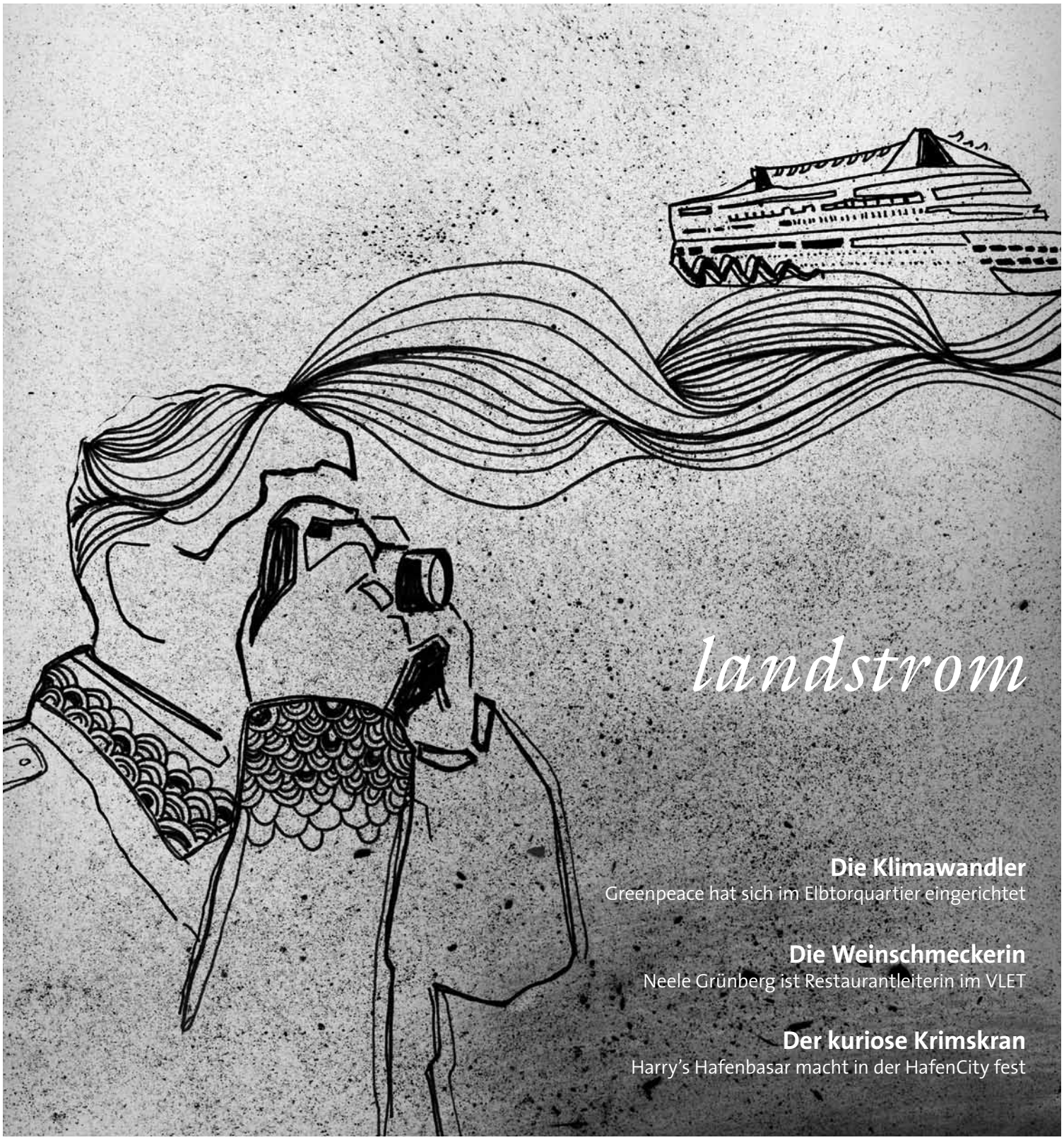
ausgabe 24, dezember 2013 – februar 2014

Quartier

Magazin für HafenCity, Speicherstadt und Katharinenviertel



Die Klimawandler
Greenpeace hat sich im Elbtorquartier eingerichtet

Die Weinschmeckerin
Neele Grünberg ist Restaurantleiterin im VLET

Der kuriose Krimskran
Harry's Hafenbasar macht in der HafenCity fest

MORGENS IST
DIE WELT ...
... WIEDER
ROCKIG!
Der
Morgen mit
Maren & AC
Montag – Freitag
5:00 – 10:00 Uhr
106,8
alsterradio
rock 'n pop

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,

auch 2014 wird die Zahl der Anläufe von Luxuslinern an den Hamburger Kreuzfahrtterminals wieder neue Rekordmarken erreichen und staunende Menschentrauben werden sich vor den haushohen Bordwänden versammeln. Kaum einem der Shipspotter ist dabei klar, dass er eigentlich vor einem hydrodynamisch getarnten Kraftwerk steht: Die QUEEN MARY 2 zum Beispiel, verfügt über eine Maschinenleistung von 86.000 Kilowatt und einen entsprechenden Kohlendioxid- und Feinstaubausstoß, wenn sie zur Freude der Zuschauer mitten in eine Stadt schippert, die unter den Abgasen des Autoverkehrs leidet.

Nun haben sich die Zeiten an Land nachhaltig geändert. Es soll nicht nur ein drittes Kreuzfahrtterminal in Steinwerder entstehen, sondern auch die geplante Bebauung in unmittelbarer Nähe der Liegeplätze in der HafenCity endlich in Angriff genommen werden können – es gilt also, die Technologie für eine Landstromversorgung der schwimmenden Großverbraucher zu erfinden. Eigentlich war sich die Fachwelt bisher einig, dass das gar nicht funktionieren kann: Die benötigte Leistung, die Standardisierung der Schnittstellen, die Sensibilitäten der weltweit tätigen Reedereien, der Wettbewerb der Destinationen und nicht zuletzt die Kosten sprachen dagegen. Jetzt kann man auf die technische Umsetzung des Unmöglichen gespannt sein, denn der Kreuzfahrtboom ist gut für Hamburg, und der Senat war gut beraten, diese weiße Industrie zukünftig mit sauberer Energie versorgen zu wollen. Vielleicht lässt sich bei der Gelegenheit auch gleich das sehr naheliegende Problem von Emissionen der nur wenige hundert Meter entfernt festmachenden Containerriesen bedenken?

Greenpeace hat in Sachen Nachhaltigkeit seine Hausaufgaben am Magdeburger Hafen bereits mit Bravour erledigt. In und auf der neuen Zentrale der Umweltorganisation ist nach dem derzeitigen Stand der Technik alles versammelt, was zur Schonung der Ressourcen beiträgt. Die Windrotoren auf dem Dach werden abends nicht umsonst angestrahlt – sie haben eine ganz eigene skulpturale Note in die HafenCity gebracht.

Beim Schwimmkran GREIF greifen ökologische Überlegungen natürlich nicht – er ist alt genug, um sich zu seinem Einsatzort schleppen zu lassen. Und der befindet sich glücklicherweise im Traditionsschiffhafen, wo das historische Gefährt samt Harry's Hafenbasar und den (aus Platzgründen?) ausgestellten Schrumpfköpfen zu besichtigen ist. Wer jetzt eine niveauvolle Stärkung vertragen kann, dem sei das Restaurant VLET empfohlen: es hat sich in der Speicherstadt-Nachbarschaft zu einem anerkannten Feinschmeckertreff entwickelt.

