neben fünf weiteren Kommunen gegen 154 Bewerberprojekte aus ganz Deutschland durchsetzen. Die Preisverleihung fand am 4. Dezember 2012 statt.

Ausstellungen

Altonaer Museum, Museumstraße 23, 22765 HH, Tel. 428 135-2143 (tägl. Di-So 10-17 Uhr) www.altonaermuseum.de
Umbaupause bis 30.04.13

Ballinstadt, Das Auswanderermuseum, Veddeler Bogen 2, 20539 HH
Tel. 31979 6-15 (tägl. 10-18 Uhr) www.ballinstadt.de
Dauerausstellung „port of dreams“ und Sonderausstellung „1943: Operation Gomorrha – das Bombardement auf den Elbinseln“, 25.01. bis 31.03.13

Brahms-Museum, Peterstr. 39, 20355 HH, Tel. 41913086 (Di-So 10-17 Uhr)
www.brahms-hamburg.de
Dauerausstellung und Sonderausstellung „...jene liebe Idylle“

Bucerius Kunst Forum, Rathausmarkt 2, 20095 HH, Tel. 3609960
(tägl. 11-19 Uhr) www.buceriuskunstforum.de
„Alberto Giacometti. Begegnungen“, 26.01 bis 20.05.13

Zentralbibliothek der Bücherhallen Hamburg, Hühnerposten 1, 20097 HH
Tel. 42 606-0 (Mo-Sa 11-19 Uhr) www.buecherhallen.de
Ausstellung „Europäischer Sozialfonds ESF“, 14. bis 26.01.13

Deichtorhallen Hamburg – Haus der Photographie – aktuelle Kunst, Deichtorstraße 1-2, 20095 HH, Tel. 321030 (Di-So 11-18 Uhr) www.deichtorhallen.de
„Albert Watson – Visions feat. Cotton made in Africa“, bis 06.01.13
„Anselm Reyle – Mystic Silver“, bis 27.01.13
„Sammlung Haubruck – No Disaster“, bis 24.02.13
„Gute Aussichten – Junge Deutsche Fotografie 2012/2013“, 23.01. bis 03.03.13

Ernst Barlach Haus – Stiftung Hermann F. Reemtsma, Jenischpark, Baron-Voght-Straße 50a, 22609 HH, Tel. 826085 (Di-So 11-18 Uhr)
www.barlach-haus.de
„Farben sind Feste für die Augen. Emil Schumacher zum 100. Geburtstag“, bis 27.01.13
„Gebaute Bilder. Werke aus der Sammlung Hupertz“, 10.02. bis 26.05.13

Freie Akademie der Künste, Klosterwall 23, 20095 HH, Tel. 324632
(Di-So 11-18 Uhr) www.akademie-der-kuenste.de
„Tragende Linien – Tragende Flächen. Konstruktionsprinzipien im Werk von Stefan Polónyi“, 17.01. bis 03.03.13

Hamburger Kunsthalle, Glockengießer Wall 1, 20095 HH, Tel. 428542612
(Di-So 10-18 Uhr, Do bis 21 Uhr) www.hamburger-kunsthalle.de
„Giacometti. Die Spielfelder“, 25.01. bis 19.05.13
„Annette Wehrmann. Gehirn und Geld“, bis 03.03.13
„Im Banne des Dunkels – Charles Meryon und die französische Radierbewegung“, bis 03.03.13
„Johann Christian Reinhart. Ein deutscher Landschaftsmaler in Rom“, bis 27.01.13
„15 Jahre Galerie der Gegenwart“, bis 30.04.13

Hamburgmuseum, Holstenwall 24, 20355 HH (Di -Sa 10-17 Uhr, So 10-18 Uhr)
www.hamburgmuseum.de
Dauerausstellung „Taktgeber Hafen. Hamburger Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert“
Dauerausstellung „Aufbruch in die Moderne“ und ständig wechselnde Veranstaltungen

