

Quartier

Magazin für HafenCity, Speicherstadt und Katharinenviertel

neue linie

HAFENCITY UNIVERSITÄT

Grenzenlos

Die Aufhebung des Hamburger Freihafens

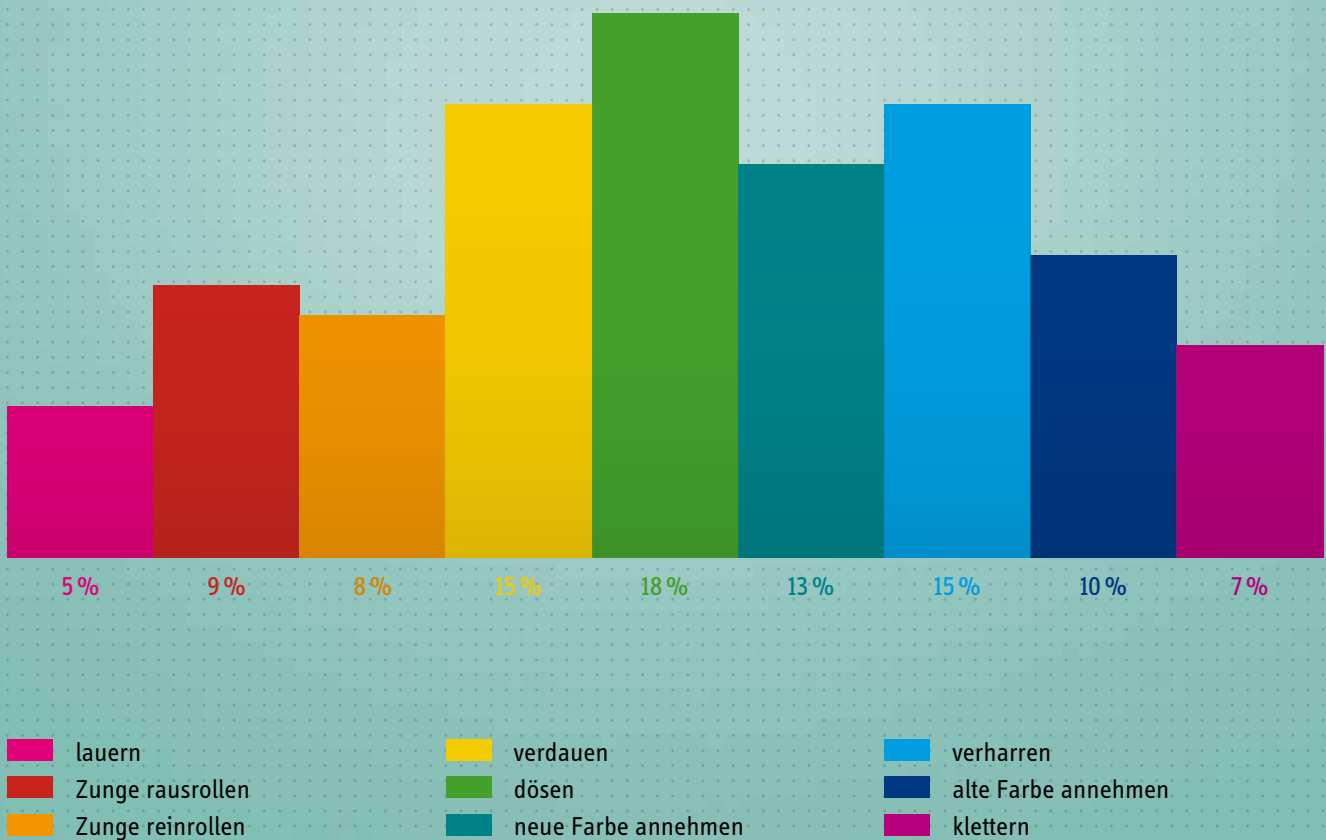
Vom Wollen und Können

Die Bebauung der Kehrwiederspitze im Rückblick

Schwarz und stark

Die Kaffeerösterei in der Speicherstadt

Changemanagement eines Chamäleons (in %/Tag):



Investieren Sie in Chamäleons. Jetzt spenden: hagenbeck.de/stiftung





**Liebe Leserinnen,
liebe Leser,**

dieser Winter steht im Zeichen großer Ereignisse! So wird mit dem Jahreswechsel der Freihafen abgeschafft, der für mehr als 120 Jahre eine feste Größe in der Stadt, ein gut gesicherter Riegel zwischen den Stadtteilen nördlich und südlich der Elbe und eine der letzten bewachten Grenzen zwischen Sizilien und Hammerfest war. Bis zum Jahr 2003 umschloss die Zollgrenze auch die Speicherstadt, die ihre Entstehung eben diesem Freihafen verdankt. Bis 1888 war ganz Hamburg Zollausland, ab da nur noch der Freihafen.

Vorbei sind damit auch die Zeiten der „Nämlichkeitsbescheinigung“. Diese musste am Zollübergang beantragt und mit Stempel und Unterschrift versehen werden, um zu bestätigen, dass zum Beispiel eine Flasche Wein auf der Durchreise auch tatsächlich die Nämliche und somit bereits verzollt war. Für den, der solche Prozeduren überstanden hatte, war allerdings das Beruhigungsmittel selbst wichtiger als dessen Nämlichkeit. Künftig werden derart knifflige Kontrollen nicht mehr an der „Kante“, wie die Freihafengrenze im Zöllnerjargon heißt, sondern elektronisch in jedem Betrieb stattfinden.

Großes geschieht auch in St. Katharinen: Seit 2007 wird an der Kirche gearbeitet und vom neu angelegten Keller bis zur renovierten Turmzier der notgedrungen improvisierte Wiederaufbau der Nachkriegszeit unter Einsatz von 23 Millionen Euro fit für die nächsten Jahrhunderte gemacht. Bei den Arbeiten kamen Schätze wie die verloren geglaubten Bruchstücke der barocken Kanzel und ein vor langer Zeit sorgfältig vermauertes gotisches Doppelportal an der Nordseite wieder zum Vorschein. Die rekonstruierte Orgel war noch im Gerüst verborgen, aber zum 1. Advent feierte die schöne Katharina ihre festliche Wiedereröffnung. Ebenfalls renoviert werden muss das benachbarte Mahnmal St. Nikolai. Der gewaltige, in der Hamburger Stadtkrone immer ein wenig verloren wirkende neugotische Sandsteinturm mit seinem durchbrochenen Helm bröckelt – was bei 147 Metern Höhe durchaus existenzielle Konsequenzen haben kann. Hier wie dort wird jede Spende sinnvoll investiert!

Und natürlich die U4 – ein guter Name für vier Kilometer Tunnelstrecke, die in 40 Metern Tiefe unter der Hafencity hindurchkurvt und den Jungfernstieg mit dem Überseequartier in vier Minuten verbindet. Eine neue Linie wird daraus nur unter Zuhilfenahme vorhandener Strecken – aber immerhin: Die Hafencity hat ihre eigene U-Bahn, und zur Eröffnung am 1. Dezember feierte das ganze Quartier die türkise Linie Nummer 4 mit einem Fest aus Konzerten, Events und Aktionen.

Viel Spaß bei der Lektüre dieser und vieler weiterer großer Geschichten in unserer 20. Ausgabe! Einen gemütlichen Winter im Quartier wünscht Ihnen

Thomas Hampel
Herausgeber



KARIN GUENTHER



Markus Amm
Malerei

Ausstellung
bis 19.1.2013

Galerie
Admiralitätstraße 71
20459 Hamburg
Telefon +49 40 3750 3450
Fax +49 40 3750 3451
info@galerie-karin-guenther.de
www.galerie-karin-guenther.de

Öffnungszeiten:
Mittwoch–Freitag 13–18 Uhr
Samstag 12–15 Uhr



neue linie 08

Fotos: Wolfgang Huppertz (Seite 4 oben), Jonas Wolk (Seite 4 unten links), Heinz-Joachim Hettchen (Seite 4 unten rechts), Astrid Hüller (Seite 5 links), Thomas Hampel (Seite 5 rechts)

Titel: Die Haltestelle HafenCity Universität ist vorläufig die Endstation der U4 in die HafenCity. Ob die neue U-Bahn bis zu den Elbrücken verlängert wird, ist gegenwärtig Gegenstand kontroverser Diskussionen. Die Aufnahme machte Thomas Hampel.



erinnerungsstütze 06



grenzenlos 18

Inhalt

Gezeiten

06 Erinnerungsstütze

St. Nikolai, dem Heiligen der Seefahrer und Händler geweiht, um Hamburgs Wohlstand zu sichern, mahnt heute gegen Krieg und Gewaltherrschaft.

Titel

neue linie

08 Ganz großer Bahnhof

Seit Dezember ist der erste Abschnitt der U4 in Betrieb. Damit verfügt das Überseequartier endlich über seinen ersehnten U-Bahnanschluss.

Architektur

14 Vom Wollen und Können

Mit der Bebauung der Kehrwederspitzte kehrte 1997 erstmals nach 130 Jahren wieder ein Stück Hafen in die Stadt zurück. Ein Testlauf für die Hafencity?

Wirtschaft

18 Grenzenlos

Mit der endgültigen Aufhebung der Freihandelszone im Hamburger Hafen geht im Januar 2013 eine Ära hanseatischer Geschichte zu Ende.

24 Schwarz und stark

Seit sechs Jahren schreiben Andreas Wessel-Ellermann und Thimo Drews mit ihrer Kaffeerösterei in der Speicherstadt Erfolgsgeschichte.



Kultur

28 Klar Schiff

Nach anderthalb Jahren öffnet die Katharinenkirche Besuchern und Gemeindemitgliedern wieder ihre Tore und zeigt die Ergebnisse der langjährigen und aufwendigen Sanierungsarbeiten.

32 Gekaperte Legende

Die Hinrichtung von Claus Störtebeker auf dem Grasbrook ist zwar historisch nicht gesichert, aber er gehört heute so sehr zu Hamburg, dass ihm hier vor 30 Jahren ein Denkmal errichtet wurde.

34 Im Fokus: Siegfried Stephan

Seit seinem Einstieg in die digitale Fotografie arbeitet Siegfried Stephan unbeirrt daran, daraus eine Kunst zu machen. Sein Hafen-Zyklus legt davon eindrucksvoll Zeugnis ab.

Vermischtes

36 Essen und Trinken

Auf zwei Schoppen: Weinrestaurant Schoppenhauer

37 Aus dem Quartier

Von allem mehr – Eine Mauer für die Hafencity – Kunstausstellung mit Hafenblick

39 Gewinnspiel

39 Buchtipps

40 Termine

42 Impressum



Die Nikolaikirche in den 30er Jahren: Der Hopfenmarkt, schon damals teilweise als Parkplatz genutzt, ist noch nicht von der Willy-Brandt-Straße zerschnitten.



Fotos: Hans Andries



Fotos: Jonas Wölk 1-3, Manfred Stempels 4 (von links nach rechts)

Obwohl bereits 1952 entschieden wurde, Turm und Chor zu erhalten und die Ruine von St. Nikolai in ein Mahnmal mit Gedenkstätte zu verwandeln, dauerte es noch 35 Jahre, bis dieser Beschluss tatsächlich umgesetzt wurde.

Erinnerungsstütze

Die Ruine der Nikolaikirche an der Willy-Brandt-Straße steht auf dem Boden eines der ältesten Kirchspiele Hamburgs.

Text: Nikolai Antoniadis

„Er ist in seiner heutigen Anlage nahezu hoffnungslos hässlich. Die Betonung einer Achse durch den Kirchturm, nirgends durch eine Straße aufgenommen und weitergeführt, wird heute nicht mehr verstanden.“ So beschrieb Oberbaudirektor Otto Meyer-Ottens 1949 den Zustand des Hopfenmarkts mit der Kirche St. Nikolai. Es war das vorläufige Ende einer 750-jährigen Geschichte

Schon 1195 war eine kleine Kapelle errichtet und Nikolai empfohlen worden, der als Schutzpatron der Seefahrer und Händler als Inbegriff des hanseatischen Heiligen gelten könnte. Später, im 13. und 14. Jahrhundert, wurde sie als gotische Hallenkirche ausgebaut, bevor sie im 17. Jahrhundert einen Turm erhielt. Nachdem sie während des Brandes von

1842 zerstört wurde, gewann Gottfried Semper zunächst den Wettbewerb für den Wiederaufbau. Die Gemeinde wollte aber eine historisierende Kathedrale und beauftragte den Engländer George Gilbert Scott, nach dessen Entwürfen die Kirche zwischen 1846 und 1874 neu errichtet wurde: eine dreischiffige Basilika mit Querhaus und 147,3 Meter hohem Turm, dem damals höchsten Gebäude der Welt. Obgleich ein architektonischer Sonderling unter Hamburgs Kirchen, war sie für die kommenden 70 Jahre eine eindrucksvolle Landmarke, bevor sie im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde.


Mit dem Bau der Ost-West-Straße und der Entwicklung der Innenstadt zu einem reinen Bürostandort gab es keine Aussicht mehr darauf, sie an ihrem alten

Standort wieder aufzubauen. Stattdessen griff Meyer-Ottens einen Vorschlag auf, den Bürgermeister Max Brauer 1946 gemacht hatte, nämlich sie zu einer Gedenkstätte umzuwandeln. Tatsächlich einigten sich Stadt und Kirche in der Folge darauf. Das baufällige Kirchenschiff wurde abgetragen, allein der Turm und die Chormauern blieben erhalten. Bis zur Umsetzung des Mahnmals vergingen dann allerdings noch viele Jahre: Nachdem die Ruine im Anschluss an ergebnislose Wettbewerbe und fruchtlose Diskussionen zusehends verfiel, wurde das Mahnmal tatsächlich erst realisiert, nachdem Bischof Hans-Otto Wölber 1987 zur Rettung der Kirche aufrief und sich seither ein privater Förderkreis aktiv um das Mahnmal kümmert. ■

Ganz großer Bahnhof

Text: Nikolai Antoniadis

Seit Dezember ist es so weit: Nach fünf Jahren Bauzeit führt die U4 von der alten in die neue Innenstadt. In wenigen Minuten bringt sie Tausende von Anwohnern, Arbeitnehmern, Studenten, Touristen und Tagesbesuchern vom Jungfernstieg ins Überseequartier. Mit der Entwicklung der Quartiere am Baakenhafen und an den Elbbrücken wird auch dort eine Anbindung an den Nahverkehr nötig. Ob das durch eine weitere U4-Station erfolgt, sorgt gegenwärtig für einigen Gesprächsstoff.



Anlässlich der Feierlichkeiten zu 100 Jahren Hochbahn wurde der Bahnsteig der Haltestelle HCU im Juni 2012 zum Festsaal.

Als man Ende der 90er Jahre am Masterplan für die zukünftige HafenCity arbeitete, musste zunächst eine grundsätzliche Frage geklärt werden: Wie ließe sich dieses Gelände mit dem Rest der Stadt verbinden? Nach Prüfung verschiedener Varianten wurde entschieden, die Stadtbahn sei „verkehrlich und betrieblich und von den Investitionskosten am günstigsten“. Sie sei ein umweltgerechter, leistungsfähiger und nachhaltiger Weg, um den öffentlichen Nahverkehr abzuwickeln. Im selben Atemzug verwarfen die Verfasser des Masterplans den Bau einer U-Bahn, weil die Investitionen, aber auch ihr späterer Betrieb zu teuer würden.