Viel Vergnügen bei der Lektüre dieser und vieler weiterer Geschichten und einen wunderbaren Winter im Quartier wünscht Ihnen

Thomas Hampel

Thomas Hampel
Herausgeber

OHIO

Clever, Faust, Hakimi, Hornig, Stewen

Opening November 1 2013 7 pm

Galerie Karin Guenther
Admiralitätstr. 71
D - 20459 Hamburg
Tel.: +49 (0)40 3750 3450

www.galerie-karin-guenther.de

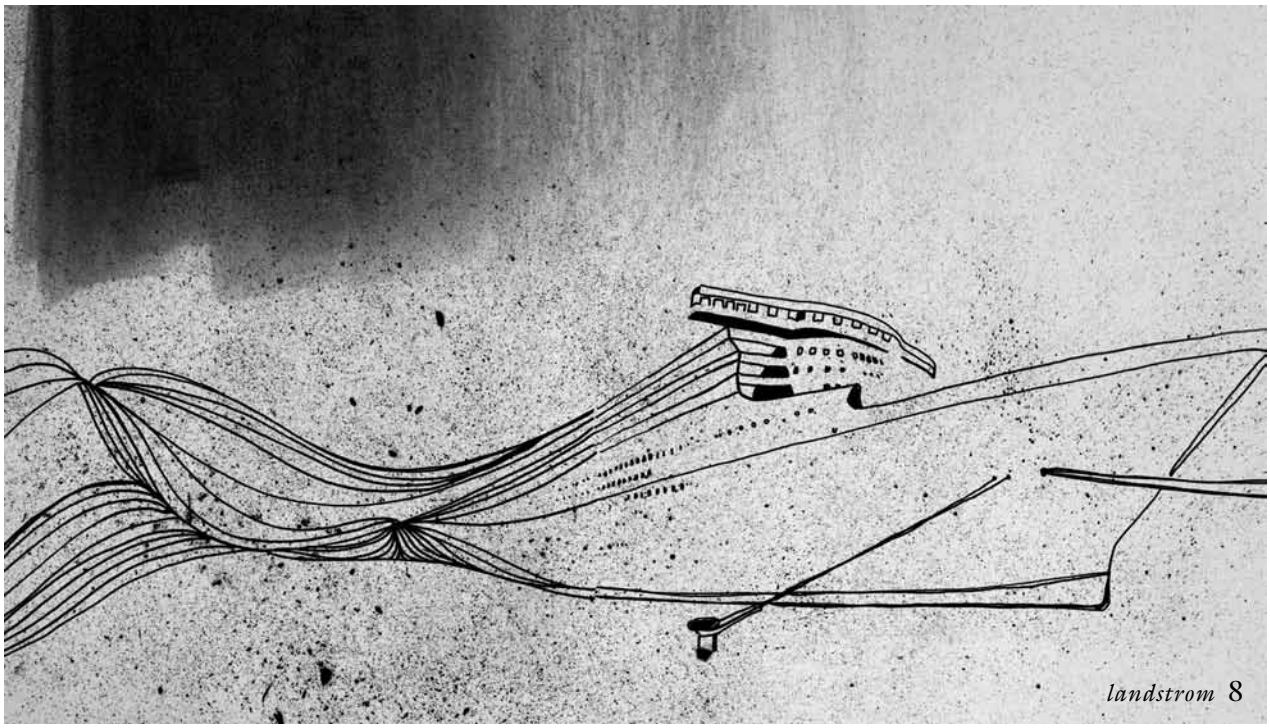


Illustration: Astrid Hüller, Maria Knuth (oben); Visualisierung: GEPLAN (Seite 4 unten links)
Fotos: Thomas Hampel (Seite 4 unten rechts), Jonas Wölk (Seite 5)

Titel: Die großen Kreuzfahrtschiffe gehören zu den meistfotografierten Motiven an der Stadtküste. Immer wieder verbindet sich bei ihrem Anblick die alte Hafenromantik mit aktuellem Fernweh – und inzwischen auch mit der Diskussion um die Emissionen der gewaltigen Schiffsmotoren. Die Titelillustration zeichneten Astrid Hüller und Maria Knuth

Inhalt

Gezeiten

06 **Die Chronik der Consorten**
Das Backstein-Kleinod zwischen City und HafenCity wurde 125 – ein Jubiläumsgruß an die Speicherstadt.

Titel

landstrom
08 **Stadt Land Strom**
Nach jahrelangem Tauziehen ist es nun so weit: An Hamburgs Cruise Terminals soll der Landstrom fließen, und die Bauherren in der HafenCity atmen auf.

Architektur

14 **Brücke zum Buffet**
Die Metamorphose des historischen Kaffeehandelszentrums zu einem Hotel-Restaurant am Fleet.

16 **Zimtstange**
Auf der Baustelle am Alten Hafenamt wird wieder gearbeitet, und schon im nächsten Sommer soll der Wohnturm Cinnamon im Rohbau fertig sein.

Wirtschaft

18 **Die Klimawandler**
Das neue Greenpeace-Hauptquartier am Magdeburger Hafen zeigt, was an Nachhaltigkeit möglich ist.

22 **Wasser hat keine Balken**
Seine verbrannte Jolle inspirierte den Pantaenius-Inhaber Harald Baum zu einer zündenden Idee, die die Yachtversicherungsbranche umkrempelte.

Leben

26 **Die Weinschmeckerin**
Neele Grünberg sorgt im VLET dafür, dass jeder Gast zum guten Essen den richtigen Wein bekommt.

Kultur

30 **Pressefreiheit**
Das Pressehaus am Domplatz erlebte 75 Jahre Pressegeschichte zwischen Diktatur und Demokratie.

32 **Der kuriose Krimskran**
Gereon Boos hat Harry's Hafenbasar an Bord seines Schwimmkrans sicher in die HafenCity verfrachtet.

34 **Die Popröhre**
Die Sängerin Kery Fay spricht zum ersten Mal über Gedichte, gute Popmusik und das erste Mal.

Vermischtes

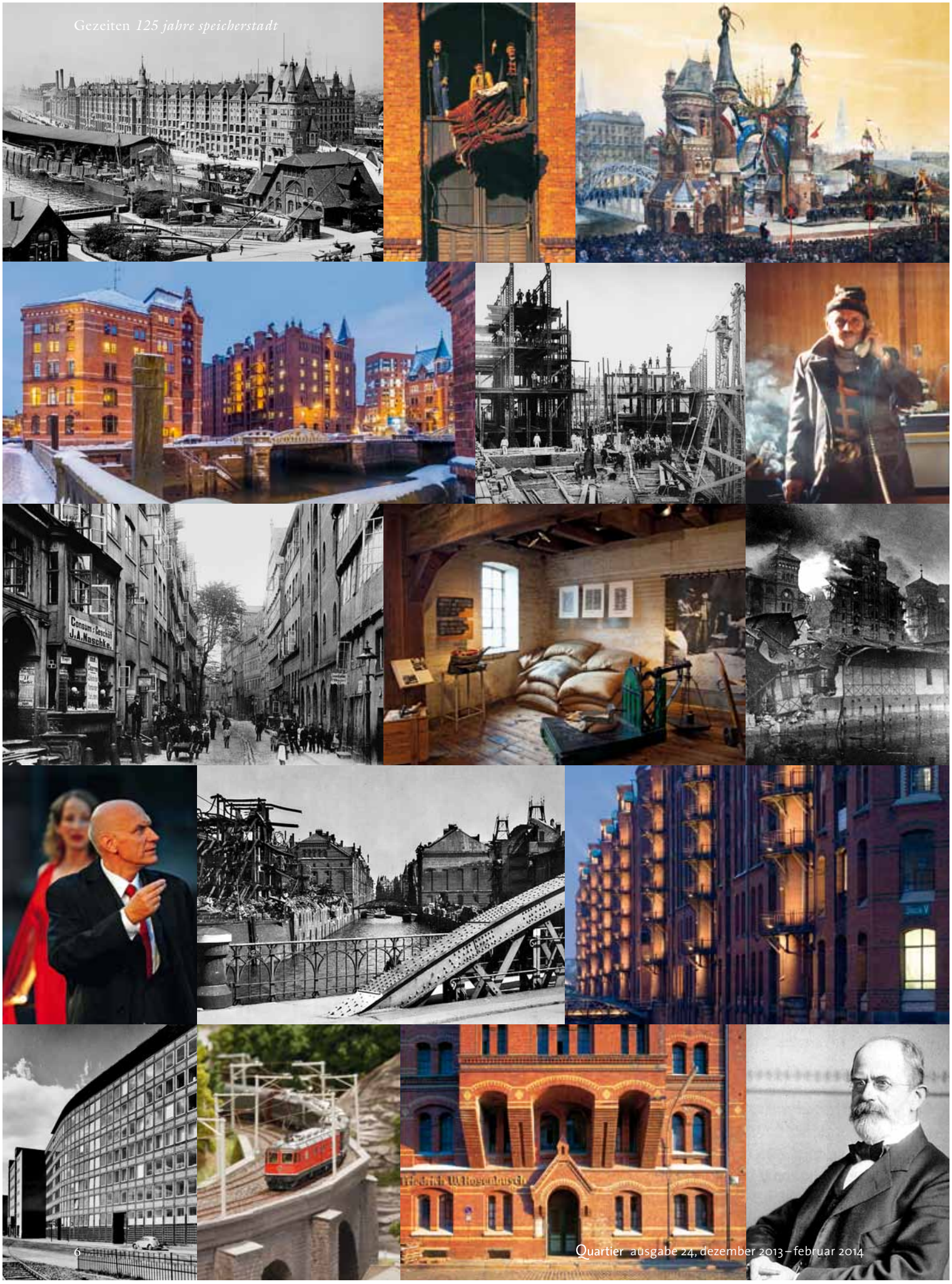
36 **Essen und Trinken**
Burger unterm Kandelaber – Bootshaus