Int. Maritimes Museum, Koreastrasse 1/ Kaiserspeicher B, 20457 HH,
Tel. 3009230-0 (Di-So 10-18 Uhr, Do 10-20 Uhr)
www.internationales-maritimes-museum.de
Dauerausstellung

Jenisch Haus. Museum für Kunst und Kultur an der Elbe, Baron-Voght-Str. 50, 22609 HH, Tel. 828790 (Di-So 11-18 Uhr)
www.altonaermuseum.de/jenisch_haus
„Blick in die Landschaft. Gemälde-Sammlung des Altonaer Museums zu Gast im Jenisch Haus“, 20.01. bis 12.05.13

Kunsthaus Hamburg, Klosterwall 15, 20095 HH, Tel. 335803 (Di-So 11-18 Uhr)
www.kunsthausehamburg.de
Ständig wechselnde Veranstaltungen

Museum der Arbeit, Wiesendamm 3, 22305 HH, Tel. 4281330 (Mo 13-21 Uhr, Di-Sa 10-17 Uhr, So 10-18 Uhr) www.museum-der-arbeit.de
Ständig wechselnde Veranstaltungen

Museum für Kunst und Gewerbe, Steintorplatz, 20099 HH, Tel. 428134-903 (Di-So 11-18 Uhr, Do 11-21 Uhr)
www.mkg-hamburg.de
Ständig wechselnde Veranstaltungen
„Endstation Meer? Das Plastikmüll-Projekt“, bis 31.03.13
„Als Kitsch noch Kunst war. Farbendruck im 19. Jahrhundert“, 11.01. bis 17.03.13

Museum für Völkerkunde Hamburg, Rothenbaumchaussee 64, 20148 HH, Tel. 428879670 (Di-So 10-18 Uhr, Do 10-21 Uhr)
www.voelkerkundemuseum.com
Ständig wechselnde Veranstaltungen

Museumsfrachtschiff Cap San Diego, Überseebrücke, 20459 HH, Tel. 364209 (10-18 Uhr) www.capsandiego.de
Dauerausstellung „Ein Koffer voller Hoffnung“ und ständig wechselnde Veranstaltungen

Speicherstadtmuseum, St. Annenufer 2, 20457 HH, Tel. 321191 (Mo-Fr 10-17 Uhr, Sa+So 10-18 Uhr) www.speicherstadtmuseum.de
Dauerausstellung „Kaffee, Tee & Consorten“

Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg Carl von Ossietzky, Von-Melle-Park 3, 20146 HH, Tel. 42838-5857 (Mo-Fr 9-21 Uhr, Sa-So 10-21 Uhr) www.sub.uni-hamburg.de
Dauerausstellung „Bibliotheken im Lichthof“ und ständig wechselnde Veranstaltungen

Stadtmodell, Wexstraße 7, 20355 HH, Tel. 428 40 2194 (Di-Fr 10-17 Uhr, Sa+So 13-17 Uhr) www.stadtmodell.hamburg.de
„Hamburger Innenstadt“, Dauerausstellung, auf einer Fläche von rund 111 qm im Maßstab 1:500
Ausstellung „Hamburger Impressionen 2“, bis 11.11.12

Änderungen vorbehalten



Galerie Kunststätte am Michel (KaM) | Kulturaustausch Hamburg-Übersee e. V.
Neanderstrasse 21, 20459 Hamburg | +49 (40) 25 49 75 30
info@galerie-kam.de | www.galerie-kam.de
Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 14 – 17 Uhr und nach Vereinbarung

Dauerausstellung *Arte America Latina* Zeitgenössische Kunst aus Lateinamerika



und

Malerei-Ausstellung anlässlich der 1. Int. Biennale Hamburg zum Thema *Umwelt im Ökologiediskurs – Rund um die Elbe* bis 28. Februar 2013



K U N S T

Kulturaustausch Hamburg-Übersee e.V.

A L S

Galerie Kunststätte am Michel

S I C H E R E

040 – 25 49 75 30

W E R T A N L A G E

www.galerie-kam.de