Hamburgs Bausenator Mario Metzbach von der Partei Rechtsstaatlicher Offensive kam aber zu einem anderen Ergebnis. Seine Behörde hatte eine Studie erstellt, die einer U-Bahn den Vorzug gab. Eingebettet in einen umfassenden Ausbau des vorhandenen Netzes, bot sie viele Vorteile. Sie würde nicht allein die HafenCity mit der Innenstadt verbinden. Sie würde endlich auch Bramfeld und Steilshoop einen Bahnanschluss geben, im Süden sogar Wilhelmsburg und Harburg erschließen. Auch die Bewerbung Hamburgs für die Olympischen Spiele 2012, in deren Mittelpunkt die HafenCity stand, würde dadurch punkten. Und

nicht zuletzt könnte in diesem Zuge der überfällige Tausch der östlichen Äste der U2 und U3 vorgenommen werden, um eine vernünftige Ringlinie zu schaffen. Teile des Bahnhofs Berliner Tor müssten dafür umgebaut werden, aber das war ohnehin notwendig, denn die veralteten Bahnsteige waren teilweise kürzer als die modernen Züge. Mit diesen Plänen schnürte die CDU-Schill-Koalition den Norden Hamburgs bis Bramfeld und Steilshoop, den Osten bis Billstedt und Mümmelmannsberg, den Süden bis Wilhelmsburg zu einem Gesamtpaket zusammen. Und führte die Stadt auf diese Weise näher an die HafenCity heran.

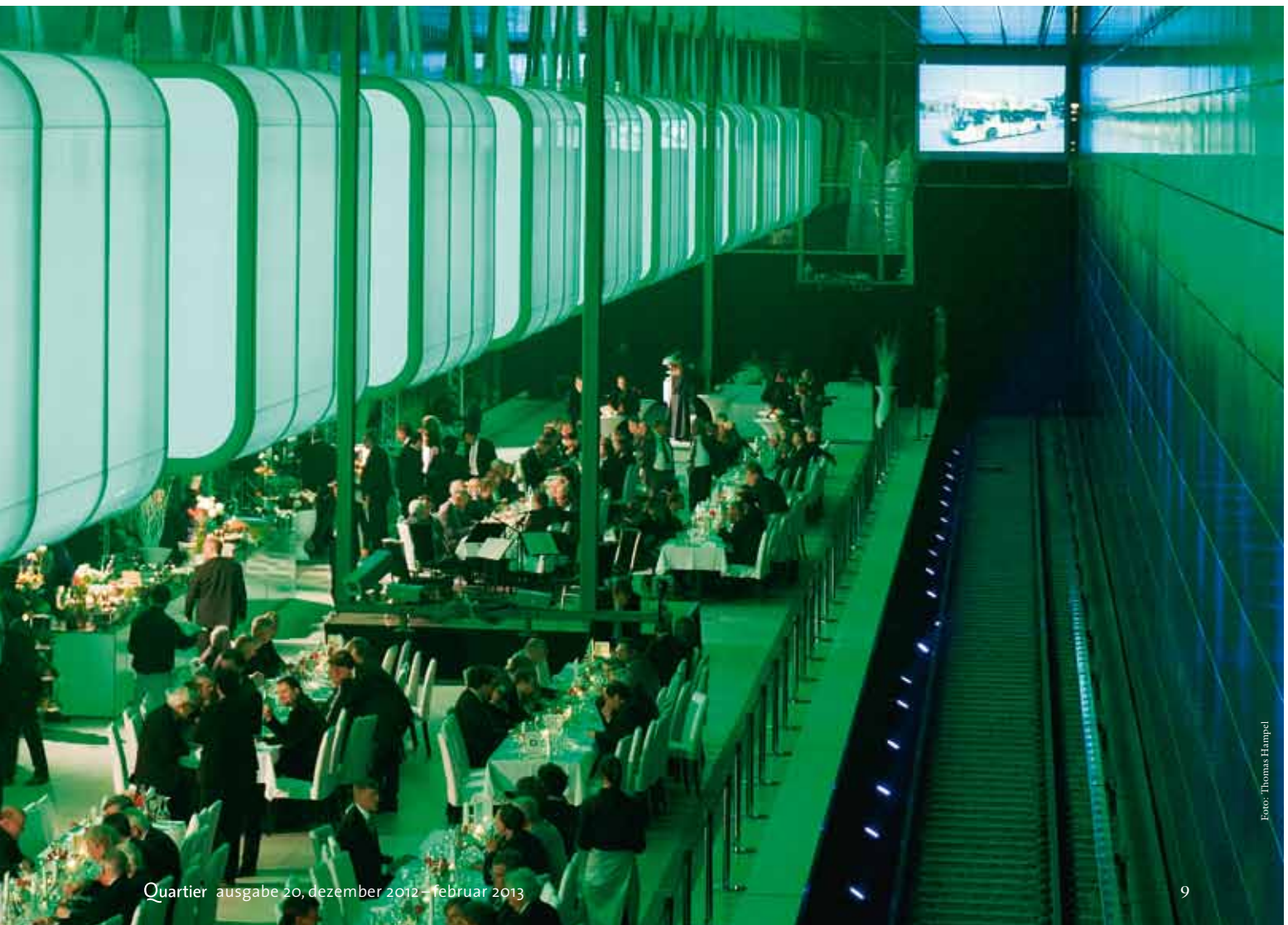




Foto: Wolfgang Häpertz

Die Besatzung der Tunnelbohrmaschine VERA, kurz für „Von der Elbe Richtung Alster“

Ein Jahrhundertfehler

Eigentlich hätte Senator Mettbach gerne noch modernere Lösungen gefunden. Die Studie seiner Behörde hatte zahlreiche Möglichkeiten abgeklopft, darunter eine Magnetbahn mit Transrapid-Technologie, eine H-Bahn (eine Hänge-Bahn) wie auf dem Campus der Uni Dortmund und auf dem Flughafen Düsseldorf, Brennstoffzellen-Busse, eine unterirdische S-Bahn und eine oberirdische U-Bahn. Besonders diese letzte Variante wurde kontrovers diskutiert. Ihre Befürworter priesen die herrliche Aussicht auf HafenCity und Elbphilharmonie, die sich den Fahrgästen böte. Ihre Gegner mahnten, ein Viadukt hätte massive Eingriffe zur Folge, etwa den Abriss und Neubau der Haltestelle Rödingsmarkt, um ein nötiges drittes Gleis zu bauen; oder den Bau eines Überwerfungswerks, das doppelt so groß wäre wie der Bahnhof Rödingsmarkt. Vor allem aber wäre ein

Viadukt vor Kaispeicher A nicht vor einem möglichen Schiffsanprall sicher. Die Idee war trotzdem nicht kleinzukriegen. Pünktlich zu Beginn der Arbeiten für die U4 meldete sich Hamburgs ehemaliger Bürgermeister Henning Voscherau 2007 im Hamburger Abendblatt zu Wort, nannte die U4 einen „Jahrhundertfehler“ und brachte erneut eine Hochbahn ins Spiel. Zu diesem Zeitpunkt war die U4 seit Jahren beschlossene Sache. Trotzdem malte er sich aus, wie sie an der Elbphilharmonie vorbeiführ, ja, im Haus eine eigene Haltestelle hätte, auch wenn ein Gutachten zwei Jahre zuvor eine Haltestelle an dem Opernhaus verworfen hatte. Allein die offene Baugrube hätte die Eröffnung der Elbphilharmonie von 2011 auf 2013 verschoben (wobei 2013 heute sicher ein Grund zur Freude wäre).

Die Opposition war nicht überzeugt. Sie hielt eine Stadtbahn weiter für die bessere Lösung. Was Schill-Partei und CDU-Senat als weltfremde Nostalgie

verlachten und für genauso abwegig hielten wie die Wiedereinführung von Pferdefuhrwerken – Mettbach versprach sogar, das Wort Stadtbahn nicht mehr in den Mund zu nehmen und sprach stattdessen nur noch von diesem „Spielzeug auf Schienen“ –, fand aber auch bei der Hochbahn Unterstützer. Dort wusste man, dass die Straßenbahn längst ein zeitgemäßes Hochleistungs-Verkehrsmittel geworden war. Allein, sie konnten sich aber nicht durchsetzen. Das Ausbaupaket für die U-Bahn zwischen Bramfeld, Berliner Tor und HafenCity wurde 2003 in der Bürgerschaft beschlossen.

Grobe Schätzungen

Der gesamte Ausbauplan einschließlich der neuen Gleisstrecken von Barmbek nach Steilshoop, von der Innenstadt in die HafenCity und der Umbau am Berliner Tor sollte 550 Millionen Euro kosten. Der SPD-Abgeordnete Michael Dose ur-

Ein Bauabschnitt der neuen Teilstrecke zwischen Jungfernstieg und den Stationen Überseequartier und HafenCity Universität



Foto: Thomas Hampel

teilte trocken, das sei „wie ein Mann, der ohne Geld in ein Luxusrestaurant geht, sich zwei Dutzend Austern bestellt und hofft, er werde vielleicht eine Perle finden, mit der er das dann alles bezahlen kann“. Allein 250 Millionen Euro entfielen auf das neu zu bauende Teilstück in die HafenCity. Während man beim Bau einer U-Bahn von 80 bis 100 Millionen Euro pro Kilometer ausgeht, kostet eine Stadtbahn viermal weniger. Bei diesen enormen Investitionskosten beschlich den einen oder anderen der Verdacht, dahinter verberge sich ein Täuschungsmanöver. Man mutmaßte, die U4 starte nur deshalb in Billstedt, damit die von dort jeden Tag in die Stadt und zurück strömenden Pendler in die Kosten-Nutzen-Analyse einbezogen würden, die eine Voraussetzung für Subventionen aus Berlin ist. Aus demselben Grund, so ließ sich vernehmen, würde behauptet, der Umbau am Berliner Tor hinge mit dem Bau der U4 zusammen. Auf die Frage, wieso diese Maßnahme in die Kos-

ten-Nutzen-Analyse einginge, entgegnete der Senat: weil eine U-Bahn geplant wird, zu der diese Haltestelle gehört.

Nachdenklich stimmte dann vor allem die Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, mit der er um die Zustimmung zu seinem U-Bahn-Paket bat. Bei dem angegebenen Kostenrahmen handele es sich um „erste grobe Schätzungen ohne Vorliegen detaillierter Pläne“. Mit anderen Worten: Der Senat hatte keine Ahnung, wie viel das Projekt am Ende kosten würde oder wie er die Investition sicherstellen sollte. Er spekulierte auf Fördermittel für Infrastrukturmaßnahmen vom Bund. Dabei blieb es nicht. Drei Jahre später wurden die Kosten für den Abschnitt vom Jungfernstieg zum Überseequartier auf 288,75 Millionen Euro nach oben korrigiert. Und 2010 meldete die Hochbahn, die mit den Bauarbeiten beauftragt war, weitere 40 Millionen Euro Mehrkosten an: Die Stahlpreise waren gestiegen. Zudem war die gigantische Tunnelbohrmaschine unter

dem Hanseatic Trade Center und unter der Schaaertorschleuse auf Findlinge gestoßen und dabei stark beschädigt worden. Ganz zu schweigen von Betriebsunfällen am Jungfernstieg mit gravierenden Werkzeugschäden oder einer Havarie am Notausstieg Dalmannkai. Die ursprünglich geschätzten Kosten waren also um fast 80 Millionen Euro überschritten, noch bevor die Arbeiten an der zweiten Röhre begonnen hatten.

Investoren wollen sie

Dass Großprojekte teurer werden als geplant, überrascht niemanden mehr. Jeder weiß es. Weil sich trotzdem nichts ändert, wird das Phänomen seit einiger Zeit auch wissenschaftlich untersucht, etwa an der deutschen Akademie für Baurecht, die ein mehrjähriges Forschungsprojekt zu dieser Frage durchführt, oder am Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsförderung in Karlsruhe. Dort wurde festgestellt, dass

Digital Signage

*Der kommunikative
Blickfang!*



FÜR ALLE UNTERNEHMEN, DIE IHRE POS-KOMMUNIKATION DIGITAL IN SZENE SETZEN WOLLEN, HABEN DIE ALBERT BAUER COMPANIES EINEN EFFEKTIVEN „DIGITAL SIGNAGE“-SERVICE ENTWICKELT.

**ALBERT BAUER
COMPANIES**

Managing ideas.

OB IMAGEKAMPAGNE, KUNDENINFORMATION ODER VERKAUFSFÖRDERUNG – WELCHE ZIELE SIE AM POS AUCH IMMER VERFOLGEN: WIR ENTWICKELN DAFÜR AUFMERKSAMKEITSSTARKE „DIGITAL SIGNAGE“-KAMPAGNEN, DIE IHRE KUNDEN FESSELN WERDEN. DARÜBER HINAUS ÜBERNEHMEN WIR DIE TECHNISCHE UMSETZUNG UND KONZEPTION. UM FÜR SIE DIE OPTIMALE LÖSUNG ZU FINDEN, UNTERSTÜTZEN WIR SIE BEI DER AUSWAHL DES RICHTIGEN SYSTEMS. WEITERE INFORMATIONEN FINDEN SIE AUF:

albertbauer.com/DS



Die U-Bahnhaltestelle Überseequartier im Bau: Der Rohbau war über 20 Meter breit und 200 Meter lang.

weltweit jedes öffentliche Bauvorhaben 50 Prozent teurer wird als geplant. In der Hälfte der Fälle steigen die Kosten sogar um bis zu 200 Prozent, und das ist niedrig angesetzt, weil öffentliche Bauvorhaben nicht mit Krediten finanziert werden, sondern mit Steuergeldern. Wie kann das sein? Nachdem 2009 bekannt wurde, dass der Bau des ZOBs in Bergedorf mit über 40 Millionen Euro doppelt so teuer war wie kalkuliert, wurde eine Prüfung dieses Phänomens durch den Rechnungshof veranlasst. Das Ergebnis: Seit 1989 hatte sich die Stadt bei Baumaßnahmen um 300 Millionen Euro zu ihren Ungunsten verrechnet, wobei die Zusatzkosten aus dem Bau der Elbphilharmonie nicht berücksichtigt wurden. Eine der vorrangigen Ursachen identifizierte der Rechnungshof in übereilten Beschlüssen der Bürgerschaft, die häufig keine belastbaren Zahlen kenne, wenn sie über Projekte abstimme.

Kann eine solche Verschwendung von Steuergeldern tatsächlich damit erklärt werden, dass Generation nach Generation dieselben Fehler begeht? Oder sind Projekte dieser Größenordnung gar nicht auf den Weg zu bringen, würde man realistische Kostenschätzungen abgeben?

Zwei Seiten derselben Medaille

Der Senat rechtfertigte die gewaltigen Zusatzkosten für die U4 ungerührt damit, dass die U-Bahn ja trotzdem wirtschaftlich sinnvoll sei, weil sie nicht nur die HafenCity anbinde, sondern auch eine mögliche Weiterführung nach Wilhelmsburg berücksichtige. Dabei war dieser Punkt schon vom Tisch. Im vergangenen Februar wurde der Verkehrsausschuss darüber informiert, eine Weiterführung nach Süden sei sicherlich wünschenswert, aber bis 2020 auf kei-

nen Fall finanzierbar. Die Wirtschaftlichkeit der U4 gilt aber trotzdem als gegeben. Warum? Weil ein U-Bahn-Anschluss für die anliegenden Grundstücke eine ganz erhebliche Wertsteigerung bedeutet. Schon 2002 hieß es seitens der Baubehörde und des Senats, eine Erschließung mit Bussen habe den Nachteil, „dass hierfür die sehr wichtige Investorenakzeptanz nicht gegeben“ sei. Die HafenCity Hamburg GmbH, damals noch GHS, hatte deutlich gemacht, dass für lokale, nationale und internationale Investoren eine effiziente Anbindung an den Personennahverkehr ein kritischer Erfolgsfaktor für die HafenCity sei. Sie verlangten massentaugliche, schnelle, komfortable und imagestarke Lösungen. Kurz: Die Investoren wollten eine U-Bahn; sie machten Investitionen im Überseequartier und dessen bedeutende Flächen für Einzelhandel, Gewerbe und Büros davon abhängig.