37 **Aus dem Quartier**
Hamburg bleibt auf dem Teppich – Neue Perle im Quartier – Aus Liebe zum Menschen – Rathausplatz – Neue Aussicht – Ein Konzerthaus mit Modellcharakter

41 Gewinnspiel
41 Buchtipp
42 Das Letzte
42 Impressum

der kuriose krimskran 32

die popröhre 34


Consum-Geschäft
J. A. Naeschke

Die Chronik der Consorten

Der lange Weg der Speicherstadt vom modernen Lagerhauskomplex im Freihafen bis zum touristisch interpretierten Altstadtquartier

Text: Nikolai Antoniadis

Ist die Speicherstadt ein „Meisterwerk menschlicher Schöpferkraft"? Versinnbildlicht sie einen bedeutenden Abschnitt der Geschichte der Menschheit? Darüber wird 2015 die UNESCO entscheiden, wenn sie über eine Aufnahme in die Liste des Weltkulturerbes berät. Unabhängig vom Urteil der UNESCO ist aber schon heute – 125 Jahre nach der offiziellen Einweihung der Speicherstadt durch Kaiser Wilhelm II. – unstrittig, dass sie eine Zäsur in der Geschichte Hamburgs versinnbildlicht. Denn der Beitritt der Hansestadt zum deutschen Zollgebiet, deren steingewordener Ausdruck sie gewissermaßen ist, war vermutlich noch bedeutender als der Bau des neuen Hafens auf dem Grasbrook, der ohne den Zollanschluss kaum dieselbe Tragweite gehabt hätte.

Der Bau der Speicherstadt ist eine Zäsur in der Geschichte Hamburgs

Nach zähen Verhandlungen mit dem Reich hatten die Stadtväter 1881 auf ihr jahrhundertealtes Privileg des zollfreien Handels verzichtet und sich mit einem Freihandelsbezirk begnügt, in dem Waren weiterhin zollfrei umgeschlagen, gelagert und verarbeitet werden konnten. Bis 1889 wurden mit den Blöcken A bis O etwa zwei Drittel der Speicherstadt fertiggestellt. Bis 1927 wurde sie dann in mehreren Schritten weiter ausgebaut, bevor sie im Zweiten Weltkrieg zu großen Teilen zerstört wurde. Doch obgleich sie später mit viel Umsicht neu bebaut wurde, verlor sie nach dem Krieg zusehends an Bedeutung, bis die Wirtschaftsbehörde in den 1980ern zu dem Ergebnis kam, sie sei nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben. Die Containerwirtschaft hatte zur Abwanderung des Hafens zu den großen Flächenterminals am südlichen Elbufer geführt. In der Folge wurden sehr unterschiedliche Überlegungen angestellt, wie sich das Areal sinnvoll umnutzen ließe. So überlegte man, den Sandtorhafen zu verfüllen und darauf Lagerhallen mit Gabelstaplerbetrieb zu errichten; Kehrwieder und Sandtorhöft wurden als Terminal der Englandfähre in Betracht gezogen. Besonders heftig diskutiert wurden Pläne, die Speicherstadt immobilienwirtschaftlich zu vermarkten, etwa für Wohnraum.

Als dann 1997 die Entscheidung für den Bau der HafenCity auf dem brach liegenden Hafenareal auf dem Großen Grasbrook fiel, wurde die Speicherstadt endgültig aus ihrer Randlage hinter dem Zollzaun in die Mitte der Stadt geholt. In ihrer neuen Funktion als Milieugeber und Scharnier zwischen City und HafenCity konnte sie sich nicht länger rein gewerblich oder industriell definieren. Stattdessen setzt das Immobiliensegment der HHLA heute schwerpunktmäßig auf eine Öffnung des Areals für Showrooms, Büros, Gastronomie, touristische Unterhaltung, Hotellerie und Wohnungen. Grenzen dafür setzt der Denkmalschutz, unter dem die Speicherstadt seit 1991 steht. Eine Aufnahme in die Liste des Weltkulturerbes der UNESCO würde diesen Rahmen weiter verengen, denn die neuen Nutzungen der Speicherblöcke sind nicht ohne teilweise massive bauliche Eingriffe möglich. Aber auch diese Veränderungen belegen das Selbstverständnis der Stadt und werden zur Entwicklung der Speicherstadt als einem lebendigen Bestandteil Hamburgs beitragen.

125 Jahre Speicherstadt

Hamburgs faszinierendes Backsteindenkmal von der Kaiserzeit bis heute

ELBE&FLUT Edition
Junius Verlag
Broschur, 296 Seiten, ca. 300 Abbildungen, Deutsch, 19,90 Euro
ISBN 978-3-88506-039-0

Fotos: Michael Batz, Deutsches Zollmuseum (Gemälde Ludwig Dettmann), Richard Fischer, Hamburgisches Architekturarchiv, Thomas Hampel, Heinz-Joachim Hettchen, Strumper & Co., Gustav Werbeck/HHLA, Frank Zarges. Entnommen aus dem Buch 125 Jahre Speicherstadt, ELBE&FLUT Edition, 2013

Stadt Land Strom

Hamburg hat nach langem Vorlauf beschlossen, dass die Schiffsliegeplätze im Hafen langfristig auf Landstromversorgung umgerüstet werden sollen, beginnend mit den Kreuzfahrtterminals. Das hat auch Konsequenzen für die HafenCity

Text: Nikolai Antoniadis
Illustrationen: Astrid Hüller, Maria Knuth

Als es so weit war, kam es fast ein bisschen überraschend. Denn obwohl sich scheinbar alle seit langem einig sind, wollte man sich jahrelang nicht so richtig durchringen. Jetzt hat sich die Stadt endlich entschieden und grünes Licht für den Bau einer Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe gegeben.

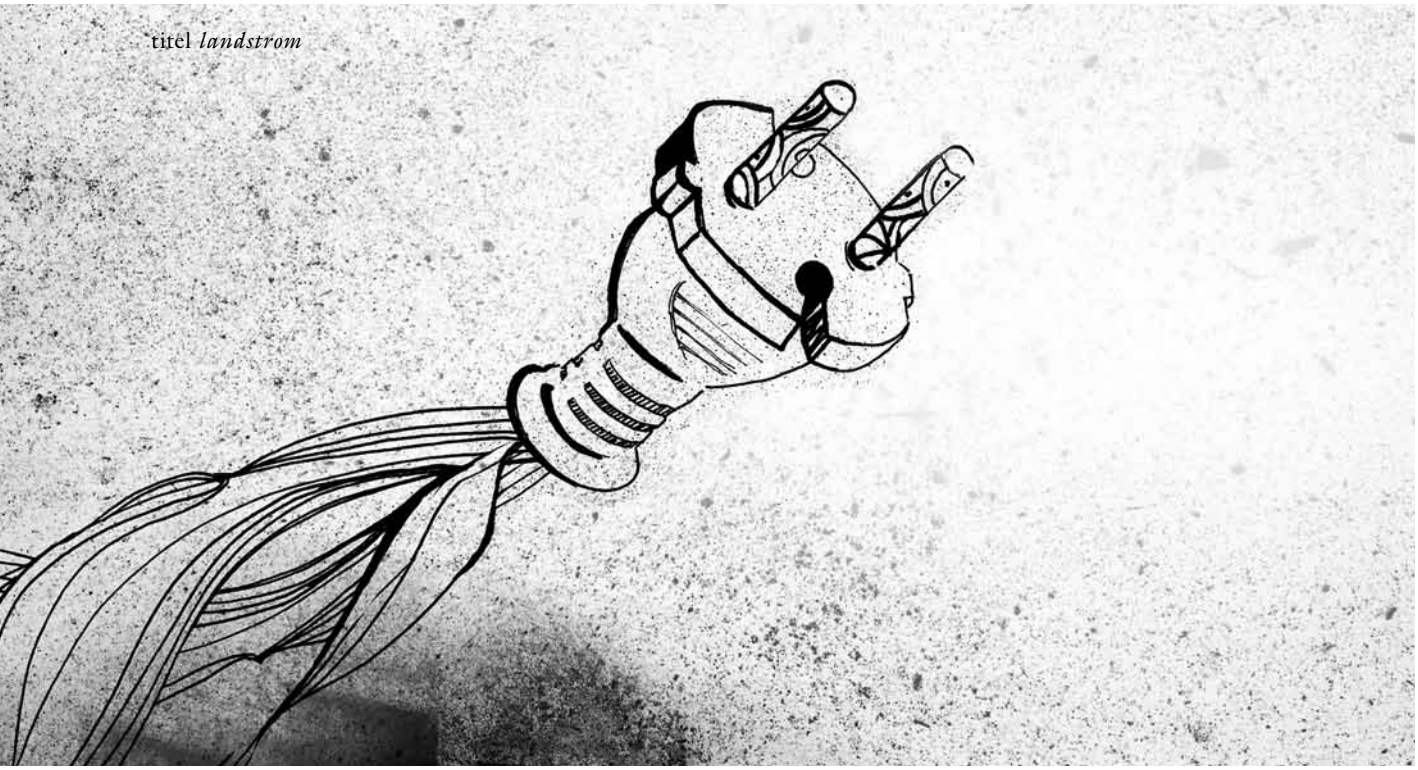
In einer Studie der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V. gaben 9,9 Millionen Deutsche an, dass sie sich in den Jahren 2011 bis 2013 grundsätzlich einen Kreuzfahrturlaub vorstellen könnten. Der Markt boomt, und Hamburg gehört zu den großen Gewinnern dieser Entwicklung. Jährlich melden sich mehr Schiffe mit immer mehr Reisenden an. Sprach der Senat im Jahre 2005 noch von etwa 30 bis 40 Schiffen, die jedes Jahr in Hamburg anlegten, waren es 2008 schon über 70, im Jahre 2012 dann 155, im laufenden Jahr über 170. Die Unternehmensberatung Putz & Partner prognostizierte bis 2016 sogar bis zu 200 Anläufe pro Jahr. Weil man diese Gelegenheit nicht ungenutzt verstreichen lassen wollte, wurde das Terminal in der HafenCity um eine zweite temporäre Halle erweitert, schließlich sogar der ehemalige Anleger im Fischereihafen Altona ausgebaut. Inzwischen wird geplant, einen dritten Standort in Steinwerder zu errichten, um die immer größer werdenden schwimmenden Hotelburgen abfertigen zu können.