Gewissermaßen ist das die andere Seite der HafenCity-Medaille. Hohe Erlöse aus dem Verkauf städtischer Grundstücke waren zumindest in den Anfangsjahren der HafenCity von großer Bedeutung, denn sie sollten den Hafenausbau in Altenwerder finanzieren. Wenn Banken oder Immobilienunternehmen ihre Investitionen also von einer U-Bahn abhängig machten, dann war das ein gutes Argument für eine U-Bahn, besonders nachdem die Bewerbung Hamburgs für die Olympischen Spiele 2003 gescheitert war. Erstaunlicherweise kritisierte dann ausgerechnet Henning Voscherau, der HafenCity und Altenwerder auf dieselbe Medaille geschrieben hatte, die U4 werde aus reiner „Liebedienerei“ gegenüber bestimmten Investoren gebaut. Die Grundstücksvergabe an einige ausgesuchte Großinvestoren, sagte er dem Abendblatt, orientiere sich zu stark an maximalen Gewinnen und zu wenig an langfristig angelegter Stadtentwicklung.

Es ist aber übertrieben anzunehmen, die Stadt habe sich allein den Investoren gebeugt. Denn der Bau einer U-Bahn entspricht jahrzehntelanger Praxis in der Verkehrspolitik. „Die Stadt der Geschwindigkeit ist die Stadt des Erfolges“, hat Le Corbusier gesagt und damit wie üblich alles auf den Punkt gebracht. Mobilität, vor allem schnelle, gilt als Grundrezept wirtschaftlichen Erfolgs. Der Verkehr muss ungehindert fließen, und wo er stockt, wird er verlegt. Zum Bei-

spiel unter die Erde. Man darf natürlich fragen: Wie schnell muss es gehen? Der Bus braucht knapp 13 Minuten vom Hauptbahnhof in die HafenCity, die U4 nur 5 Minuten. Können acht Minuten den Aufwand rechtfertigen?

Letzter Halt Elbbrücken?

Entscheidend für die U-Bahn war aber nicht die Zeit, sondern die Kapazität, wie sich erneut an den Diskussionen um eine Verlängerung der U4 zeigt. Sie kann 35.000 Personen ins Überseequartier und 16.000 Menschen zu den Elbbrücken bringen, in deren Umfeld 2.800 Wohnungen und 20.000 Arbeitsplätze entstehen. Wie könnte das anders als durch eine U-Bahn geleistet werden? Auch sonst scheint sich Geschichte zu wiederholen. Die Verlängerung der U4 habe „erheblichen wirtschaftlichen Nutzen“, hieß es, da die anliegenden Grundstücke eine „beträchtliche Wertsteigerung“ erführen. Gleichzeitig monierten CDU und GAL, dass es nur grobe Kostenschätzungen und keine Aussagen zur Finanzierbarkeit gebe.

Letztlich offenbart die U4 die Prioritäten der Stadtentwicklung. Nachdem sie 2003 beschlossen wurde, verschwand Steilshoop erst von der Tagesordnung und dann ganz aus den Planungen. Dabei war die Anbindung von Bramfeld und Steilshoop ein Hauptargument für die U4 gewesen: Senator Mettbach hatte noch vollmundig gesagt, CDU und

Schill-Partei würden nun das umsetzen, was die SPD 35 Jahre lang immer nur versprochen habe. Heute könnte man meinen, die Rhetorik um Steilshoop, um Bramfeld, Wilhelmsburg und Harburg diene nur dem einen Zweck: eine U-Bahn zwischen Jungfernstieg und Überseequartier zu bauen. Aber wer hätte dafür 323 Millionen Euro ausgegeben?

Und wieder droht das grundsätzliche Dilemma aller Großprojekte: Während ein Beschluss der Bürgerschaft vollendete Tatsachen schafft, kann der Senat ohne diesen Beschluss die nötigen planrechtlichen Verfahren nicht anstoßen. Dabei drängt die Zeit. Sollen die ersten Wohnungen am Baakenhafen 2014 bezugsfertig sein, müssten Bauarbeiten so weit fortgeschritten sein, dass das Gelände hochwassersicher ist. Gleichzeitig werden Investoren gesucht. Da kam es nicht ungelegen, als die Anbindung nach Wilhelmsburg plötzlich wieder ins Gespräch kam. Ein gutes Argument für eine U-Bahn zu den Elbbrücken. ■

AUTSCH!?

Zeit zu (be)handeln!



Privatpraxis
Daniella Wäbs
Heilpraktikerin · Physiotherapeutin

Pickhuben 6 · 20457 Hamburg
(040) 36 09 84 85
www.daniella-waebes.de

Seefahrtsliteratur



Kurs Hamburg

Mit dem Fotografen Hans Hartz im Hamburger Hafen in den 1930er Jahren
Hochwertiger Fotoband, über 80 Abb., Euro 19,90

Im Buchhandel oder bei uns erhältlich!

oceanum VERLAG

Gesamtprogramm unter Telefon 04402 / 5 95 56 99
E-Mail: info@oceanum.de · www.oceanum.de



Das Hanseatic Trade Center bildet heute das westliche Entree zur HafenCity.

Vom Wollen und Können

Vor über 20 Jahren wurden die Planungsgrundlagen für das Hanseatic Trade Center an der Kehrwiederspitze gelegt. Zeit für einige Sentimentalitäten mit der Erkenntnis, dass Baugeschichte sich im Detail doch wiederholt.

Text: Dirk Meyhöfer, Fotos: Thoams Hampel

Manchmal sagt auch ein Buchtitel nicht die Wahrheit: Die HafenCity hat in diesen Wochen eine 200-seitige, erste umfassende Dokumentation unter dem Titel „HafenCity – das erste Jahrzehnt“ herausgegeben; ein opulenter Foto- und Textband, der in vielen Teilen dem heute alles bestimmenden Just-in-time-Geschäft huldigt, und lebendige, umtriebige Quartiere schon bei Eröffnung nachweisen will. Und tatsächlich scheint die HafenCity solchen Erwartungen gerecht zu werden – auch, wenn das eine oder andere Stottern im urbanen Motor wie im Überseequartier zu registrieren ist. Schon beginnt eine omnipotente, bisweilen polarisierende Würdigung der Architektur der HafenCity – und so kommt der Chronist ins Grübeln, weil ihm das bekannt und verfrüht vorkommt.

1997 stand im Hamburger Architekturjahrbuch, viele bisherige Kritiker bedauerten mangelnden Wagemut bei der Architektur. Es passe aber „gerade an dieser Stelle besser zu Hamburg, mit seinen Möglichkeiten zu leben, als internationale architektonische Absichtserklärungen zu suchen“. Gemeint war das Hanseatic Trade Center (HTC), die als Erweiterung der Speicherstadt in Richtung Kehrwiederspitze gedacht wurde.



Das Hanseatic Trade Center: Was im Zusammenspiel mit der Kulisse des kleinteiligen traditionellen Niederhafens großstädtische Atmosphäre ausstrahlt, wurde nach seiner Fertigstellung vom überwiegenden Teil der Fachwelt als trivial abgetan.

Diese ist wohl der allererste Neubauabschnitt der Hafencity. Es gab also vor dem „Ersten Jahrzehnt“ ein Warm-up, eine diskrete Undercover-Probephase, so wie man heute das neue Musical „Rocky“ auch vorab einem ausgesuchten Probepublikum zeigt, um grobe Fehler vor der Premiere noch zu korrigieren.

„Was ist schon Wagemut? Ich weiß es nicht. Aber ich will an dieser Stelle gar nicht wagemutig sein, sondern ein Haus, das auf den Ort zugeschnitten ist.“

Das Hanseatic Trade Center sollte in verschiedenen Phasen realisiert werden. Die erste Phase am Sandtorkai wirkt ein wenig verlegen und ein bisschen Backstein-trivial, weil die östlich angrenzende Reihe der ersten Stadthäuser in der Hafencity ihnen heute sichtbar den Schneid abkauft, auch wenn sie von amerikanischen Superstars (Kohn Pedersen Fox) stammt. Gert Kähler schrieb 1991 in seiner Kritik „Land unter“, dass die Ergebnisse der Wettbewerbe erstaunlich enttäuschend seien und das langwierige Verfahren kaum gerechtfertigt sei. Die offenbar qualvolle Planungsgeschichte begann in den frühen

1980er Jahren. Hamburg hatte mit Egbert Kossak einen neuen Oberbaudirektor, der erstaunlich viel Gas gab. Er erfand das Format der „Bauforen“, wohin er die internationale Architekteneelite zum Stegreif-Entwurf einfliegen ließ, die wiederum das „Backsteinröschen“, genannt Hamburg, wachküssen sollte. Und so saßen dann damals Jungarchitekten wie der heute noch im Katharinenviertel praktizierende Rüdiger Brinkmann mit Stars wie Zaha Hadid zusammen. Brinkmann zählte zu jenen Hamburgern, die im Studium bei den Großen in der ganzen Welt gelernt hatten, begrüßte die Öffnung des Binnenmarktes und hoffte auf internationale Architektur an der Elbe. Kossaks gute Idee traf aber bei vielen anderen Hamburger (Backstein-)Baumeistern auf wenig Resonanz. Hamburger sollten Hamburg bauen, hieß es in der gut aufgestellten hanseatischen Architektenszene.

Doch Kossak bat bald konkret zum Wettbewerb, als es um die Kehrviereckspitze ging. Die angrenzende Speicherstadt galt in den 1980er Jahren noch als so sakrosankt, dass ihr, so der Oberbaudirektor, „keine neuen Nutzungen zugeführt werden sollten, solange die jetzigen Nutzungen als Speicher existieren“. Die benachbarten Flächen sollten im entsprechenden Maßstab ergänzt werden. Doch wer dann die Ergebnisse des Wettbewerbs zum Ende der 1980er Jahre sah, rieb sich die Augen: Architekturzoo, Rummelplatz, Versuchslabor? Ein wilder Ideenhaufen war ausgeschüttet worden. Den ursprünglichen

Masterplanwettbewerb hatte man als typisch Hamburger Kompromiss einem kaum handlungsfähigen Team aus den Hanseaten Kleffel und Köhnholdt sowie dem schon damals als unberechenbar geltenden Römer Massimiliano Fuksas zugeschlagen. Aber in diesem Fall hatte er ein Motiv erfunden, das inzwischen anderweitig Karriere gemacht hat: tanzende Türme. Damals riet das Jahrbuch im Scherz, einfach die Entwürfe diagonal aufzuteilen. Irgendwie ist diese Unentschiedenheit den späteren Bauten anzumerken. Auch deswegen, weil noch das Element eines Entwurfes von Gerkan Marg und Partner (gmp) eingefügt wurde: Mit diesem Abschnitt wurde das Ensemble der Speicherstadt mit vier großen verglasten Atrien zum Binnenhafen hin schlicht verlängert. „Der Baukörper“, kommentierte gmp, „nimmt die angrenzenden Höhen der alten Speicherstadt sowie der benachbarten Neubauten auf. Die Außenwände sind als klassische Mauerwerksfassaden in der Ziegelfarbe der Speicherstadt ausgebildet, rhythmisiert durch unterschiedliche Fenstergroßen.“ Genauso ließe sich der Germanische Lloyd am Brooktorkai beschreiben.

Schon damals ließ sich mit Bedauern feststellen, dass die anderen Wettbewerbsvorschläge für immer in der Asservatenkammer der Baubehörde verschwinden würden: ein „Tintenfisch“ von Thomas Leiser aus New York oder „U-Bootrümpe“ von William Alsop aus London. Alsop hatte einen Bauteil

entworfen, der schwingend und bauchig an der Stelle hätte stehen können, wo jetzt ein recht fader Hochhausrundling so aussieht, als sei er nur als Sockel für eine Antenne gebaut. Ja, es war wohl richtig, wenn es damals im Jahrbuch hieß, man müsse begreifen, „dass auf den Bauforen gesponnen werden durfte, gebaut aber unter Aufsicht und mit dem Geld der Investoren wird“. Später erklärte Bernd Gundermann, einer der Architekten der Kehrwinderspitze: „Was ist schon Wagemut? Ich weiß es nicht. Aber ich will an dieser Stelle gar nicht wagemutig sein, sondern ein Haus, das auf den Ort zugeschnitten ist.“ In der Fachwelt heißt das „situative Architektur“ und wird merkwürdigerweise inzwischen als Nachfolger der Signature Architecture wie die der Elbphilharmonie gefeiert.

Heute, knapp zwei Jahrzehnte später, bleibt die Erkenntnis: In Hamburg lädt man gern Architekten ein, aber am Ende gewinnt der Backstein. Und was wäre denn gewesen, wenn die Kehrwinderspitze der damaligen Forderung nach einer Strahlkraft wie die der New Yorker Freiheitsstatue gerecht geworden wäre, was, wenn Alsops Punk-Gebäude statt des braven Rundlings in den Hamburger Himmel ragen würde? Die Elbphilharmonie wäre überflüssig. Seien wir also gnädig mit der Hafencity-Kritik. Nicht einmal das 20 Jahre alte HTC kann gerecht kritisiert werden, wenn man die Hintergründe kennt. Wie dann die Hafencity, die im Bau ist? ■

Wussten Sie eigentlich ...

... dass wir unter en.jyskebank.tv einen eigenen Web-TV-Kanal betreiben, über den Sie mehrmals wöchentlich Informationen erhalten?

Dieser TV-Sender wurde 2011 als bester europäischer Web-TV-Kanal auf den Digital Communication Awards ausgezeichnet. Gehen Sie mit uns den dänischen Weg im Private Banking!

Persönlich. Ehrlich. Nah.

jbpb.de

Jyske Bank • Ballindamm 13 • 20095 Hamburg • Tel.: 040 / 3095 10-0 • E-Mail: privatebanking@jyskebank.de

Jyske Bank Private Banking ist eine Geschäftseinheit der Jyske Bank A/S, Vestergade 8-16, DK-8600 Silkeborg, CVR-Nr. 17616617. Die Bank wird von der dänischen Finanzaufsicht beaufsichtigt.



JYSKE BANK
PRIVATE BANKING

Zollkontrolle



*Leitet seit 1. November
2011 das Hauptzollamt
Hamburg-Hafen:
Michael Schrader*

Grenzenlos

Hamburg ohne seinen Freihafen? Tatsächlich: Nach 124 Jahren fallen die Zollgrenzen. Zum Jahreswechsel wird die Freizone endgültig abgeschafft.

Interview: Bettina Mertl-Eversmeier
Fotos: Thomas Hampel, Heinz-Joachim Hettchen

Der 31. Dezember 2012 ist ein historisches Datum für Hamburg: Um Punkt 0:00 Uhr wird der Freihafen aufgehoben. Das hat Folgen für Bevölkerung, Wirtschaft und Handel, Verkehrswege und Stadtplanung. Wer könnte die Auswirkungen besser erklären als der oberste Zöllner des Hafens, der Leiter des Hauptzollamts Hamburg-Hafen? Quartier sprach mit Regierungsdirektor Michael Schrader.

Am 15. Oktober 1888 wurde er eröffnet, der Hamburger Freihafen. Zwei Wochen später folgte ein Festakt. „Damals kam der Kaiser. Ich bin mal gespannt, wer diesmal kommt, zum Schließen“, sagt Michael Schrader und lacht. „Obwohl, eigentlich machen wir den Hafen ja auf.“ Seit rund einem Jahr leitet Schrader das Hauptzollamt Hamburg-Hafen, mit 1.055 Mitarbeitern eines der größten deutschen Hauptzollämter. Davor hat er sieben Jahre lang das Zollamt Waltershof geführt.