Zum Teil beherbergen sie mehrere Tausend Passagiere, dazu Hotelpersonal und Besatzungsmitglieder. Ihre Unterkünfte, die Fahrstühle und Klimaanlagen, Küchen, Restaurants, Kasinos, Kinos, Swimmingpools, die gesamte Schiffstechnik vom Antrieb bis zum Licht – alles wird mit Strom versorgt. Und wenn die Schiffe für ein paar Stunden in Hamburg anlegen, schalten sie natürlich nicht einfach den Strom aus, sondern lassen die Motoren weiterlaufen, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt errechnete vor ein paar Jahren, dass ein Kreuzfahrtschiff am Liegeplatz jede Stunde so viel Ruß in die Luft blies wie 50.000 Autos, die mit Tempo 130 durch die Innenstadt fahren.

Eine so massive Umweltbelastung ist für die Stadt nicht ohne Folgen. Das Problem mit den Schiffsemissionen wurde deutlich, als im Rahmen der Bauleitplanung für den Bau der HafenCity ein Gutachten zu Schadstoffen in der Luft angefertigt wurde. Die Ergebnisse waren eindeutig. In den Bebauungsplänen für den Strandkai und das Überseequartier wurde deshalb festgeschrieben, dass Wohnungen in den belasteten Bereichen unzulässig sind und bei Bürogebäuden Vorkehrungen für künstliche Belüftung getroffen werden müssten, um für die Liegezeiten der Kreuzfahrtschiffe gesunde Arbeitsverhältnisse sicherzustellen. Betroffen ist das gesamte Gelände zwischen dem Magdeburger Hafen und dem Unilever-Haus einschließlich aller geplanten Gebäude von den Waterfront Towers über die Gebäudekomplexe Limba-Meranti und Kampala-Palisander im südlichen Überseequartier bis zu dem von Massimiliano Fuksas entworfenen neuen Kreuzfahrtterminal samt Luxushotel. Diese Einschränkungen steckten auch den Rahmen für die städtische Struktur des Areals. So erklärte Jürgen Bruns-Berentelg, Chef der HafenCity Hamburg GmbH, im Mai 2010 vor dem Stadtentwicklungsausschuss, dass bestimmte Büroflächen im Überseequartier „auch einfach der Vervollständigung der Gebäude dienten. Es gebe zwei Geschosse Einzelhandel, der horizontal in der Fläche verteilt sei. Über diesen zwei Geschossen sei es im Südteil aufgrund der Rahmenbedingungen nur möglich, Hotels oder Büroflächen zu bauen."

Während man also auf der einen Seite die zunehmende Zahl an Schiffsanläufen begrüßte, verschärften diese gleichzeitig das Emissionsproblem. Seitens der Europäischen Union

titel *landstrom*



kündigte sich auch bereits an, dass man in nicht allzu ferner Zukunft aktiv werden müsste, denn eine neue Richtlinie legte für Schiffe ab 2010 fest, dass der Schwefelgehalt im Kraftstoff unter 0,1 Prozent liegen müsse, wenn sie länger als zwei Stunden an ihrem Liegeplatz blieben. Die EU-Kommission hatte die europäischen Hafenstädte schon 2002 zum Einsatz von Landstromanlagen gedrängt. Im Jahr darauf startete das Projekt New Hansa of Sustainable Ports and Cities, in dem sich unter anderem Lübeck engagierte und ein Landstromkonzept entwickelte, das seit Mai 2008 für den Fährverkehr eingesetzt wird. Auch an der Elbe blieb man nicht untätig. Die verschiedenen parlamentarischen Ausschüsse für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Umwelt berieten sich eingehend. GAL und CDU nahmen die Reduzierung von Schiffsemissionen als gemeinsames Ziel in ihren Koalitionsvertrag auf, und Bürgermeister Ole von Beust erklärte im April 2009 vor der Bürgerschaft vollmundig, Hamburg wolle eine Vorreiterrolle spielen. „Dazu gehört", sagte er, „dass wir mit Nachdruck die Frage der Landstromversorgung regeln. Das ist ein Riesenproblem, da gebe ich Ihnen völlig recht. Da geht es nicht nur um die HafenCity, sondern auch um die Klimaansprüche, die wir stellen."

Die gesamte Schiffstechnik vom Antrieb bis zum Licht – alles wird mit Strom versorgt

Aber es geschah nichts. Fast nichts. Es wurde viel diskutiert. Man wollte in Hamburg auf keinen Fall einen Alleingang machen, der am Ende die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der europäischen Konkurrenz schwächen könnte. Stattdessen forderte man eine europaweite Initiative zur Verminderung des Schadstoffausstoßes in der Schifffahrt, eine Allianz europäischer Kreuzfahrtstädte. Man sprach zusammen mit Bremen, Antwerpen und Le Havre über die Entwicklung eines Environmental Ship Index (ESI). Vertreter der norddeutschen Kreuzfahrthäfen Bremerhaven, Kiel, Rostock-Warnemünde, Lübeck und Hamburg setzten sich in der Behörde für Stadtentwicklung zusammen, um eine gemeinsame Position zum Thema „Förderung umweltfreundlicher Energieversorgung" zu erarbeiten. Man traf sich mit Vertretern von Vattenfall, von Siemens, des Germanischen Lloyd, der HafenCity Hamburg GmbH und des Industrieverbands Hamburg, um eine Machbarkeitsstudie zu erstellen. Man besprach sich mit der Hamburg Port Authority und mit Hamburg Energie. Es wurden Gutachten beauftragt. Warum das alles so lange dauerte, wurde der Senat schließlich gefragt. „Die Prüfungen", hieß es dort einsilbig, „sind aufgrund der Komplexität des Themas noch nicht abgeschlossen."

Es gab zwar mehrere Pilotprojekte, aber scheinbar nur wenige generalisierbare Daten. Auf den verschiedenen Schiffstypen kommen unterschiedliche Stromspannungen und Frequenzen zum Einsatz, der Bedarf ändert sich von Schiff zu Schiff. Es gab auch Bedenken, weil die Anschlusstechnik für eine Landstromversorgung auf den Schiffen nicht normiert war. Außerdem gab es unterschiedliche Ansichten darüber, wie viel die Schiffseigner für eine Umrüstung auf Landstrom-

versorgung zahlen müssten. Eine Abwanderung der Reedereien und Kreuzfahrtveranstalter wollte natürlich niemand riskieren. Ein Gutachten des Germanischen Lloyd ging 2008 von schiffsseitigen Investitionskosten in Höhe von etwa 650.000 Euro pro Schiff aus. Ein anderer Gutachter nahm an, die Ausgaben könnten sich je nach Schiff auf bis zu eine Million Euro belaufen. Der Verband Deutscher Reeder und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, beide in Hamburg ansässig, vertraten die Meinung, dass die Nachrüstung bei laufendem Betrieb schwierig umzusetzen sei. Die Diskussion bewegte sich mehrere Jahre irgendwo zwischen Skepsis und Unsicherheit.

Die Situation wurde durch die widersprüchlichen Positionen, die die verschiedenen Protagonisten immer wieder einnahmen, nicht besser. So erklärten Vertreter der Wirtschaftsbehörde und des Bezirksamts Altona im Anschluss an ein Symposium zum Thema im Altonaer Rathaus, Landstrom sei auf europäischer Ebene nicht zu realisieren, weil die Mittelmeerhäfen eine solche Lösung nicht mittragen würden. Außerdem sei Hamburg als Kreuzfahrtstandort zu unbedeutend, um Standards für Europa zu setzen. Zur selben Zeit hatte die Bezirksversammlung Altona die zuständigen Behörden einstimmig dazu aufgefordert, die viel besprochene Landstromversorgung endlich in die Tat umzusetzen. Schließlich meldete sich mit AIDA Cruises auch ein bedeutender Player der Kreuzfahrtwirtschaft zu Wort und regte auf eigene Initiative den Einsatz sogenannter Bargen an, bei denen der Strom in einer schwimmenden Kraftwärme-Kopplungs-Anlage produziert wird. Dieser privatwirtschaftliche Vorstoß wurde von einigen so interpretiert, dass die Kreuzfahrtunternehmer nicht länger darauf warten wollten, ob sich die Stadt Hamburg irgendwann entscheiden würde.

Und dann – man möchte beinahe sagen: plötzlich – kam man im vergangenen Februar zu folgendem Schluss: Fast die Hälfte der Hamburg anlaufenden Kreuzfahrtschiffe sind technisch auf den Bezug von Landstrom vorbereitet. Der Einbau entsprechender Anlagen am Kreuzfahrtterminal Altona mit einem Liegeplatz und in der HafenCity mit zwei Liegeplätzen ist technisch möglich und wird pro Liegeplatz etwa zehn Millionen Euro kosten. Daraufhin forderte die Bürgerschaft den Senat formal dazu auf, den Bau einer entsprechenden Anlage am Altonaer Anleger vorzubereiten. Darüber hinaus sollte für das Kreuzfahrtterminal in der HafenCity und auch mögliche weitere Standorte im Hafengebiet ein Konzept für externe Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen erarbeitet werden, sei es nun durch Landstrom oder die von AIDA vorgeschlagenen Power Barges. Die Stadt hat sich das Ziel gesteckt, neben den Kreuzfahrtschiffen auf lange Sicht auch etwa 12.000 weitere

Wir wünschen Ihnen eine schöne Adventszeit!

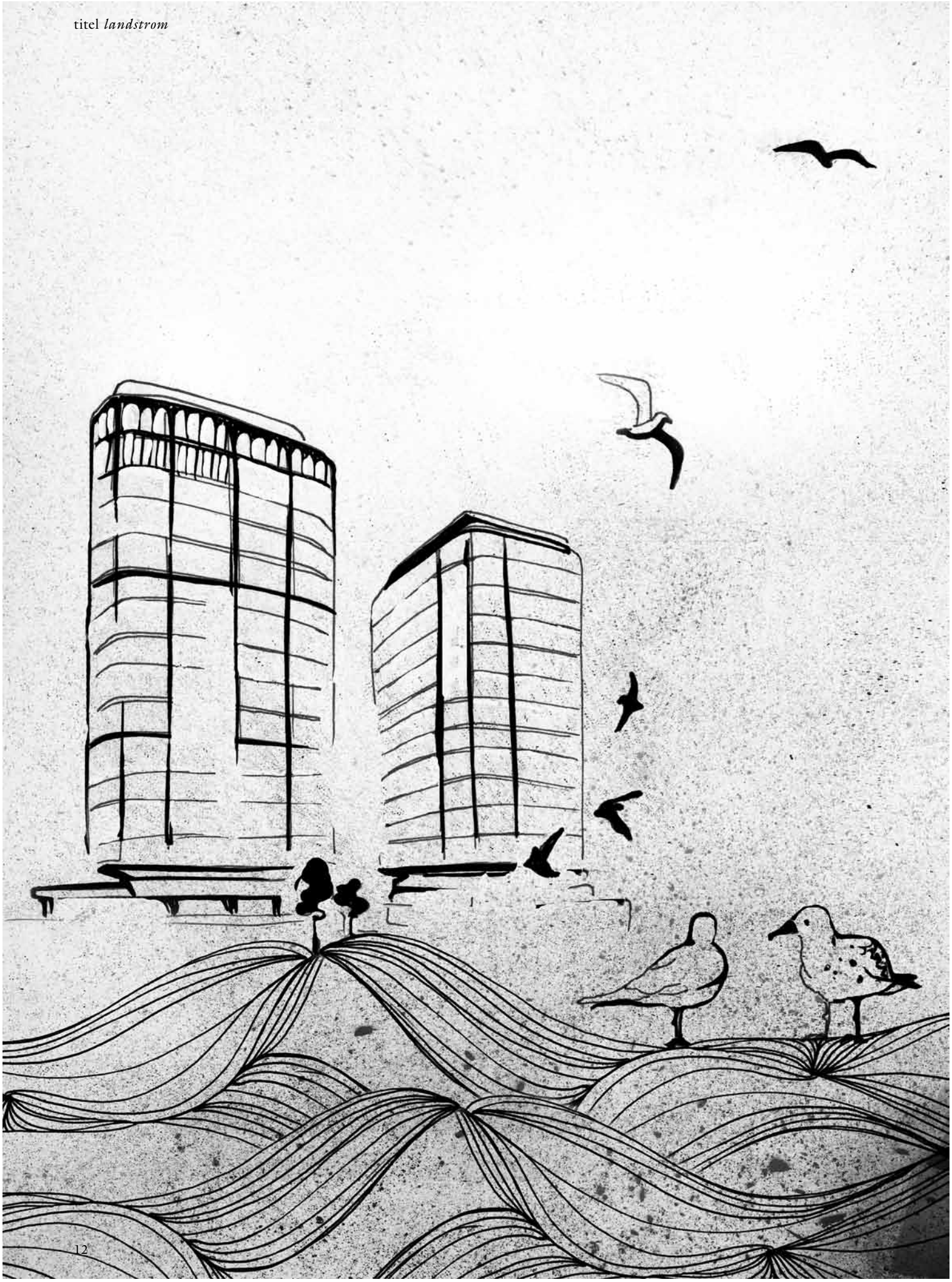
Informieren Sie sich jetzt über den dänischen Weg im Private Banking. Wir freuen uns auf Sie in unserer Filiale am Hamburger Ballindamm - dort sind wir schon seit über 25 Jahren ansässig.

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



Die HafenCity könnte durch die Entscheidung für Landstromversorgung ein ganz neues Gesicht zur Elbe bekommen

Schiffe pro Jahr, vor allem Containerschiffe, dazu zu bringen, ihre Emissionen abzusenken. In diesem Zusammenhang gab es bereits eine gegenseitige Absichtserklärung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der chinesischen Regierung: Es wird geplant, ein „deutsch-chinesisches Demonstrationsprojekt einer grünen Schifffahrtslinie für Containertransport" auf die Beine zu stellen. Im Rahmen dieses Projekts sollen Containerschiffe in Schanghai und Hamburg ihren Bedarf am Hafen über Landstrom decken.

Die Landstromversorgung für Kreuzfahrtschiffe ist lediglich als Einstieg zu verstehen. Am Ende wird es darum gehen, Schiffsemissionen generell zu senken, zumal das größte Problem nicht die Schadstoffe sind, die sie am Liegeplatz produzieren, sondern die, die auf dem Wasser in die Luft gepustet werden. Als Zeitfenster hat der Senat für den ersten Schritt, also den Bau einer Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe, einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren angesetzt. Eine mobile Stromversorgung durch eine Power Barge könnte bereits ab 2014 möglich sein, sofern diese neue Technologie, zu der es bislang wenig Erfahrungswerte gibt, die genehmigungsrechtlichen Rahmenbedingungen der zuständigen Behörden erfüllt.