Mit dem Freihafenprivileg begann Hamburgs rasanter wirtschaftlicher Aufstieg. Der Freihafen, der zunächst die Brookinseln mit der im Bau befindlichen Speicherstadt umfasste, wurde 1910 noch erweitert, und der „neue Freihafen“ im Bereich von Waltershof kam hinzu. In Zeiten der Schutz-zollpolitik stellte die längerfristige abgabenfreie Lagerung der Waren einen Handelsvorteil dar, denn der Einfuhrzollsatz lag im Durchschnitt bei 30 Prozent vom Warenwert. Heute dümpelt er bei durchschnittlich drei Prozent.

Seit 1993 ist das deutsche Zollrecht in das EU-Zollrecht integriert, den Zollkodex. Damit verlor der Freihafen seinen Status als Zollaussland. Mit der zollrechtlichen Bezeichnung „Freizone“ ist er derzeit Teil des Zollgebiets der Europäischen Union.

Ein historischer Einschnitt folgte 2003: Seither gehört die Kernzelle des alten Freihafens, die Speicherstadt, nicht mehr zur Freizone. Mit dem Siegeszug des Containers hatte deren ursprüngliche Lagerfunktion keine Zukunft mehr.

Herr Schrader, warum wird die Freizone abgeschafft?

Die Antwort für den Zöllner ist einfach: Weil die Freie und Hansestadt Hamburg es beantragt hat. Wir als Verwaltung folgen dem, was sich die Legislative ausgedacht hat. Und die Stadt hat beim Bund, der für den Zoll zuständig ist, die Auflösung beantragt. In einem Bundesgesetz wurde als Zeitpunkt der 31. Dezember 2012 festgelegt.

Warum hat die Stadt die Auflösung der Freizone beantragt?

Seit etwa 20 Jahren beschäftigt sich die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation mit der Frage, ob die Freizone noch Sinn macht. Dadurch, dass immer mehr Staaten der Europäischen Union beigetreten sind, nahm der Anteil der Nichtgemeinschaftswaren, die über den Hamburger Hafen verladen werden, immer weiter ab. Er liegt jetzt nur noch bei etwa einem Drittel. Eine Freizone macht nur Sinn für Nichtgemeinschaftswaren. Das sind Waren, die aus Ländern kommen, die nicht zur EU gehören. Diese Waren können die Firmen in einer Freizone unbegrenzt lagern, ohne dass sie Abgaben, das sind im Einzelnen Zoll, Einfuhrumsatzsteuern und Verbrauchssteuern, zahlen müssen.

Sind nicht auch die Sicherheitsvorkehrungen im Warenverkehr seit dem 11. September 2001 verstärkt worden?

In der Tat waren die Freizonen früher ein bisschen wie ein schwarzes Loch. Man konnte Waren raus- oder reinbringen, fast wie man wollte. Nach dem 11. September ist die sogenannte „summarische Eingangsanmeldung“ eingeführt worden. Diese muss im Seeverkehr mit Containern 24 Stunden vor Verladung der Ware auf ein Schiff mit der Bestimmung EU abgegeben werden. Der Eingangsstaat bewertet dann, ob ein Risiko vorliegt. Hinzu kommt die „Gestellungsmittlung“ für

SÖNKE WITT

Leiter der HHLA-Zollkoordination
zur Auflösung des Freihafens,
Hamburger Hafen und Logistik AG



Foto: HHLA

*Nach 125 Jahren wird Hamburg zum
Seezollhafen: Was ändert sich?*

*Das Zollausland mitten in Hamburg
wird zum 1. Januar 2013 verschwinden. Der zolltechnische
Drittlandstatus entfällt, Hamburg ist dann komplett Euro-
päisches Gemeinschaftsgebiet.*

Welche Vorteile bringt die Umstellung?

*Vor allem der Verkehr im Hafengebiet wird besser fließen,
denn die aufwendigen Stopps und Kontrollen an der Freizo-
nengrenze sind nicht mehr nötig. Im Hafen gelten dann die
allgemeingültigen Regelungen eines Seezollhafens der EU,
wie sie bereits aus Rotterdam oder Antwerpen, aber auch
in Altenwerder bekannt sind. Für international agierende
Unternehmen ist das sicher günstig. Wir rechnen insgesamt
mit schlankeren Prozessen bei der Zollabwicklung.*

Sind davon alle Container betroffen?

*Im Moment müssen noch alle Import-Boxen an der Zollgren-
ze stoppen. Ab 2013 ist das nicht mehr erforderlich. Dann
erfolgt die Verzollung bei 70 Prozent der Boxen schon vor Ab-
holung des Containers auf elektronischem Wege. Und dieser
Prozentsatz wird sicher weiter steigen. Für das restliche Drittel
kann der Unternehmer an den HHLA-Terminals durch den Zoll
ein Versandverfahren eröffnen lassen. Exportseitig sind nur
etwa fünf Prozent Container mit Nichtgemeinschaftsware
betroffen. Sie müssen nicht mehr bei Eingang in die Freizone
vom Zoll abgefertigt werden, sondern am Terminal.*

Was ändert sich konkret?

*Drittlands- beziehungsweise Nichtgemeinschaftswaren kön-
nen nicht mehr im Hafen zwischengelagert werden. Sie dür-
fen nur noch unter zollamtlicher Überwachung im Rahmen
der vorübergehenden Verwahrung oder in einem Zolllager
aufbewahrt werden. Der Zoll wird in Zukunft auf den Termi-
nals selbst präsent sein, nicht mehr an den Zollgrenzen.*

Für den Terminal Altenwerder ist das ja nichts Neues.

*In Altenwerder läuft das Prozedere seit Jahren reibungslos,
deshalb erwarten wir auch keine Probleme bei der Um-
stellung. Die Erfahrungen helfen uns bei der Etablierung
der neuen Prozesse für unsere beiden anderen Terminals
Burchardkai und Tollerort. So können wir etwa eine selbst
entwickelte Software für Zollprozesse nutzen. Sie muss
lediglich um einige neue Schnittstellen erweitert werden.*

Nichtgemeinschaftswaren, eine zolltechnische Feststellung,
dass die Ware sich tatsächlich an dem für sie vorgesehenen
Ort befindet.

Als die Anmeldefreiheit wegfiel, war auch noch das letzte Argu- ment für die Beibehaltung der Freizone gefallen.

Genau. So hat es die Stadt bewertet. Von dem großen exterritorialen Gebiet, das der Freihafen einmal war, hat sich die Freizone Schritt für Schritt dem übrigen Zollgebiet angeglichen. Inzwischen ist es schwieriger, die Besonderheiten der Freizone zu bedenken, als einen einheitlichen Zollstandard über alle Häfen zu legen. Hamburg wird mit der Aufhebung der Freizone Seezollhafen. Das heißt, es gelten die gleichen Zollvorschriften wie in Rotterdam und Antwerpen.

Was für Auswirkungen hat die Auflösung der Freizone für die Bevölkerung?

Für die Bevölkerung hat sie klare Vorteile. Viele Bürger empfinden die Existenz der Freizone als belastend, weil sie sich nicht wirklich mit den Zollvorschriften auskannten. Wenn jemand in der Innenstadt arbeitet und abends durch die Freizone zurück nach Hause fährt, muss er die Flasche Wein, die er in der Mittagspause gekauft hat, anmelden? Muss er, denn sie hätte ja auch unversteuert und -verzollt im Freihafen lagern können. Da der Verkauf von Waren, mit der Ausnahme von Teppichen, in der Freizone verboten ist, hätte er die Flasche stehlen müssen. Man muss ein Formular ausfüllen und es vorzeigen, wenn man die Freizone wieder verlässt. Diese Art der Kontrolle ist für den Zoll eine vollkommen unsinnige Tätigkeit.

Für die meisten Unternehmen fallen ebenfalls logistische Barri- eren weg. Wie aber sehen die Veränderungen für die klassischen Lagerei- und Logistikbetriebe aus, die Nichtgemeinschafts- waren lagern und in der bisherigen Freizone sitzen?

Ähnliche Funktionen wie eine Freizone hat das Zolllager. Dort können Unternehmen ihre Waren unter zollamtlicher Über-



*Bis zu 80 Lkw pro Tag fahren in die Freizone, ohne dass die Fahrer
vorher ein Zollformular ausgefüllt haben.*



Hamburger Erfolgsmodell: 1910 wurde der Freihafen um die Gebiete östlich des Köhlbrands erweitert.

wachung lagern. Heutzutage wird alles buchmäßig elektronisch überwacht. Wir machen Stichproben, ob die Waren, die im Zolllager sein müssen, auch da sind.

Wie sehen die „strengen zollrechtlichen Auflagen“ für ein Zolllager aus?

Vor allem müssen die Firmen das Lager bewilligt bekommen. Und diese Bewilligungen sprechen wir nur aus, wenn der Antragsteller die allgemeinen Regeln der Buchführung beachtet und steuerlich zuverlässig ist, wenn er „zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ ist. Das ist ein Institut, für das europaweit ein ganzer Strauß von Kriterien festgelegt worden ist. Zudem muss er das Lager beschreiben und gegebenenfalls für die auf den Waren ruhenden Abgaben eine Sicherheit leisten. Die Anmeldung für ein Zolllager oder ein anderes Zollverfahren, etwa wenn die Ware weiterverarbeitet werden soll – der sogenannte „Veredelungsverkehr“ –, bedeutet für die Unternehmen vor allem einen administrativen Aufwand. Sie müssen die entsprechende Software einführen und ihre Mitarbeiter qualifizieren.

Vor der Aufhebung des Freihafens gab es eine kontroverse Diskussion. Betroffene Unternehmen haben gefordert, dass sie deutlich vor dem ersten Januar 2013 über anstehende Änderungen des EU-Zollkodex informiert werden, um Doppelinvestitionen zu vermeiden. Konnte diese Forderung erfüllt werden?

Nein. Und in der Diskussion hat es eine Unschärfe gegeben. Denn niemand kann den Gesetzgebungsprozess der EU voraussagen. Aber es gibt auch einen positiven Aspekt. Viele

Unternehmen können sich jetzt auf eine Rechtsgrundlage stützen, die sie seit Jahren kennen. Der Hintergrund war für die Unternehmen die verständliche Frage, müssen wir Sicherheiten leisten und, wenn ja, in welcher Höhe, die von uns nicht zu beantworten ist.

Die Wirtschaftsbehörde hat ein Förderprogramm für kleinere und mittlere Unternehmen aufgelegt, die von den Änderungen betroffen sind. Und es gab Informationsveranstaltungen, auch mit Ihrer Beteiligung. Haben sich viele Unternehmen direkt an die Zollbehörde gewandt? Ist aus Ihrer Sicht die Hamburger Wirtschaft gut vorbereitet auf die Öffnung des Hafens?



Michael Schrader freut sich, die Zukunft des Zolls im Hamburger Hafen maßgeblich mitgestalten zu können.

„Hamburg muss sich entscheiden. Wie soll die Stadt in 100 Jahren aussehen? Wo bleibt die Hafennutzung, wo entstehen Wohnquartiere? Die neue Freiheit stellt Hamburg vor große Herausforderungen.“

Das ist schwer zu beantworten. Viele Firmen haben uns angesprochen. Und wir haben eine Klinkenputzaktion gemacht, in der wir alle Firmen in der Freizone angeschrieben haben. Wenn wir auf das Schreiben keine Antwort erhalten haben, haben wir sie persönlich aufgesucht. Leider sind wir aber auch auf gravierende Unkenntnis gestoßen. Wir können nicht jedem Menschen Zoll beibringen.

CLAUDIA ROLLER

Vorstandsvorsitzende, HHM
Hafen Hamburg Marketing e. V.



Mit der Schaffung des europäischen Binnenmarktes hat der Freihafen an Bedeutung verloren. Was früher ein Wettbewerbsvorteil war, ist heute nicht mehr zeitgemäß. Zwei Drittel der Handelsüter werden mittlerweile zollfrei innerhalb der EU gehandelt, außerdem werden Waren nur noch selten länger im Hafen gelagert, sondern sollen ihn möglichst schnell wieder verlassen. Aus diesem Grund wurde Ende 2010 das „Gesetz zur Aufhebung der Freizone Hamburg“ vom Bundestag verabschiedet mit der Konsequenz, dass zum 1. Januar 2013 für den gesamten Hafen die allgemeingültigen Regelungen für Seezollhäfen in der Europäischen Gemeinschaft gelten. Dadurch entfallen die besonderen Überwachungsverfahren für Ladung und Behandlung von Gemeinschaftswaren ebenso wie die Kontrollen an den Zollgrenzen. Bisher haben rund 120 Zollbeamte jährlich rund zwei Millionen Container geprüft, beinahe die Hälfte davon Leerfahrten. Das kostet Zeit, die mit der Aufhebung des Freihafens gespart wird. Ein weiterer großer Vorteil: Der Straßenverkehr innerhalb des Hafens wird flüssiger. Für die rund 500 Unternehmen innerhalb der Freizone haben die anstehenden Veränderungen weitreichende Folgen. Die Aufhebung des Freihafens bedeutet für viele eine teilweise Neustrukturierung ihrer Arbeitsabläufe. So müssen künftig alle Waren, die aus einem Drittland in den Hafen eingeführt werden, in ATLAS, dem IT-System des Zolls, erfasst werden, was wiederum den Einsatz elektronischer Software-Lösungen erfordert.

Ende 2009 haben sich Wirtschaftsbehörde und Handelskammer mit der Initiative Pro Freihafen, die sich gegen die Aufhebung der Freizone engagierte und der etwa 120 Unternehmen angehörten, geeinigt. Eine der Voraussetzungen für den Kompromiss war ein „neu aufgestellter, kundenorientierter Zoll“. Wie sieht der aus?

Mit den verbleibenden Abfertigungsstellen Waltershof im Westen und Windhuk Kai im Osten existieren auf einer relativ kleinen Fläche zwei Standorte. An beiden wird ab 1. Januar 2013 rund um die Uhr abgefertigt.

Aber wir kommen den Unternehmen auch entgegen. Wir besetzen die Terminals, die ein gewisses zollrechtliches Abfertigungsvolumen haben, mit unseren Kollegen. Das nennt sich „Zoll auf Terminal“. Der Zoll bezahlt Miete, um auf den Terminals abfertigen zu können.

Und als Letztes, ganz mobil, haben wir für eine Million Euro Fahrzeuge bestellt, VW-Busse und Mercedes Vito, die mit IT-Technik ausgestattet sind. Mit denen können wir direkt zu den Kunden fahren.

Bedeutet die mobilen Zolleinheiten höhere Kosten für die Unternehmen?

Wir erheben eine Grundgebühr von 44 Euro, und der Stundensatz beträgt ebenfalls 44 Euro. Es kostet also rund 90 Euro, wenn die Abfertigung eine Stunde dauert. Im Allgemeinen dauert sie aber nicht so lange. Für uns bedeutet es mehr Aufwand, den ich wirtschaftlich darstellen muss. Wenn die Firmen mit ihrer Ware zu uns kommen, ist es kostenfrei.

Ein wichtiges Argument für die Aufhebung der Freizone war, dass der Verkehr durch den Hafen besser fließen werde. Wird er das tun?

Das kann man schwer beantworten. Ein Gegenargument ist natürlich, dass der Zoll eine so hohe Abschreckungswirkung hat, dass kaum einer durch die Freizone fährt, der nicht muss. Wenn die Zöllner weg sind, wollen womöglich alle durchfahren.

Aber: Wir haben pro Tag circa 70 bis 80 Fälle, wo Lkw falsch in die Freizone gefahren sind. Wenn sie hineinfahren, werden sie ja nicht kontrolliert. Es gibt nur ein Schild, auf dem steht: „Freizone. Zollvorschriften beachten“.

Wie schnell kann der Lastwagen weiterfahren, wenn der Fahrer seine Ladung nicht angemeldet hat?

So schnell, wie er uns zu der Überzeugung bringt, dass die Ware nicht aus der Freizone stammt. Der Fahrer muss Lieferdokumente beibringen, die er in der Regel nicht dabei hat. Die müssen dann gefaxt werden. Wir haben solche Fälle häufig abends, dann erreicht der Fahrer logischerweise niemanden mehr im Büro. Die meisten Lkw-Fahrer übernachten dann hinten in ihrem Wagen. Sie kommen eben einen Tag später an.

Welche Folgen hat der Fall der Freizone für die Stadtplanung? Etwa für den Weiterbau der Hafencity oder den „Sprung über die Elbe“?

Nach den derzeit gültigen Regeln bedürfen Bauten in der Freizone, aber auch in der Nähe der Freizonengrenze der Mitwirkung der Zollverwaltung. Man will verhindern, dass direkt an der Grenze ein Haus gebaut wird und man dann mal schnell oben aus dem Fenster die Zigaretten über den Zollzaun werfen kann. Die Stadt gewinnt mit der Aufhebung des Freihafens ihre volle Hoheit zurück. Es entsteht aber auch Konfliktpotential. Wo Menschen leben und Kinder spielen sollen, ist es schwierig, gleichzeitig Container zu drehen. Das macht Krach und ist schmutzig. Hamburg muss sich entscheiden. Wie soll die Stadt in 100 Jahren aussehen? Wo bleibt die Hafennutzung, wo entstehen Wohnquartiere? Die neue Freiheit stellt Hamburg vor große Herausforderungen. ■

NORMAN ZURKE
Geschäftsführer, UVHH
Unternehmensverband Hafen
Hamburg e. V.



Foto: UVHH

Zum Jahreswechsel endet in Hamburg eine Ära. Fast 125 Jahre war der Freihafen eine wichtige Triebfeder für den Erfolg des Hafenstandortes und gehörte zur Stadt wie Michel, Fischmarkt und Barkassen. Die tragischen Ereignisse vom 11. September 2001 führten dazu, dass die EU die Sicherheitsanforderungen an die Transportketten deutlich verschärfte. Infolgedessen verlor der Freihafen sukzessive seine Privilegien. Als Reaktion auf diese Veränderungen entstand in der Hafenwirtschaft eine Diskussion über die Vor- und Nachteile der Freizone. Am Ende sprach sich die Mehrheit der im Unternehmensverband zusammengeschlossenen Hafenunternehmen für eine Auflösung der Freizone aus, weil sie sich davon einen besseren Warenfluss und schnellere Abläufe versprochen. Der Unternehmensverband unterstützt und begrüßt daher den Beschluss der Bundesregierung, die Freizone aufzulösen.



TOP-10

Die Sydbank ist unter den Top-10 Vermögensverwaltern in Deutschland*, erfahren Sie mehr in unserer Hamburger Filiale, Am Sandtorkai 54 oder unter Tel. 040 376900 0

Am Sandtorkai 54 · 20457 Hamburg · Tel. 040 376900 0

* Stand 30.6.2012. Mehr unter www.performanceprojekt.de und unter sydbank.de/vv

Schwarz und stark

Seit ihrer Eröffnung vor sechs Jahren hat sich die Kaffeerösterei in der Speicherstadt buchstäblich von einer Schnapsidee zur Hamburger Institution entwickelt.

Text: Michael Hertel
Fotos: Astrid Hüller, Jonas Wölk

Wenn sich die Klappe des Probat-Kaffeerösters öffnet und die dunkelbraunen, noch hitzedampfenden Bohnen kiloweise in das metallene Kühsieb prasseln, wallt eine köstlich-aromatische Wolke appetitanregenden Kaffeedufts um die Besucher der Speicherstadt Kaffeerösterei. Dieser Vorgang wiederholt sich etwa alle 30 Minuten, denn der Kaffeedurst der überwiegend auswärtigen Gäste im alten Speicher am Kehrwieber 5 ist kaum zu stillen, und ständig gehen die beliebte „Speicherstadtmischung“ und andere handwerklich produzierte Kaffeespezialitäten auch im angeschlossenen Fabrikladen, abgefüllt in Aromatüten, über den Ladentisch. Seit ihrer Eröffnung im Jahre 2006 ist die Speicherstadt Kaffeerösterei genauso zu einer Hamburger Institution avanciert wie das benachbarte Miniatur Wunderland. Der Run auf die uralten, von mächtigen genieteten Stahlträgern gestützten und mit zahlreichen historischen Kaffee- und Röstutensilien ausgestatteten Räumlichkeiten war vom Tage der Eröffnung an zu spüren und hat sich

seitdem ständig gesteigert, berichten die beiden Initiatoren Andreas Wessel-Ellermann und Thimo Drews. Diese Hamburger Zauberwelt des „Türkentranks“ entführt und verführt die Besucher zu mehr als 30 verschiedenen Bohnensorten, dazu noch zu rund einem Dutzend unterschiedlicher Espresso-Röstungen und Mischungen.

Kaffee in den Adern

Der Kaffee liegt Wessel-Ellermann im Blut, war doch schon Vater Reiner zeitweilig für das legendäre Hamburger Kaffeeunternehmen Bernhard Rothfos (heute der Neumann Kaffee Gruppe zugehörig) tätig, bevor er sich in Sachen brauner Bohne selbstständig machte. Und auch der Vater von Co-Gesellschafter Thimo Drews hatte einst als Prokurist und Leiter des Musterzimmers auf der Gehaltsliste von Bernhard Rothfos gestanden. Die Zusammenarbeit zwischen beiden Familien in



Das Café der Kaffeerösterei bietet nicht nur Kaffee und Espresso, sondern auch zahlreiche Snacks und Mahlzeiten vom vollständigen Frühstück und belegten Bagels bis zu Salaten, Kuchen und Waffeln.

Jörg Gorzolla, Schichtleiter in der Produktion, füllt Kaffeebohnen ab: Dem Trichter vorgeschaltet ist ein Saugrohr, das alles, was schwerer ist als eine Bohne, aussortiert.



„Weil wir kein Abluftsystem hatten, stellten wir die Maschinen zum Proberösten auf eine Laderampe vors Haus. Und plötzlich wollten ganze Gruppen von Titanic-Besuchern zu uns rein, weil sie dachten, bei uns gäbe es Kaffee ausgeschenkt.“



In der Kaffeerösterei gehen täglich, auch sonntags, Produkte aus einem Sortiment von 40 verschiedenen Kaffee- und Espressospezialitäten über den Ladentisch, außerdem hausgemachte Cantuccini, Schokolade, Vorratsdosen, Konfitüre und vieles mehr.

Sachen Kaffee hat also schon generationsübergreifende Tradition. Die weiteren Zutaten zum Erfolgskonzept waren eine Ausbildung zum Kupferschmied (Wessel-Ellermann) beziehungsweise Kaffee-Kaufmann (Drews), die Nase für den noch jungen Trend zum handwerklich produzierten „Spezialitätenkaffee“, schließlich die beginnende Diskussion um die Zukunft der Speicherstadt. Wessel-Ellermann hatte sich schon Mitte der 90er Jahre mit einem Kaffeehandel sowie Reparatur und Vertrieb gebrauchter Röstanlagen in der Speicherstadt eingemietet und bekam das enorme Potenzial des Standortes durch die Titanic-Schau im Jahre 1997 zu spüren: „Weil wir kein Abluftsystem hatten, stellten wir die reparierten Maschinen zum Proberösten

einfach auf eine stählerne Laderampe vors Haus. Und plötzlich wollten ganze Gruppen von Titanic-Besuchern zu uns rein, weil sie dachten, bei uns gäbe es Kaffee ausgeschenkt“, erinnert sich der Kaffee-Unternehmer. Schließlich wurde die Idee zur Speicherstadt Kaffeerösterei von den beiden Kaffeeexperten in einer alkoholschwangeren Nacht in der Orkan Bar am Fischmarkt geboren: „Wir wollten eine Rösterei gründen, wie sie sich Klein Fritschen vorstellt: alle Sinne berührend inklusive Sehen, Riechen und Fühlen.“ Es gelang den beiden Protagonisten sogar trotz langwieriger Planung und Vorbereitung, die Immobilienabteilung der HHLA für diese Idee zu begeistern und über zwei Jahre bei der Stange zu halten.



Mit Liebe zum Detail: Kaffee im hauseigenen Café

Kaffee-Diät am Gründonnerstag

Dann kam Gründonnerstag 2006 – ein Start-up, wie er im Buche steht: „Zehn Minuten nach der Öffnung war die Hütte voll“, erinnert sich Wessel-Ellermann. „Wir waren zu dritt, hatten noch keinen Laden, kein Wechselgeld, einen halb fertigen Tresen. Der winzige Propangas-Röster schaffte drei Kilo, lief rund um die Uhr. Dauernd musste einer zur Tankstelle, um eine neue Gasflasche zu holen. Abends waren wir fix und fertig, und nachts um eins haben wir noch die Klos geschrubbt.“ Wessel-Ellermann nahm in einem halben Jahr elf Kilo ab. Dafür wurden schon im ersten Geschäftsjahr knappe 24 Tonnen Röstkaffee umgesetzt.

Den Kinderschuhen ist man inzwischen längst entwachsen. Der Personalbestand liegt bei ungefähr 40 und noch einmal so vielen Aushilfen, der Bohnenumsatz 2012 bei rund 230 Tonnen. Gerade wurde die Ladenfläche nach Umbau verzehnfacht, auch Kaffee-Seminare und Verkostungen laufen prima. Da wird es für die nach wie vor umtriebigen Unternehmer wohl Zeit für Neues, oder? „Ja“, verrät Wessel-Ellermann, „wir setzen auf Transparenz durch direkte Kontakte zu den Kaffeefarmern, besuchen sie so oft wir können und wollen jetzt gemeinsam neue Kaffeeprojekte umsetzen.“ Man darf gespannt sein. ■

Speicherstadt Kaffeerösterei
 Kehr wieder 5, 20457 Hamburg, Mo–So 10–19 Uhr
 Tel. 040.31 81 61 61, www.speicherstadt-kaffee.de

CARLS
KULTUR
SALON

Statt Tatort – Kultur satt

Ein kultureller Sonntagabend in privater Atmosphäre



20. Januar: TRIO D'ANCHES
 Jahresauftakt mit Solisten der
 Philharmoniker Hamburg



17. Februar: JESSICA PILNÄS
 In memoriam of Peggy Lee

ELB
JAZZ
FESTIVAL

in Kooperation mit



24. März: CABEZAS & BURKHARDT
 Jazzig, lyrisch, sehr unterhaltsam!
 World Jazz meets Pop & Latin



21. April: BAND OF JADE
 Singer-Songwriting aus Stockholm!

Beginn (Einlass zum Apéritif) um 18:30 Uhr,
 € 55,- pro Person inkl. Flying Buffet, begleitenden
 Weinen und Wasser
 040/300 322-486 oder events@hotel-jacob.de

CARLS an der Elbphilharmonie
 Am Kaiserkaai 69 · 20457 Hamburg

unterstützt von **Haspa**



EIN MITGLIED DER
 JACOB FAMILIE



CARLS
 AN DER ELBPHILHARMONIE

Mittagskarten im Quartier:
 Jede Woche neue Angebote auf
HafenCity-Map.de

Haben Sie selbst ein Geschäft oder ein Restaurant im Quartier?
 Kontaktieren Sie uns für Ihre Visitenkarte auf HafenCity-Map.de
 unter mail@hafencity-map.de oder Telefon 040 - 30 39 30 41

www.HafenCity-Map.de

Klar Schiff

Die langwierigen und aufwendigen Sanierungsarbeiten an und in der Kirche St. Katharinen sind abgeschlossen. Rechtzeitig zum 1. Advent öffnet die Kirche wieder ihre Pforten.

Text: Ljubica Heinsen, Fotos: Thomas Hampel

Jemand bringt Farbe auf die Wand. Ein anderer Handwerker kniet auf dem Ziegelboden und verlegt an einem der Pfeiler Kabel. Über allem schwebt in luftiger Höhe ein gotisches Kreuzrippengewölbe. Es ist wie das Mauerwerk in frischem Weiß getüncht und lässt den Raum im Licht baden. Die Kirchenfenster leuchten, an der Decke schimmern wie Vorboten goldene Sternornamente. Lange wird es nicht mehr dauern. Bis zum ersten Adventssonntag soll ein Großteil der Sanierungsarbeiten in der Hauptkirche St. Katharinen abgeschlossen sein. Dann öffnet die über 750 Jahre alte Kirche in einem großen Festakt wieder ihre Türen für Gottesdienste und kulturelle Veranstaltungen. Die Pröpstin und Hauptpastorin Ulrike Murmann hofft, dass nach über einem Jahr Schließung auch die Gemeindeglieder ihre Kirche wieder annehmen werden. Kollegen, die Erfahrungen mit ähnlich langwierigen Sanierungen gemacht haben, sagen: „Ihr werdet auch ein Stück von vorne anfangen müssen.“

Es wäre nicht das erste Mal für St. Katharinen. Den wohl schwierigsten Neustart hatte sie nach dem Zweiten Weltkrieg vor sich. Die Kirche war nach dem Luftangriff in der Nacht vom 29. auf den 30. Juli 1943 derart zerbombt, dass ihr zeitweise der Abriss drohte. Da mit dem Schwund der Wohnbevölkerung in

der Hamburger Innenstadt auch die Gemeinden schrumpften, konnten nicht alle Hauptkirchen wieder aufgebaut werden. Der Senat gab schließlich die benachbarte St. Nikolai als Kirchenbau auf. Ihre Gemeinde bekam 1962 am Klosterstern ein neues Gotteshaus. Bis 1956 rekonstruierte man das Äußere von St. Katharinen.

Die Mittel waren damals spärlich, sodass nachhaltige Baumaßnahmen nicht möglich waren. Für die Substanz der Kirche hatte das Jahrzehnte später Folgen. Weil der Sandstein zerbröselte, das Mauerwerk riss und Strebepfeiler verrotteten, war eine Sanierung für den Erhalt des Gebäudes zwingend. Insgesamt fließen 23 Millionen Euro in das Bauwerk, wobei noch 3,5 Millionen zur Fertigstellung fehlen. Neben dem Bund, der Stadt Hamburg sowie dem Kirchenkreis engagierten sich auch bürgerliche Stiftungen und Privatleute. Gependet haben laut Ulrike Murmann auch Menschen, die aus den unterschiedlichsten Gründen aus der Kirche ausgetreten waren. Viele fühlten sich verpflichtet, die Katharinenkirche als Kultur- und Baudenkmal für Hamburg zu erhalten.