Für die HafenCity kann diese jüngste Entwicklung bedeuten, dass die Auflagen und Einschränkungen in den Bebauungsplänen für den Strandkai und das Überseequartier aufgehoben werden, sofern das Kreuzfahrtterminal auf dem Großen Grasbrook mit einer Landstromanlage ausgestattet wird. Dann wäre hier der Bau von Wohnungen möglich. Aus diesem Grund hatte die SPD bereits im Januar 2013 beantragt, mit den Investoren des Überseequartiers über die Schaffung von Wohnraum im südlichen Überseequartier zu sprechen. Zwischen den Zeilen des Antrags liest man deutlich heraus, dass sie nicht nur auf eine Stabilisierung der in ihren Augen finanziell etwas strapazierten Investoren hofft, die Fraktion hat offenbar auch im Sinn, damit den Bau eines lukrativen, aber stadtplanerisch nicht wünschenswerten Shoppingcenters abwenden zu können. In jedem Fall könnte die HafenCity durch die Entscheidung für Landstromversorgung ein ganz neues Gesicht zur Elbe bekommen. Da lassen sich natürlich eine Menge Konjunktive heraushören. Andererseits: Stadtentwicklung wird ja häufig im Konjunktiv betrieben.

Brücke zum Buffet

Im Sommer 2014 wird das erste Hotel in der Speicherstadt seine Tore öffnen – und Block O mit der historischen Kaffeebörse im Zeichen des Genusses wieder gemeinsam genutzt

Text: Bettina Mertl-Eversmeier

Die Kaffeebörse am Brooksfleet im ursprünglichen Zustand – bald werden hier Hotelgäste frühstücken können

Werner Kallmorgens Wiederaufbau der Speicherstadt verdankt die Nachwelt das denkmalgeschützte Bürohaus in Block O (Am Sandtorkai 4–5), das Mitte der 50er Jahre als Skelettbau mit Backsteinausfachung entstanden ist. Seit 1887 konzentrierte sich in Block O der Kaffeehandel. Die hier befindlichen Kontor- und Lagerhäuser des ersten Bauabschnitts der Speicherstadt sind bis auf den malerischen Kopfbau im Zweiten Weltkrieg zerstört worden.

Thomas H. Althoff, laut manager magazin der „erfolgreichste deutsche Edelhotelier“, wird in Block O unter dem Dach der Althoff Hotels ein Haus im Vier-Sterne-Plus-Segment der Marke Ameron Collection betreiben. Seit Ende 2012 wird gebaut, und im Sommer 2014 öffnet das Hotel voraussichtlich seine Glastüren. Als Gäste erwartet General-Manager Michael Lutz sowohl Städte- als auch Geschäftsreisende. Die notwendige Kapazität für Tagungen bietet die ehemalige Kaffeebörse.

2009 hat das Entwicklungsteam der HHLA-Immobilien mit seinen Überlegungen für ein Hotel in der Speicherstadt begonnen. „Alle Entwürfe zielten darauf, das Hotel und die ehemalige Kaffeebörse integriert zu entwickeln“, so Rainer Nelde, bei der HHLA zuständig für den Immobilienvertrieb. „In der Kaffeebörse wird das Restaurant untergebracht. Der Hotelbetreiber kann daher im Block O zusätzliche Zimmer einplanen.“ Dort entstehen die Lobby, 192 Zimmer und Suiten, dazu eine Bar und der Wellnessbereich.

Den architektonischen Clou stellt die ebenfalls von Kallmorgen gebaute freischwebende, verglaste Fußgängerbrücke über das Brooksfleet dar, die Block O mit der Kaffeebörse verbindet. Tatsächlich hatte Kallmorgen den Komplex als Einheit geplant. Die Kaffeekaufleute sollten aus ihren Büros über die Brücke schnell zur Börse gelangen. Bald werden

Das Innendesign des neuen Sterne-Hotels am Sandtorkai und des Restaurants am Brooksfleet lehnt sich an die Bauzeit der Gebäude an. Gleichzeitig bewahrt die Fassade in Teilen den ursprünglichen Charakter des früheren Bürohauses

hier Hotelgäste auf ihrem Weg zum Frühstück den Ausblick über das Fleet und Hamburg von seiner schönsten Seite genießen. „Die Kaffeebörse bietet eine Vielzahl von authentischen Speicherstadtdetails. Das macht sie zum idealen Ort für die Gastronomie des ersten Hotels in diesem Quartier“, so Nelde.

Architektonisch fällt die Kaffeebörse aus dem Rahmen der Speicherstadt. Besonders augenfällig ist die Tatsache, dass sie aus hellem Naturstein und nicht aus Backstein errichtet wurde. Die Kaffeehändler haben das Bauwerk seinerzeit gern mit einem Tempel verglichen – dazu passen die sakral anmutenden farbigen Glasfenster der Firma Kuball mit den abgebildeten Kaffeepflückern auf der Plantage.

Der Kaffeehandel war ursprünglich eine der wichtigsten Branchen der Speicherstadt. Der Versuch, mit der 1956 errichteten Kaffeebörse wieder Anschluss an die etablierten Börsen in New York und London zu finden, scheiterte aber schon zwei Jahre später – ein Abstieg, der bereits mit dem Ersten Weltkrieg begonnen hatte.

In der Folgezeit blieb der Börsensaal im Originalzustand erhalten. Lediglich der Boden und die Inneneinrichtung werden für das Hotel erneuert, die Tafeln für die Börsenkurse, die Holztonnendecke mit den Kronleuchtern und die bunten Glasfenster bleiben erhalten.

Was den Hochwasserschutz angeht, ist der Standort für das Hotel perfekt. Über das Parkhaus gibt es eine Anbindung an die Kibbelstegbrücke und damit für den Fall einer Sturmflut einen Fluchtweg für die Gäste, aber auch eine Zuwegung für die Feuerwehr. Damit das Hotelgebäude trocken bleibt, muss im Keller eine wasserdichte Wanne eingezogen und vor dem Haupteingang ein mobiles Schutzsystem gebaut werden.

Stefan Waselowsky vom Architektenbüro Winking + Froh, im Auftrag des Bauherren zuständig für den Entwurf: „Der Grundgedanke für den Umbau der Kallmorgen-Gebäude zu einem Hotel ist ein Weiterbauen“. Es solle nur „behutsame Eingriffe“ geben, die die „formalen Grundelemente der Gebäude“ aufnähmen: So finde sich beispielsweise das Raster aus Naturstein von Block O in der neu geöffneten Eingangsfassade und dem neuen Vordach wieder.

Beim Entkernen des Gebäudes wurde dem Architekten Bernhard Winking auch die sensible Statik des Bürogebäudes klar. „Es wurde kein schlechtes Material benutzt, aber Kallmorgen ist sehr ökonomisch vorgegangen. Da wurde kein Gramm zu viel Zement und keine Tonne zu viel Stahl verbaut“, äußert er gegenüber dem Historiker Holmer Stahncke.

Die Innenarchitekten und Designer planen, bei der Ausstattung des Hotels die Geschichte des Ortes zu berücksichtigen. So sind die Zimmer, bezugnehmend auf die 50er und 60er Jahre, im Retro-Look gestaltet. Das Restaurantkonzept ist bereits weitestgehend fertig – fest steht bereits jetzt, dass die ehemaligen Kaffeebörse alle Besucher der Speicherstadt willkommen heißen wird. ■

Am Kaiserkai 26

ENGEL & VÖLKERS

www.engelvoelkers.com/alster-elbe

Wir freuen uns auf Sie!

Tel. 040 360 99 69 0

Fotos: Thomas Hampel (Seite 14), Ulrich Helweg (Seite 15 links), Visualisierungen: GEPLAN (Seite 15)

So stellen sich die Architekten den Wohnturm Cinnamon am Magdeburger Hafen vor. Links im Schatten der Bäume das Alte Hafenamt

Zimtstange

Nach langen Verzögerungen wurden die Arbeiten auf der letzten Teilfläche des nördlichen Überseequartiers wieder aufgenommen

Text: Nikolai Antoniadis

„Hier entsteht das Herzstück der HafenCity", hatte Bürgermeister Ole von Beust gesagt, als er 2007 zur Grundsteinlegung des Überseequartiers kam. Ein beeindruckendes Zahlenwerk unterstrich das: Über 50.000 Quadratmeter für den Einzelhandel, etwa 150 Geschäfte, würden hier bereit gestellt, einige Hundert Wohnungen, Büros für 6.000 Menschen, Hamburgs größte Tiefgarage und eine neue U-Bahn. Die Investoren wollten 800 Millionen Euro in die Hand nehmen, damals in Deutschland ein einzigartiges Volumen. Auch sonst wurde in großen Dimensionen gedacht. Rem Koolhaas sollte ein extravagantes Science Center entwerfen, der Italiener Massimiliano Fuksas ein Kreuzfahrtterminal mit Luxushotel. Das Vorhaben war so hoch aufgehängt, dass sogar zur Eröffnung des InfoPavillons der Finanzsenator persönlich erschien.