Wahrlich ist St. Katharinen eng mit der Geschichte der Hansestadt und ihres Hafens verflochten. Als Hamburg sich Mitte des 13. Jahrhunderts zur Elbe hin orientierte und durch Eindei-

chung der Elbinseln neues Land gewann, bauten die neuen Bewohner – Bierbrauer und Schiffsbauer – hier ihre Kirche. Noch heute findet sich an der Westwand des Kirchturmes das älteste aufrecht stehende Mauerwerk der Stadt. Über die Bau-epochen der vielen Jahrhunderte hinweg wuchs und wandelte sich die Kirche mehrfach. Die charakteristische Turmhaube, die im Zusammenklang mit den anderen Türmen der Innenstadtkirchen Hamburgs Stadtsilhouette so unvergleichlich macht, baute 1657 Thomas Marquard. Bei der Gestaltung der barocken Turmfassade in den Jahren 1732 bis 1736 war der Baumeister Nikolaus Kuhn federführend. Heute gehört der jüngste Stadtteil HafenCity zum Gemeindegebiet von St. Katharinen. Das Gemeindeleben, so die Hauptpastorin, zeichnet sich durch die Verbindung von Neuem und Altem, Vergangenheit und Gegenwart sowie Tradition und Moderne aus. „Wir wollen mit der Sanierung des Gebäudes Hamburgs Wurzeln an diesem Ort markieren. Dabei bleiben wir nicht bei uns, sondern wollen von hier aus den neuen Stadtteil mitentwickeln.“

Ulrike Murmann sieht die Kirche grundsätzlich nicht als „Closed Shop“, als Institution, die sich selbst genügen darf. Da in einer Stadt wie Hamburg über 50 Prozent der Bewohner keiner kirchlichen Konfession angehörten, müsse die Kirche ihre

Themen mit denen der Stadt verweben. „Das geht nur, wenn man sich einbringt, sich einmischt und sich den Spiegel vorhalten lässt. Das Schöne ist, dass dann in der Auseinandersetzung mit anderen eigene Themen und Werte wieder auftauchen. Nicht unbedingt im christlichen, sondern eher im humanistischen Gewand.“

Abgesehen von den klassischen Sonntagmorgengottesdiensten versucht St. Katharinen daher, ihr Programm zusammen mit anderen Kulturschaffenden zu gestalten. Mit dem „Flexiblen Flimmern“ kommt das Kino in die Kirche, mit dem Thalia-Theater das Schauspiel. Auch für Vortragsreihen, Ausstellungen und Konzerte bietet der Innenraum der Kirche eine stimmungsvolle und gut nutzbare Bühne. Somit hat die Kirche nach der Zerstörung der Inneneinrichtung während des Zweiten Weltkrieges das Beste aus ihrem Schicksal gemacht. Zwar finden hier Besucher weniger mittelalterliche oder barocke Kunstwerke als in anderen Hamburger Kirchen, dafür konnte St. Katharinen ihren Innenraum seitdem vielseitiger nutzen. Nach der Sanierung wird sich das gotische Kirchenschiff noch unverstellter zeigen und damit mehr in seiner Gesamtheit wahrnehmbar sein. Sichtachsen zu den jüngeren Schätzen von Katharinen, wie das in den 1950er Jahren von Hans Gott-



Das Kirchenschiff kann nach dem Abriss der Winterkirche erstmals in seiner ganzen Größe wahrgenommen werden.

fried von Stockhausen gestaltete Kirchenfenster, werden freigestellt. Die Winterkirche ist bereits abgebaut. Für besondere Veranstaltungen werden in Zukunft auch die schweren Eichenholzkirchenbänke aus dem Mittelschiff ausgeräumt werden können. „Ich finde es großartig, dass wir den Raum jetzt noch flexibler bespielen können“, freut sich Ulrike Murmann.

Offenheit findet sich bei St. Katharinen nicht nur in den Räumlichkeiten, auch gegenüber Experimenten zeigte sie sich aufgeschlossen. In einer Nacht wurde das alte Gemäuer in buntes Neonlicht getaucht: Katharinen-Christen trafen hier auf Techno-Fans. Idee war, die verwandten musikalischen Strukturen von Gregorianik und Techno zusammen zum Tönen zu bringen.

In der Stadt ist Katharinen noch mehr für Klassisches bekannt. Die Kirche füllt sich zu Gottesdiensten dann besonders, wenn ihre Kantorei die Liturgien begleitet. Was ihren hohen Rang in der Hamburger Kirchenmusik noch verstärken wird, ist der Wiederaufbau der barocken Katharinen-Orgel. So wie andere Schätze der Hauptkirche ist auch sie in der besagten Bombennacht zerstört worden. Auf dem Ziegelboden liegen jetzt schon die blanken Orgelpfeifen zum Einbau bereit. Insgesamt sind es 520, die mit den originalgetreu geschreinerten Engeln, Säulen und Ornamenten der Orgel ein zweites Leben einhauchen werden. Ihren Ruhm verdankt das Instrument Johann Sebastian Bach, der nachweislich von seinem Klang tief beeindruckt war.

Auch in der Auseinandersetzung mit dem Glauben spielte und spielt die Hauptkirche noch immer eine zentrale Rolle. Hier konnten Hamburger 1521 die erste evangelisch-lutherische Predigt hören. St. Katharinen ist zudem seit 1950 Universitätskirche. Studierende und Lehrende suchen und erproben hier neue Gottesdienstformen. In diesem Rahmen entstand zum Beispiel auch das Ritual vom Durchfeiern der Osternacht, das bei Katharinen bis heute Tradition hat.

Solche frischen Ideen locken Christen aus der ganzen Stadt in das alte Gemäuer am Zollkanal. Sie kommen, „weil sie den Raum mögen, die Musik, den Prediger und auch diesen Ort“, erklärt Ulrike Murmann. Dabei war die Kirche vor der Entwicklung der HafenCity alles andere als von ihrer Lage begünstigt. Mit dem Bau der Speicherstadt und der Errichtung der Freihafenzollgrenze war die Hafenkirche an den Rand der Stadt gedrängt. Da die etwa 16.000 Bewohner der Brookinseln nach Hammerbrook, Rothenburgsort oder in andere Innenstadtbezirke umsiedeln mussten, verlor sie zudem einen Großteil ihrer Ortsgemeinde. Diese periphere Situation verschärfte sich in der Nachkriegszeit, als der Bau der Ost-West-Straße St. Katharinen auch noch von der Innenstadt abschnitt. Mit der HafenCity gewinnt sie ein Stück ihres alten Gemeindegebietes zurück. Von Anfang an hat sie als geistliches Zentrum die Entwicklung des neuen Stadtteils begleitet. Die erste Schule sowie die Kindertagesstätte im Quartier, die sie mitbegründet hat, tragen den Namen ihrer Patronin Katharina.

Motorbootzubehör
Segelbootzubehör



HARTMANN
www.w-hartmann.de



Tradition seit 1925
Werkzeuge für Profis

Offen für Sie:

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

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

Schrauben ohne Ende



Der Spezialist für Edelstahl

Dass die Katharinenkirche ins Zentrum gerückt ist, merken die Pröpstin und ihr Pfarrteam an den Besucherströmen, die sich vom Rathausmarkt in Richtung HafenCity bewegen. „Die stehen vor der Tür und wollen hier rein!“, so Murmann. Lange müssen sie nicht mehr warten. Wenn sie ihre Türen wieder öffnet, können sich Besucher direkt bei den Kirchenhütern über St. Katharinen informieren. Überrascht war das Pfarrteam über die zahlreichen Anmeldungen für diese ehrenamtliche Tätigkeit. Nach einem Aufruf der Gemeinde hatten sich nach kurzer Zeit 60 Personen vormerken lassen. Wenn das kein guter Anfang ist. ■

TERMINE

FESTGOTTESDIENST ZUR WIEDERERÖFFNUNG

mit Bischöfin Kirsten Fehrs, Hamburgs Erstem Bürgermeister Olaf Scholz, dem Pfarrteam und der Kantorei St. Katharinen. Nach dem Gottesdienst besteht die Gelegenheit, sich mit einer Suppe zu stärken und auf dem anschließenden Empfang Interessantes über die Sanierung zu erfahren.

Sa, 2. Dezember, 12 Uhr

DIE ADVENTSNACHT IN ST. KATHARINEN

Konzerte, Lichtzauber und Poetry mit Christine Rauh (Cello), Alexander Raytchev (Piano und Synthesizer), Rapper Mahrano und Katrin Bethge (Projektionen) und Marion Gretchen Schmitz (Schauspielerin); künstlerische und liturgische Leitung: Pastor Frank Engelbrecht, Markus Riemann (Klub.K), Wolfgang Stockmann (Die Kulturfirma); Eintritt: 10 Euro.

Sa, 8. Dezember, 20–24 Uhr

DAS WEIHNACHTSORATORIUM

Das Weihnachtsoratorium von Johann Sebastian Bach in voller Länge mit der Kantorei und dem Kantatenorchester St. Katharinen unter der Leitung von Andreas Fischer. In der Pause wird ein Imbiss gereicht. Eintritt: 8–36 Euro.

Sa, 15. Dezember, 17 Uhr Teil I–III und 19:30 Uhr Teil IV–VI

MUSIK IN DER SILVESTERNACHT

Joseph Haydn: Missa in Honorem Beatissimae Mariae (Große Orgel solo-Messe) mit der Kantorei und dem Kantatenorchester St. Katharinen unter der Leitung von Andreas Fischer; Ansprache: Hauptpastorin und Pröpstin Dr. Ulrike Murmann.

Mo, 31. Dezember, 23 Uhr

LAUSCH LOUNGE IN ST. KATHARINEN

Eine Mischung aus etablierten Musikern und dem Pop-Nachwuchs des Nordens, die eines gemeinsam haben: Sie schreiben ihre eigenen, vorzugsweise deutschen Texte und komponieren ihre Lieder selbst. Moderation: Michy Reincke; Eintritt: 16 Euro.

Sa, 26. Januar, 20 Uhr; Einlass: ab 19 Uhr



SPEICHER WERKSTATT

STEIN GLAS HOLZ FARBE STOFF BETTEN ELEKTRO

7 Manufakturen entwickeln mit Ihnen die passenden Lösungen für Ihre Lebensräume. Durch vielfältige Materialien und handwerkliche Verarbeitung realisieren wir Ihre Wünsche. Besuchen Sie unseren Showroom. Wir beraten Sie gerne.

St. Annenufer 5 | Tel.: 040-32310346 | Die-Fr 10-13 & 14-18 | Sa 10-14 Uhr
www.speicherwerkstatt.de | info@speicherwerkstatt.de



**CAMPUS
HAMBURG**
phorms education



LOCAL SCHOOLS – GLOBAL EDUCATION

Tag der offenen Tür

Samstag, 19. Januar 2013

in der Wendenstraße 35–43

Unser bilingualer, deutsch-englischer Campus vereint Kita, Grundschule und Gymnasium unter einem Dach und ist ganztägig geöffnet. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Infos unter www.hamburg.phorms.de
oder 040 32 53 70 50

Gekaperte Legende

Vor 30 Jahren gelang es Dieter Grohs, das Störtebeker-Denkmal in den Freihafen zu holen. Der Wahlhamburger mit einem Faible für die Originale der Stadt stieß dabei auch auf Widerstand.



Fotos: Heinz-Joachim Hettchen, Dieter Grohs Archiv (Seite 33 unten)

Text: Bettina Mertl-Eversmeier

„Störtebeker könnte heute wohl kaum politisch anders denken als ein Grüner. Ob das den Hamburger Architekten Dieter Grohs beflügelt hat, als er die Idee für das Denkmal hatte?“, fragt sich Hafendirektor Heinz Julius Rieper, Leiter der Abteilung „Zentrale Aufgaben“ beim Amt für Strom- und Hafenausbau. Weiter schreibt er in dem Rundbrief an die Mitarbeiter vom 2. August 1982: „Wir haben ihn nicht gewollt, nicht bestellt, nicht bezahlt, den Bronzemann.“ Was war da los gewesen?

Rückblende: 1. August 1982. An der Magdeburger Brücke, direkt an der Einmündung Brooktor, strömt eine Menschenmenge zusammen. Früher befand sich hier eine unwirtliche, sumpfige Inselandschaft, der Grasbrook, mit dem Richtplatz der Stadt. Dort verlor Klaus Störtebeker 1400 seinen Kopf. Doch an diesem Sonntag im Sommer feiern die geladenen Gäste und Neugierigen. Nach musikalischer Einstimmung durch eine Pankoken-Kapelle enthüllt Karl-Ludwig Mönkemeier, damaliger Hafendirektor, das 200 Kilo schwere Bronzestandbild des sagenumwobenen Seeräubers. Mönki, wie ihn die Hamburger liebevoll nennen, pflegt offensichtlich ein entspanntes Verhältnis zum legendären Piraten – im Gegensatz zu seinem Beamtenkollegen bei Strom- und Hafenausbau, der jedoch nicht allein stand.

„Mit so viel Widerstand habe ich nicht gerechnet“, erinnert sich Dieter Grohs. „Aber das hat mich nur angespornt.“ Auch der damalige Vorstandsvorsitzende der HHLA Helmuth Kern stellte sich gegen das Denkmal. Ebenso der Vorstand der Springer-Verlags AG Peter Tamm. Letzteres dürfte den aufmerksamen Zeitungsleser nicht überraschen: Nach Angaben des Hamburger Abendblatts ist Tamm nämlich Nachfahre eines Störtebeker-Jägers. Und dann gab es da noch jenen älteren Rechtsanwalt, der drohte, Grohs vor Gericht zu bringen, wenn er „diesem Banditen“ ein Denkmal setze. Da könne man ja gleich Hitler in Bronze gießen. Nach so vielen Jahrhunderten kochten die Emotionen erstaunlich hoch.

Und das bei einem Mann, über den nur wenige gesicherte historische Erkenntnisse existieren. Weder seine soziale Herkunft noch sein richtiger Name sind bekannt. „Störtebeker“ war nur ein Spitzname, weil er so gern „den Becher stürzte“. Der Vitalienbruder soll den Krug Met bevorzugt auf Ex gelehrt haben. Literaturangaben variieren in den Quellen – selbst um seine Trinkfestigkeit ranken sich Legenden.

Fest steht, Störtebeker war kein Chorknabe. Einfache Seeleute, die ihm und seinen Männern in die Hände fielen und kein Lösegeld versprachen, gingen in der Regel über Bord. Dem Mythos vom Sozialrebellanten konnten solche Einwände wenig an-

haben. Störtebeker und seine „Likedeeler“, also Gleichteiler, die ihre Beute untereinander gerecht aufteilten, machte die Volkssage zu aufrechten Burschen, die den Armen Gutes taten und die Pfeffersäcke in ihre Schranken wiesen.

Trotzdem unterstützten Hamburger Geschäftsleute Grohs bei seinem Unterfangen, den Feind der Hanse zu verewigen. Selbst bei Strom- und Hafengebäude waren nicht alle gegen das Denkmal. Eine Abteilung vermittelte sogar den Findling, auf dem der metallene Haudegen noch heute steht. Die Inschrift „Gottes Freund und aller Welt Feind“ fanden die Zuständigen des Amtes allerdings zu glorifizierend. Ein Jahr nach der feierlichen Enthüllung schickte Grohs einfach den Steinmetz hin und ließ die Worte ergänzen. „Ich habe gespannt darauf gewartet, ob sie entfernt würden. Aber es geschah nichts.“

Unterstützung für den „Bronzemann“ erhielt der Architekt noch von anderer Seite. Bildzeitung, Mopo und Abendblatt trommelten für seine Initiative. Bild brachte mehrere kurze Artikel, in denen das Blatt berichtete, welche Fortschritte das Denkmal in der Werkstatt des Münchener Bildhauers Hansjörg Wagner machte, vom Entwurf über das Tonmodell bis hin zur fertigen Statue. Die 40.000 DM, die diese am Ende kosten sollte, waren privat finanziert. Grohs selbst gab 4.000 DM dazu, keinen Pfennig hingegen die Stadt. Sie richtete nur ein Spendenkonto ein.

Es war natürlich keineswegs die Sympathie für die Grünen, die den heute 80-jährigen beflügelte hatte. Den gebürtigen Rheinländer, dem Hamburg auch die bronzene „Zitronenjetzte“ am Fuße des Michels und das Stahlrelief des „Aalwebers“ in St. Georg verdankt, faszinierte die Verwegenheit des Freiwebers. Der geschichtsbewusste Wahlhamburger wollte, dass die Leute Störtebeker zu Gesicht bekämen, ihn anfassen könnten: „Schließlich wird sein Name bei jeder Hafenrundfahrt erwähnt.“ ■



Bronzespirt und Gönner Grohs im Jahr 1982

Argwöhnisch blickt Störtebeker über den Grasbrook. Wo sind die Wiesen, was sollen all' die steinernen Bauwerke, und was wollen die seltsam gekleideten Landratten hier? (oben links)

ERLEBNIS GOLF

DAS BESONDERE GESCHENK!

Verschenken Sie GOLFEN zu Weihnachten! Gutscheine für Ballkarten, Kurse, Trainerstunden, u.a.m.

Infos: (040) 819 78 79-0 oder www.golflounge.de

SPENDE MAL FÜRS MAHNMAL!

**FÜR UNSER NEUES MUSEUM!
EIN ORT DER ERINNERUNG IN HAMBURG.
TROTZ UMBAU GEÖFFNET.
BESUCHEN SIE UNS.**

WWW.MAHNMAL-ST-NIKOLAI.DE

Mahnmal
St. Nikolai
Museum | Aussichtsturm



Im Fokus: Siegfried Stephan

Ausgehend von seinem Schwerpunkt Film und Fotodokumentation, widmet er sich heute der digitalen Fotografie mit dem Ziel, sie zu einer Kunst zu machen.



Im Rahmen seines Foto-Zyklus zum Hamburger Hafen hat sich Siegfried Stephan an vergessene und entlegene Orte begeben, vom Rosskai im Rosshafen nahe der Köhlbrand-Brücke, zu den 70er Schuppen auf dem Grevenhof Kai im Kuhwerderhafen und der New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie in Harburg bis zum Hansaport (oben).



SIEGFRIED STEPHAN

1953 geboren in Hameln

1983 erste Arbeiten mit Foto und Video

1986 Gründung der Filmproduktionsgesellschaft Windows Media

2010 Beginn des Foto-Zyklus zum Hamburger Hafen

Siegfried Stephan stieg 2009 ernsthaft in die digitale Fotografie ein mit dem Ziel, hinsichtlich Auflösung, Kontrast und Rauschen die Qualität der Großbildfotografie zu erreichen. Weil aber selbst die teuersten Digitalkameras nicht die nötige Auflösung erzielen, muss er das endgültige Bild aus Einzelaufnahmen montieren. Der Aufwand dafür ist teilweise beträchtlich: Es gibt Fotos, die aus über 20 Einzelaufnahmen zusammengesetzt sind.

Auf zwei Schoppen

Im Schoppenhauer ist nicht die Zeit, wohl aber der Zeitgeist stehengeblieben. Im historischen Speicher gibt es regionale Küche in gutbürgerlicher Atmosphäre.



Foto: Thomas Hampel

Tief hängende Decke, kräftige Holzpfeiler, kleine Fenster: Der Speicher aus dem Jahre 1633 verleiht dem Restaurant eine unverwechselbare Stimmung.

Unter Stadtentwicklern hat sich die Ansicht durchgesetzt, dass öffentlich zugängliche Erdgeschosse wichtig sind, um den öffentlichen Raum mit Leben zu füllen. Sie sorgen für Publikumsverkehr, lockern Büro-Monokulturen auf und sind urban. Weil Erdgeschoss-Fassaden aber auch gerne komplett verglast werden, hat sich über die ganze Stadt, ob in

der Dammvorstraße oder im Falkenried-Quartier, eine gleichförmige Einheits-Gastronomie verbreitet. In diesen Zeiten kann ein bisschen gutbürgerliche Tradition durchaus Trost spenden. Keine gläsernen Wände, keine hohen Decken, kein Name wie „L'Auberge Sablon“ oder „Pane e bugie“, sondern ein ehrliches „Weinrestaurant Schoppenhauer“.

Sobald man den 400 Jahre alten Speicher betreten und sich an die niedrigen Decken und das gedämpfte Licht gewöhnt hat, ist hier alles so, wie man es nach einem ersten Blick erwartet: So rustikal wie das Mobiliar ist, so deftig ist das Essen. Es gibt eine täglich wechselnde Mittagskarte, zum Beispiel Burgrunderbraten mit Rotkohl und Kartoffeln (6,80 Euro). Es gibt außerdem eine dauerhafte Mittagskarte, etwa mit Sauerkrautfleisch in Aspic mit Bratkartoffeln und saurer Gurke (12,50 Euro). Es gibt auch Ausflüge in andere Regionen wie Tagliarini mit Scampi oder Rotbarschfilet Sizilianisch, aber im Wesentlichen bleibt man in Norddeutschland. Zwar lassen sich, sagen wir, an einem Dienstagmittag die Qualitäten des Weinrestaurants nicht so ausführlich testen, wie man gerne würde, aber ein Gläschen Trollinger (5,90 Euro) sagt uns, dass ein weiterer, späterer Besuch vielversprechend ist.

Weinrestaurant Schoppenhauer
Reimerstwierte 20–22, 20457 Hamburg
Mo–Fr 12–23 Uhr, Sa ab 18 Uhr
Tel. 040.37 15 10
www.weinrestaurant-schoppenhauer.de

Direkt im
Maritimen Museum



Angeln Sie sich was Leckeres!

Willkommen im ältesten Speicher Hamburgs:
Das Bistro & Café Catch of the Day begrüßt Sie täglich mit fangfrischen Meeresspezialitäten, einer Auswahl an leckeren Speisen sowie Kaffee und Kuchen. Das Team vom Catch of the Day freut sich auf Ihren Besuch.

Öffnungszeiten: Di–Sa 11–21h | So 11–19h · Telefon: 040/76 79 72 35
www.catchofthedayhamburg.de



Fisch und gut!

Von allem mehr

Im Kaispeicher B hat vor kurzem das MEERWEIN eröffnet.

„Austern, köstlich für den Kenner, sind nicht jedermanns Sache.“ Mit diesen Worten erklärte die Austerbar kürzlich, warum sie mit neuem Namen und neuem Konzept noch einmal durchstarten will.

Eröffnet im Sommer 2008 im Erdgeschoss des Maritimen Museums, galt sie in Hamburg lange als gute Adresse für Austern. Aber der Mensch lebt nicht von Austern allein. Er wünscht sich, so mutmaßte die Geschäftsführung, ein breiteres Weinangebot, mehr Wein eben, mehr Meeresfrüchte, mehr Fleisch, mehr vegetarische Finesse. Von allem also etwas mehr.



Foto: Thomas Hampel

Zweiter Anlauf mit erweitertem Repertoire: MEERWEIN

Was einst Austerbar war, ist deshalb jetzt MEERWEIN – Restaurant & Austerbar. Und greift mit dem neuen Namen auch den gleichnamigen Architekten des Gebäudes auf, Wilhelm Emil Meerwein, der neben Kaispeicher B unter anderem auch am Rathaus oder auch an der Laeiszhalle mitwirkte.

Die Austerbar hingegen lebt nicht nur im Untertitel weiter. Der monatliche Austerclub findet weiterhin statt, und Austern, ob frisch oder gebraten, gibt es natürlich immer noch. Das alte Team aus Geschäftsführer Günter Sendlmaier, Restaurantleiter und Sommelier Guillaume Boullay und Chefkoch Jens David setzt wie gehabt auf deutsch-französische Küche im gehobenen Preissegment: Hauptgänge wie den rosa gebratenen Rehrücken mit glasierten Rosenkohlblättern und Granatapfel-Couscous gibt es ab 20 Euro aufwärts, Vorspeisen (marinierter Chavignol mit Birnen-Walnuss-Ragout) ab 10 Euro, Mittagstisch ab 12,50 Euro. MEERWEIN ist aber nicht mehr Geld. Es ist vor allem mehr kulinarische Vielfalt in der HafenCity.

MEERWEIN Restaurant & Austerbar im Kaispeicher B
Koreastraße 1, 20457 Hamburg, Di–So ab 11:30 Uhr
Tel. 040. 300 87 888, www.meerwein-restaurant.de

Das edle
Souvenir
— aus der —
HafenCity

eine erlesene cuvée,
stilvoll veredelt mit
22-karat-blattgold!

BÖCKER

EXKLUSIV BEI UNS!
www.uerseeegold.de

Überseeboulevard 4–10 | 20457 Hamburg
Tel. 040-30 38 26 06 | www.hafencityfrisch.de



Berliner Mauer-
teil auf dem
Platz der Deut-
schen Einheit

Foto: Andy Lindemann

Eine Mauer für die HafenCity

Initiatoren und Unterstützer waren zufrieden: Durch die Entscheidung, ein Stück Berliner Mauer vor der Elbphilharmonie aufzustellen, werde deutsche Geschichte für Tausende von Besuchern erlebbar. Es wird sich dabei zwar noch nicht um Besucher der Elbphilharmonie handeln, aber auch nicht mehr um 60.000 Autofahrer, die täglich am Horner Kreisel daran vorbeifahren: Denn dort stand das Mauerstück, seit es der Stadt 2009 von der Axel Springer AG geschenkt wurde. Am Jahrestag des Mauerfalls ist es nun an seinen neuen Standort gezogen, der seit Kurzem Platz der Deutschen Einheit heißt.

Speicherstadt und HafenCity

Das historische Lagerhaus-Ensemble der Speicherstadt, das sich in der jüngsten Vergangenheit zum innerstädtischen Quartier entwickelt hat, und die wachsende HafenCity, Hamburgs junger Stadtteil an der Elbe mit seinem bunten Nutzungsmix, festgehalten in 13 einzigartigen Aufnahmen.

ELBE&FLUT Edition, Nautik Historie Verlag

ISBN 978-3-942-391-19-1, 24,90 Euro, www.euf-edition.de



Speicherstadt und HafenCity

Kunstaussstellung mit Hafenblick

Das Ericus-Contor wurde im November ganz kurz zur Galerie.

11



Foto: Thomas Hampel

Außergewöhnliche Kunst an einem außergewöhnlichen Ort

Trotz des windigen Nieselwetters strömte am 1. November ein munter-elegantes Völkchen in eine leerstehende 1.600-Quadratmeter-Büroetage des Ericus-Contors. In der charmant unfertigen Location waren grafische Arbeiten von angesehenen Künstlern wie Georg Baselitz oder Matias Faldbakken zu sehen und zu erstehen. Teuerstes Stück war mit 30.000 Euro eine Monotypie von Per Kirkeby. Initiiert hatten den Event Andrea von Goetz und Jenny Falckenberg. Die Tochter des renommierten Kunstsammlers Harald Falckenberg organisiert mit ihrer Agentur Unique Art Concepts Ausstellungen an Orten, die ihr von einem Immobilienunternehmen temporär zur Verfügung gestellt werden. So konnte sie ihre Pop-up-Schauen bereits in der Richard-Meier-Villa am Alsterufer oder in der ehemaligen Bundeswehr-Kommandatur an der Sophienterrasse ansiedeln. Besonders gut verkauft wurden bei der Ericus-Schau übrigens Arbeiten von zwei Künstlern mit Hamburger Wurzeln: Jonathan Meese und Daniel Richter. (ks) www.jennyfalckenberg.com

Wir bringen
Ihnen kistenweise
frisches Glück.

Einfach nach Hause oder ins Büro bestellen!

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



city farming
bringt frisches glück



Flüssiges Gold

Exklusive Produktreihe bei EDEKA Böcker

UNSERE GEWINNFRAGE:

Wie hoch ist der Goldgehalt des Blattgoldes, das den Übersee-Schaumwein verfeinert?

QUARTIER verlost drei Flaschen Übersee-gold-Schaumwein, eine erlesene Cuvée exklusiv von EDEKA Böcker.

Schicken Sie bitte Ihre Antwort mit dem Stichwort „Überseegold“ per E-Mail oder Postkarte an unsere Redaktionsanschrift. **Am 1. Februar 2013 ist Einsendeschluss.** Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Adressen werden nicht an Dritte weitergegeben.

Wir gratulieren den Gewinnern!

Wir fragten in unserer letzten Ausgabe, wie sich das Kulturformat nennt, das jeden dritten Sonntag im Monat im CARLS an der Elbphilharmonie stattfindet. Die richtige Antwort lautet: „Kultursalon“. Ein QUARTIER-Menü à la Chef in CARLS Brasserie für zwei Personen geht an **Frau Jantje Bruns.**

QUARTIER sagt herzlichen Glückwunsch und wünscht guten Appetit!

Quartier

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

Vor einem Vierteljahr ist EDEKA Böcker mit seinem Überseegold an den Start gegangen, einer Eigenmarke ausschließlich für Kunden am Überseeboulevard. Den Auftakt der Marke macht ein Schaumwein, verfeinert mit Blattgold und Weinbergpfirsich. Später werden weitere Produkte wie Öle, Schokolade oder Gewürze folgen.



Foto: Thomas Hampel

Markus Böcker (rechts) und Christian Barg (links), Geschäftsführer von EDEKA Böcker



DÖSSEL & RADEMACHER
Seit 1913

**Bürobedarf
Feine Schreibwaren
Geschenkartikel & Glückwunschkarten
Fachbücher Hafen & Logistik
Gefahrgutlabel
Drucksachen**

**Brandstwietae 42 • 20457 Hamburg
Tel. 040-32 32 30-40
www.doessel-rademacher.de**

Klaus-Peter Kiedel

Kurs Hamburg

Fotografien aus dem
Hamburger Hafen in den
30er Jahren von Hans Hartz



Als Hartz in den 1930er Jahren auf Barkassen durch den Hafen und auf der Unterelbe schipperte oder auf Krananlagen der Werften kletterte, gingen ihm die Motive nicht aus. In stimmungsvollen, atmosphärisch dichten Bildern fotografierte er das Getriebe des Welthafens, imposante Passagierschiffe und mächtige Frachter, kleine Fähren, Schuten und Schlepper. Die Perfektion, mit der er arbeitete, machen seine Aufnahmen zu einem besonderen Schatz.

Kurs Hamburg

Oceanum Verlag e. K.
ISBN 978-3-86927-083-8
96 Seiten, über 80 Duplex-Abbildungen, gebunden, 19,90 Euro

Jürgen Bruns-Berentelg,
Jörn Walter, Dirk Meyhöfer

HafenCity Hamburg

Das erste Jahrzehnt



Nach zehn Jahren HafenCity gibt dieser Band eine Zwischenbilanz und eine fundierte Darstellung des Erreichten. Er bietet einen umfassenden Überblick über Architektur, Städtebau- und Stadtentwicklungsfragen und gibt zudem Einblicke in eine Binnenperspektive wesentlicher Akteure, die sich in Interviews und eigenen Beiträgen äußern. Ein Ausblick zu weiteren Planungen formuliert zugleich ein wichtiges Zwischenfazit.

HafenCity Hamburg

Das erste Jahrzehnt
Junius Verlag
ISBN 978-3-88506-485-5
224 Seiten mit circa 350 Farbabbildungen, Hardcover, 24,90 Euro

Kultur im Quartier

Ausgewählte Veranstaltungen zur Stärkung des Immunsystems gegen winterliche Verstimmungen, wenn es zu früh dunkel und zu spät hell wird.

KUNST / AUSSTELLUNGEN

Albert Watson –

Visions feat. Cotton made in Africa

Seit vier Jahrzehnten zählt Watson zu den weltweit herausragendsten Fotografen. Mit seinem einzigartigen grafischen Stil kreierte er zahlreiche Fotos und erfolgreiche Werbekampagnen. Herzstück dieser Ausstellung sind 36 großformatige, die exklusiv im Dezember letzten Jahres in Benin von Albert Watson entstanden sind. *Deichtorhallen, Haus der Photographie* www.deichtorhallen.de

14. September 2012 bis 6. Januar 2013

GLETSCHER – Tobias Köbsch

Dokumentarisch und aus Sicht eines Zeugen hält der in Dresden geborene Künstler Tobias Köbsch rätselhafte Geschehnisse fest. Unter dem Projektnamen „GLETSCHER“ präsentiert er seine neuesten Malereien und Skulpturen. *Galerie PopArtPirat, Springeltwiete 2* www.popartpirat.de

26. Oktober 2012 bis 11. Januar 2013

Weihnachtsbräuche und Leckereien aus aller Welt

Eine Ausstellung zu den verbreiteten Weihnachtstraditionen und den lokalen Besonderheiten der Kontinente. *Spicy's Gewürzmuseum*

Am Sandtorkai 34, www.spicys.de

2. November bis 31. Dezember 2012

Anselm Reyle – Mystic Silver

Der deutsche Künstler Anselm Reyle arbeitet in den Medien Malerei, Skulptur, Installation und verwendet dabei Materialien wie Folien aus Schaufensterdekorationen, Acrylpasten, Autolacke, LED-Licht. Rund 80 ausgewählte Arbeiten werden in dieser Ausstellung präsentiert und in Szene gesetzt.