Das Tempo verlangsamte sich dann, aber der Bauabschnitt bis zur Überseeallee ist inzwischen fertig – mit Ausnahme ausgerechnet jenes Teils, der als „Gravitationszentrum" des Quartiers geplant war, ein gastronomischer Knotenpunkt am Alten Hafenamt. Neben dem historischen Bau würde eine „Markthalle" errichtet, die zwischen dem Hafenamt und dessen neuer Umgebung vermitteln sollte. Andernfalls fürchtete

man, dass der denkmalgeschützte Rest des alten Strom- und Hafenbau-Komplexes im Schatten der bedeutend höheren Neubauten verschwinden würde. „Dieses Gebäudeensemble“, hieß es in den Unterlagen zum Architektenwettbewerb, „nimmt aufgrund seiner herausragenden Bedeutung für die Öffentlichkeit und aufgrund seines gewünschten eigenständigen Ausdrucks einen besonderen Stellenwert in der Gesamtentwicklung des Überseequartiers ein.“ Dieser zukünftigen Bedeutung wurde nach einhelliger Auffassung des Preisgerichts der Entwurf von Bolles + Wilson am besten gerecht.

Das Büro Bolles + Wilson hat in Hamburg vor allem durch den städtebaulichen Masterplan Falkenried von sich reden gemacht. Auch auf der IBA waren sie aktiv; mit dem Ärztehaus und der Inselakademie haben sie gleich zwei Gebäude des Ensembles Am Inselpark entworfen. 2008 ist ihr InfoPavillon Überseequartier eröffnet worden; der Bau von dessen „großem Bruder“, dem Cinnamon-Turm neben dem Hafenamt, verzögerte sich aber um Jahre, bevor er vor kurzem wieder aufgenommen wurde.

Das Bauvorhaben ist eine Herausforderung. Zum einen ging mit dem Bau des Überseequartiers ein Maßstabssprung einher. Schon das Entree zum Überseeboulevard zeigt mit dem 14-stöckigen Haus Arabica an, dass Kleinteiligkeit hier keine Priorität besitzt. Die Baukörper sind bedeutend größer dimensioniert als im westlichen Teil der HafenCity. Besonders sichtbar wird das am Hafenamt, das mit seinen historischen 4,5 Metern über Normal-Null um eine volle Geschosshöhe unterhalb des neuen flutsicheren HafenCity-Niveaus liegt.

Bolles + Wilson haben einige radikale Hypothesen formuliert. Das geforderte Raumprogramm für Wohnungen und Gastronomie wurde in einem 56 Meter hohen Turm mit sechs Maisonette-Wohnungen umgesetzt – unmittelbar neben dem Hafenamt. Gleichzeitig haben sie die geplante Markthalle im Hafenamt selbst untergebracht.

Gerade dieser letzte Punkt hatte für Kontroversen gesorgt. Denn um die Markthalle in das Hafenamt zu integrieren, wollten Bolles + Wilson es vollständig aushöhlen und von innen durch eine Betonverschalung konstruktiv stützen. Der Denkmalschutz bezweifelte, „ob das der richtige Umgang mit dem Denkmal“ sei; die komplette Entkernung sei inakzeptabel.

Der Turm wurde hingegen positiv bewertet. Die Preisrichter – neben Oberbaudirektor Jörn Walter auch Kees Christiaanse, Erick van Egeraat und Hadi Teherani – hielten ihn für „ein städtebaulich markantes Zeichen, dem es gelingt, den Maßstabssprung zwischen historischem Gebäude und der zukünftigen Raumkante zu gestalten.“ Aber anschließend lag das Vorhaben lange auf Eis. Dem Vernehmen nach sollen offene Planungsfragen und die gefährdete Statik des Hafenamts zu der Verzögerung geführt haben.

In der Zwischenzeit gab es ein paar Modifikationen. Das Erdgeschoss des Turms wird für Gewerbe freigehalten; darüber sind nun zehn statt sechs Eigentumswohnungen geplant, mit Größen von 130 bis 300 Quadratmetern, einschließlich einem Penthouse über drei Ebenen mit privatem Dachgarten. Bedeutender ist die Überarbeitung des Hafenamt-Konzepts: Dort wird keine Markthalle mehr entstehen, sondern ein benachbartes Hotel wird seine Kapazitäten ausbauen. Und während der Cinnamon-Turm auf flutsicherem Gelände steht, soll das Hafenamt durch die Modellierung des Geländes so freigestellt werden, dass die Fassadenproportionen trotz des Niveauunterschiedes sichtbar bleiben.

Die Arbeiten am Alten Hafenamt werden voraussichtlich im kommenden Jahr beginnen. Der Cinnamon-Turm soll bis Mai 2014 im Rohbau stehen, das Hafenamt im Frühjahr 2015 fertig sein. ■

Dieses Bild des Überseequartiers blieb über Jahre unverändert: links der InfoPavillon, daneben das Hafenamt und dahinter die Baugrube mit dem roten Kran

Visualisierung: Überseequartier Beteiligungs GmbH (Seite 16), Foto: Thomas Hampel (Seite 17)

Die Klimawandler

Greenpeace ist aus dem Elbspeicher in Altona an den Magdeburger Hafen gezogen. Mit dem Umzug will das Unternehmen auch seinen Kontakt zu umweltinteressierten Bürgern verbessern

Text: Michael Hertel

Wer sich dieser Tage dem Magdeburger Hafen in der HafenCity nähert, kann sie kaum übersehen: große, skurril gebogene Metallteile auf dem Dach eines Neubaus an der Hongkongstraße. Handelt es sich hier um eine bewegliche Kunstinstallation oder etwa bislang unbekannte Transformer im Umwandlungsprozess? Nein: Das vermeintliche Riesenmobile steht sehr plakativ für ein neues Kapitel von Greenpeace.

Die weltweit aktive Umweltorganisation ist mit ihrer Deutschlandzentrale umgezogen, von der Großen Elbstraße in Altona in die HafenCity. Greenpeace setzt am Magdeburger Hafen nicht nur ein bemerkenswertes Energiekonzept um, sondern stellt sich in Sachen Öffentlichkeitsarbeit völlig neu auf. Highlight des neuen Hauptquartiers ist – neben den drei futuristischen Windkraftanlagen auf dem Dach – eine spannende Ausstellung, die Umweltinteressierte, Touristen und Schulklassen gleichermaßen ansprechen soll – das Ganze bei freiem Eintritt.

Zwischen Magdeburger Hafen, Brooktorhafen und Lohsepark, wo jetzt mit dem „Elbtorquartier" ein weiteres neues Viertel in der noch jungen HafenCity entsteht, lag noch vor kurzem eine große Brache. Lediglich zwei Gebäude an der Querseite des Magdeburger Hafens bildeten sozusagen den Altbestand: der historische Kaispeicher B aus dem Jahre 1879, in dem seit 2008 das Internationale Maritime Museum

Die hochmoderne Windkraftanlage auf dem Dach der neuen Deutschlandzentrale demonstriert sichtbar den ökologischen Anspruch von Greenpeace. Ebenfalls für jedermann sichtbar, allerdings im Atrium des Gebäudes, ist die Ausstellung zu Umweltthemen und Greenpeace-Aktionen, die zusammen mit dem Gebäude feierlich eröffnet wurde

Hamburg untergebracht ist, und das knapp einhundert Jahre jüngere ehemalige Lagerhaus direkt nebenan, inzwischen umgebaut zur Zentrale des Handelshauses der Gebrüder Heinemann. Was darum herum aus dem Boden wächst, wird von den Verantwortlichen der HafenCity Hamburg GmbH gern auch als „Wissensquartier" bezeichnet, denn dort werden sich wissensvermittelnde und kreative Einrichtungen geradezu ballen. Dem bereits erwähnten Maritimen Museum sozusagen am Eingang des Wissensquartiers steht die demnächst fertig gestellte HafenCity Universität mit rund 2.000 Studierenden gegenüber. Weitere spannende Institutionen im wachsenden Quartier sind beispielsweise „designexport" und das „iF Forum" aus dem Bereich der Kreativwirtschaft, das Ökumenische Forum und das Musikerhaus.