Deichtorhallen, Halle für aktuelle Kunst www.deichtorhallen.de

9. November 2012 bis 27. Januar 2013

Museumsschätze

Auf in die Schatzkammer – Schiffe aus Gold, Silber und Bernstein sowie die berühmten „Knochenschiffe“ warten auf die Besucher bei der „Highlight“-Füh-

rung durch 3.000 Jahre Schifffahrtsgeschichte im Kaispeicher B.

Internationales Maritimes Museum *Koreastraße 1, www.immhh.de*

Dezember 2012, sonntags, 14 Uhr

Ein Koffer voller Hoffnung

Die Dauerausstellung an Bord der CAP SAN DIEGO entführt den Besucher in die Zeit des Aufbruchs – die Auswanderung aus Europa nach Amerika – und nimmt sie mit auf die Reise. *CAP SAN DIEGO, Überseebrücke* www.capsandiego.de

Dezember 2012 bis Februar 2013

Dialog im Dunkeln

In völlig abgedunkelten Räumen führen blinde Menschen das Publikum in kleinen Gruppen durch eine Ausstellung. Alltagssituationen wie ein Park, eine Stadt oder eine Bar werden aus Düften, Wind, Temperaturen, Tönen und Texturen gestaltet.

Dialog im Dunkeln, Alter Wandrahm 4 www.dialog-im-dunkeln.de

Dezember 2012 bis Februar 2013



Photohaus Colonnaden
photohaus.de

Ihr Fachmann rund ums Thema
Fotografie

Wir beraten Sie gern!

Photohaus Colonnaden
Große Theaterstrasse 45
20354 Hamburg

www.photohaus.de



samova Tea-Tasting im Teespeicher

() Mit Blick auf Europas größte Baustelle können Besucher beim gemütlichen Tea-Tasting chillen, sämtliche samova Tee- und Kräuterspezialitäten kostenlos genießen und das Treiben im Teespeicher bewundern. – Wir freuen uns auf Sie!

samova
Hongkongstr. 1, 3. Etage
20457 Hamburg

Öffnungszeiten:
Mo – Fr 9–18 Uhr
Sa – So 12–18 Uhr

WirtschaftsWunderWagen

Die Ausstellung erzählt von den stockenden Anfängen bis hin zu den Traumwagen der 1950er Jahre.
Automuseum PROTOTYP
Shanghaiallee 7
www.prototyp-hamburg.de
15. Dezember 2012 bis 7. April 2013

KONZERTE / MUSIK

Konzerte im Klub.K

Klub.K, Steckelhörn 12
www.klub-k.de

Bizono

Poetische Liebesgeschichten setzen die vier in Rock und Balladen um!
Fr, 14. Dezember 2012, 20 Uhr

Paul Lamazza

Leidenschaftliche, ausdrucksstarke Jazzmusik.
Do, 7. Februar 2013, 20 Uhr

Seminar inkl. Teilnehmerkonzert

Songtexte schreiben, Einführung, Grundlagen, Handwerk, Dramaturgie.
Sa, 23., und So, 24. Februar 2013

Konzerte im Club 20457

Club 20457, Osakaallee 6–8
www.facebook.com/20457club/events

Chezz Music presents: Felix Dohmen

Lieder aus einer anderen Welt – improvisierter Gesangstil.
Fr, 7. Dezember 2012, 20 Uhr

Soloco live!

Percussion & Saxophone Performance.
Sa, 22. Dezember 2012, 21 Uhr

Anna Depenbusch im CARLS

Ihr aktuelles Programm trägt den Namen „schwarzweiß“. Teils melancholische, teils fein ironische Stücke präsentiert die Sängerin mit der außergewöhnlichen Stimme, dieses Mal solo.
CARLS, Am Kaiserkai 69
www.carls-brasserie.de
So, 9. Dezember 2012, 18:30 Uhr

Musik im Meßmer MOMENTUM

Meßmer MOMENTUM, Am Kaiserkai 10
www.messmer-momentum.de

Le Moment

Raphaël Marionneau, einer der einflussreichsten Chillout-DJs Europas, lädt ein!
Mi, 12. Dezember 2012

Piano Moments

Solo Piano Music mit Markus Loeber.
Fr, 14. Dezember 2012, 18. Januar und 15. Februar 2013, 17 Uhr

Tea Time & Klassik

Kammermusik zur Teezeit mit den Hamburger Symphonikern.
Di, 18. Dezember 2012, 8. Januar und 12. Februar 2013, 16 Uhr

THEATER / FILM

Das SCHIFF – Theater und Kabarett

Von Dezember bis Februar bietet das SCHIFF ein buntes und weihnachtliches Programm von Chanson, Satiren, Kabarett bis zum Familien-Musical.
Das SCHIFF, Nikolajfleet/Holzbrücke 2
www.theaterschiff.de
Dezember 2012 bis Februar 2013

Karmen im Nebel

Vor, zwischen und zum weihnachtlichen Drei-Gänge-Gala-Dinner singt, tanzt und erzählt die außergewöhnliche Künstlerin Karmen Poppe aus ihrem bewegten Leben, von ihrem harten Kampf um den Miss-Titel, von ihrem Auftritt in der Elbphilharmonie und natürlich auch von Weihnachten.
CAP SAN DIEGO, Überseebrücke
www.capsandiego.de
Di, 4., Mi, 5., So, 9., Di, 11., Mi, 12., Di, 18., Mi, 19., und Do, 20. Dezember 2012

LESUNGEN

Eiskalte Lesung für coole Kids

Vorweihnachtliche Hängematten-Lesung für Kinder ab acht Jahren. Eine skurrile Weihnachtsgeschichte, Hängematten und ein heißer Kakao erwarten die Gäste an Bord der CAP SAN DIEGO.
CAP SAN DIEGO, Überseebrücke
www.capsandiego.de
1. bis 23. Dezember 2012, 15:30 Uhr

Literatur im Meßmer MOMENTUM

Meßmer MOMENTUM, Am Kaiserkai 10
www.messmer-momentum.de

Literarische Momente

Annemarie Stoltenberg und Rainer Moritz präsentieren ihre Favoriten der aktuellen Buchsaison.

Mi, 5. Dezember 2012, 17 Uhr

Gelesene Momente

Unter dem Thema „Tierisch/Menschlich“ präsentieren Christiane Leuchtmann und Hans Peter Korff szenarische Lesungen. Wortgewalt und Wortwitz.
Mo, 28. Januar 2013, 17 Uhr

Lesungen im Speicherstadtmuseum

Speicherstadtmuseum
Am Sandtorkai 36
www.speicherstadtmuseum.de

Seelensplitter

Premierenlesung mit Michael Koglin.
Fr, 7. Dezember 2012, 19:30 Uhr

Null-Null-Siebzig: Agent an Bord

Premierenlesung mit Marlies Ferber.
Fr, 11. Januar 2013, 19:30 Uhr

Alchemie der Nacht

Lesung mit Heike Koschyk.
Fr, 25. Januar 2013, 19:30 Uhr

TY! +++ SPIEL UND SPASS IN DER HAFENCITY! +++ SPIEL

LIEBE KINDER - IHR SEID HERZLICH WILLKOMMEN!

Das Spielhaus HafenCity auf dem Piratenspielplatz beim ViewPoint lädt ein:



SPIELHAUS
IM HERZEN
DER HAFENCITY!

Ob bei gutem oder schlechtem Wetter – Ihr seid mit Euren Eltern herzlich willkommen, andere Kinder kennenzulernen, an den angebotenen Veranstaltungen teilzunehmen, oder als Mitglied auch Euren Kindergeburtstag hier zu feiern!

Spielhaus HafenCity e.V.

Vereinsanschrift/Kontaktdaten unter:
www.spielhaus.hafencitynews.de

Spendenkonto

HASPA BLZ 200 505 50
KontoNr. 1192 100632

Jeder Mann ein Treffer

Lesung mit Tatjana Kruse.

Fr, 8. Februar 2013, 19:30 Uhr

Kreuzzug

Lesung mit Marc Ritter.

Fr, 22. Februar 2013, 19:30 Uhr

Hamburg Krimis Live:

Todesengel Reeperbahn

Live-Inszenierung im Dunkeln zum Hören, Riechen und Fühlen. Spannung! *Dialog im Dunkeln, Alter Wandrahm 4*
www.dialog-im-dunkeln.de

Sa, 12. Januar und 9. Februar 2013, 19 Uhr

So, 9. Dezember 2012, 13. Januar und

10. Februar 2013, 15 und 18 Uhr

EVENTS

Weihnachtsmarkt Überseequartier

Das Überseequartier lädt auch dieses Jahr wieder zum gemütlichen Weihnachtsbummeln im Lichterglanz ein.

Überseequartier

www.ueberseeboulevard.com

26. November bis 23. Dezember 2012

Nächster Halt: Hafencity – Ein bunter

Tag in Hamburgs jungem Stadtteil

Die gesamte Hafencity feiert an diesem Tag mit Konzerten, DJs, Kultur und Late-Night-Shopping die Eröffnung der U4. Die Linie verbindet zukünftig die Innenstadt mit der Hafencity.

Hafencity u. a. Überseequartier

www.hafencity.com

Sa, 1. Dezember 2012, 17 bis 22 Uhr

Silvesterparty im 25hours Hotel

Das Motto der 20er und 30er Jahre und das Leben in Amerika begleiten diesen Abend voller Live-Musik und Tanz. Charleston, Whiskey und Zigarren gehören selbstverständlich dazu. Eine rechtzeitige Buchung ist notwendig!

25hours Hotel Hafencity

www.25hours-hotels.com/hafencity

Mo, 31. Dezember 2012

Sternsinger in der Hafencity

Auch dieses Jahr kommen die Jungen und Mädchen mit ihren Liedern, Aktionen, goldenen Sternen und bunten Mänteln wieder durch die Hafencity.

Informationen über Brücke –

Ökumenisches Forum Hafencity

www.oekumenisches-forum-hafencity.de

voraussichtlich Mo, 7. Januar 2013

14. Hamburger AKTIVOLI-

Freiwilligenbörse

Die Börse öffnet zum 14. Mal ihre Türen und bietet eine einmalige Möglichkeit, sich über die Vielfalt des bürgerschaftlichen Engagements in Hamburg zu informieren. Neben Informationsveranstaltungen diverser gemeinnütziger Projekte aus Hamburg finden auch Workshops statt!

Handelskammer Hamburg

Informationen über die Arbeitsgemeinschaft der Freien Wohlfahrtspflege

Hamburg (AGFW)

www.agfw-hamburg.de

So, 3. Februar 2013, 11 bis 17 Uhr

Impressum

Redaktion

Quartier / Am Sandtorkai 1 / 20457 Hamburg
Tel. 040. 30 39 30 33 / Fax 040. 30 39 30 31
redaktion@quartier-magazin.com
www.quartier-magazin.com

Herausgeber

ELBE&FLUT Edition, Hampel & Hettchen GbR
Lastropsweg 1 / 20255 Hamburg
Tel. 040. 30 39 30 00 / Fax 040. 30 39 30 01
post@euf-edition.de / www.euf-edition.de

Geschäftsführer

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

Textchef

Nikolai Antoniadis
antoniadis@quartier-magazin.com

Artdirection und Gestaltung

Katja Hansen, Andy Lindemann

Layout

Mira Diekmann, Astrid Hüller, Maria Knuth

Autoren dieser Ausgabe

Nikolai Antoniadis, Ljubica Heinsen,
Michael Hertel, Bettina Mertl-Eversmeier,
Dirk Meyhöfer, Dr. Karin Schulze (ks)

Fotos, Visualisierungen und Illustrationen in dieser Ausgabe

Hans Andres, Dieter Grohs Archiv, Thomas Hampel, Heinz-Joachim Hettchen, HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG, HHM Hafen Hamburg Marketing e.V., Wolfgang Huppertz, Astrid Hüller, Andy Lindemann, Manfred Stempels, Siegfried Stephan, UVHH Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V., Manfred Wigger, Jonas Wölk

Lektorat

Anika Grütz

Anzeigen

Cindy Knütter, Theresa Wolf
Tel. 040. 30 39 30 32 / Fax 040. 30 39 30 31
anzeigen@quartier-magazin.com

Druck

Albert Bauer Companies, Hamburg

Auflage

15.000 Exemplare

Bankverbindung

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

Abonnement

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

Juristische Beratung

Bartram & Niebuhr Rechtsanwälte

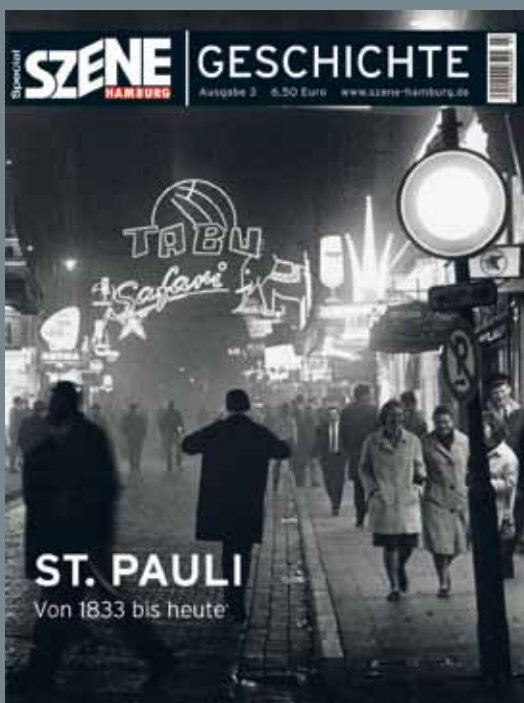
Die nächste Ausgabe von Quartier
erscheint Anfang März 2013.

W&M

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

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

HAMBURG HISTORISCH



Im Handel oder unter www.szene-hamburg.de



Ivan Pucic (Filialleiter Kaiserkai; rechts) und Carsten Patjens (Filialleiter Überseequartier)

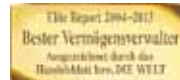
Willkommen bei der Haspa in der HafenCity!

Für jeden zweiten Hamburger ist die Haspa die Bank seines Vertrauens – und das aus gutem Grund: Seit 185 Jahren sind wir ein Teil dieser Stadt und der Region. Die Hamburger Sparkasse ist älter als die Speicherstadt und so modern wie die Hafen-City. Die Nähe zu unseren Kunden, persönlicher Service und menschliches Banking, Weitblick und Kompetenz sind für uns genauso selbstverständlich wie schnelle und flexible Lösungen.

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

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

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



Bestnote: Bereits zum zehnten Mal wurde die Hamburger Sparkasse als „Bester Vermögensverwalter im deutschsprachigen Raum“ ausgezeichnet.

So erreichen Sie uns

Filiale Kaiserkai

Am Kaiserkai 1
20457 Hamburg
Telefon 040 3579-3421

Filiale Überseequartier

Überseeboulevard 5
20457 Hamburg
Telefon 040 3579-2672

Öffnungszeiten

Montag und Mittwoch 10.00 bis 17.00 Uhr
Dienstag und Donnerstag 10.00 bis 18.00 Uhr
Freitag 10.00 bis 16.00 Uhr
Individuelle Beratungstermine auch nach Vereinbarung

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

Meine Bank heißt Haspa.

Haspa^{is}
Hamburger Sparkasse

haspa.de