Im Zentrum des neuen „Wissensquartiers" steht allerdings – nicht nur geografisch – die weithin sichtbare neue Deutschlandzentrale von Greenpeace als Teil des Gebäudekomplexes der Elbarkaden. Die Umweltorganisation hat den erst vor wenigen Wochen erfolgten Umzug von rund 220 Mitarbeitern genutzt, um seine Aktivitäten und Sparten unter einem Dach zu konzentrieren. Presseprecherin Mirja Schneemann: „Neben dem Verein Greenpeace e. V. und der Greenpeace Umweltstiftung sind der Ökostromanbieter ‚Greenpeace Energy' sowie erstmals auch die Hamburger Ehrenamtlichen von Greenpeace auf vier Stockwerken in unserem Neubau an der Hongkongstraße 10 untergebracht." Den Umzug forciert hatten neben einer stark gestiegenen Miete an der Großen Elbstraße weitere ganz praktische Erwägungen. „Einerseits ist die Organisation in den letzten 15 Jahren erheblich gewachsen. Vor allem aber haben wir festgestellt, dass die Bürger mit uns sprechen möchten, und zwar nicht nur am Telefon. Darauf waren wir in Altona allein schon vom Gebäude her nicht eingerichtet", berichtet Angela Pieske, Projektleiterin für Ausstellung und Kommunikation.

Dass Umweltinteressierte, auswärtige Mitglieder und ehrenamtliche Helfer ihre Vorbilder bei Greenpeace auch mal besuchen und persönlich sprechen möchten, kam in der bisherigen Eigendarstellung nicht vor. Das werde sich im Neubau mit einer umfangreichen Ausstellung im 360 Quadratmeter großen Atrium gründlich ändern, versichert Pieske. Im Mittelpunkt stehen dabei wichtige Umweltthemen sowie zurückliegende und aktuelle Aktionen von Greenpeace. So ist schon allein der Empfangstresen für die Besucher ein Hingucker, besteht er doch zum größten Teil aus der Kommandobrücke des legendären Greenpeace-Aktionsschiffes „Beluga". Die Besucher bewegen sich im ebenso hohen wie lichten Atrium, das sich durch mehrere Gebäudeetagen zieht, auf einer rund 100 Quadratmeter großen, aus Naturkautschuk gefertigten Weltkarte.

Fotos: Thomas Hampel (v.l.n.r. 1, 2, 4), Götz Wrage/Greenpeace (3)

Suche nach Fördermitgliedern: Greenpeace ist in den vergangenen Jahren bedeutend gewachsen, auch dank professioneller Kommunikation

An den umweltpolitischen Brennpunkten dieser Welt können mit Hilfe von Tablets und QR-Codes Informationen abgerufen werden, und an einer Bannerwand geben Greenpeace-Plakate den Besuchern weitere thematische Stichworte. „Themeninseln" wie Wald, Meere, Gentechnik/Landwirtschaft/Chemie oder Energie/Atom/Klima schaffen zusätzliche Orientierung und geben den Besuchern auch verbraucherorientierte Tipps. Handfeste Exponate, etwa ein typisches Schlauchboot aus einer Greenpeace-Aktion, sollen eine Kopflastigkeit der Schau verhindern. Glanzlicht und Stolz der Greenpeace-Aktivisten bildet ein sechs Meter hoher und 1.500 Kilogramm schwerer Totempfahl, eine Schenkung der kanadischen Nuxalk-Indianer als Dank an Greenpeace für die Rettung ihrer Heimatregion vor der Zerstörung. Das Totem war während einer Deutschland-Tour der Indianer aus einem 600 Jahre alten Rotzeder-Stamm geschnitzt worden. Es erzählt die Geschichte der Nuxalks und zeigt schützenswerte Tiere wie Grizzly-Bär, Adler, Lachs, Rabe, Orca-Wal und Bieber. Der Totempfahl war sozusagen der erste Greenpeace-Aktivist im Haus, schwebte bereits vor einem Jahr per Kran ein, bevor das Dach des Neubaus an der Hongkongstraße geschlossen wurde.

Der Zugang zum Atrium erfolgt über eine architektonische Besonderheit des Projektes Elbarkaden, die „Stadtloggia". Dieser lichte, geschlossene und flutsichere Vorbau – zehn Meter breit und neun Meter hoch – mit weitem Ausblick Richtung Westen, zieht sich über die gesamten rund 180 Meter des Gebäudekomplexes. Besucher der HafenCity dürfen gespannt sein, was sich in diesem attraktiven Raum entwickelt, denn hier handelt es sich zwar um einen zu den Elbarkaden gehörenden privaten Raum, jedoch mit festgeschriebenem öffentlichen Wegerecht. Kai Krüger vom Bauherren DS-Bauconcept: „Wir können uns vorstellen, dass die Mieter diesen zusätzlichen Raum auch für unterschiedliche Aktivitäten nutzen." Parallel zur Stadtloggia verläuft direkt am Kai des Magdeburger Hafens eine bislang rund 325 Meter lange, zehn Meter breite Promenade in Richtung HafenCity Uni. Sie soll eines Tages bis zu den Elbbrücken weitergeführt werden.

In Sachen Energiekonzept für den neuen Hauptsitz war Greenpeace als weltweit erfolgreiche Umweltorganisation ihrem Namen natürlich einiges schuldig. Mirja Schneemann: „Unsere Vorstellungen konnten wir bereits in der Planungsphase einbringen." Energieeffizienz stand dabei im Mittel-

„Vor allem aber haben wir festgestellt, dass die Bürger mit uns sprechen möchten, und zwar nicht nur am Telefon. Darauf waren wir in Altona allein schon vom Gebäude her nicht eingerichtet."

punkt, was sicherlich auch zu der recht prosaischen äußeren Form beigetragen hat. Projektleiter Kai Krüger: „Wir wollten eine vergleichsweise kleine Fassadenfläche bei möglichst großer Nutzfläche erreichen, denn: Je größer die Außenfläche, desto mehr Energie geht verloren." Genau so wichtig: Die vom und im Gebäude benötigte Energie sollte „regenerativ" gewonnen werden. Diese Überlegungen führten zu einem Modell mit einem großen Anteil vor Ort produzierter Energie. Die Energie für Heizung und Klima wird durch Geothermie – also Erdwärme – mittels Wärmepumpen gewonnen. Dazu wurden die bis in eine Tiefe von 20 Metern getriebenen Pfahlgründungen „energetisch aktiviert" und zusätzlich Erdsonden bis auf 90 Meter eingebracht. Den für die Wärmepumpen benötigten elektrischen Strom liefern eine 420 Quadratmeter große Solaranlage sowie die drei „Transformer" auf dem Dach, bei denen es sich um leistungsfähige Windkraftanlagen neuester Technologie handelt. Krüger: „Die Genehmigungen waren an hohe Hürden geknüpft, vor allem in Sachen Schallemissionen." Die drei Windräder drehen sich vertikal auf einer Achse, sind leiser als die Umgebungsgeräusche, werfen mit ihren schmalen Rotoren kaum Schatten und erreichen eine Spitzenleistung von jeweils 12,5 Kilowatt. „Nach meiner Kenntnis sind es die ersten Windräder dieser Größe, die in der Hamburger Innenstadt genehmigt wurden", erklärt Krüger stolz. Darüber hinaus versorgen sich die Mieter der Greenpeace-Gruppe mit Ökostrom von „Greenpeace Energy". Das gesamte Bauprojekt mit seinen vier real geteilten Gebäuden inklusive des ausgeklügelten Energiekonzeptes, das die zu Baubeginn geltenden gesetzlichen Vorschriften für „energieeffiziente Gebäude" um rund 50 Prozent übertrifft, erforderte laut Krüger Investitionen von mehr als 100 Millionen Euro.

Bereits seit der feierlichen Eröffnung am 31. Oktober ist die Greenpeace-Ausstellung während der Öffnungszeiten (Montag bis Freitag von 9 bis 17 Uhr) zu besichtigen. Und spätestens vom kommenden Frühjahr an werden die Hamburger in Scharen das neues „Elbtorquartier" entdecken wollen. ■

Auch 2013 gehörte die Sydbank Deutschland gemäß dem FUCHS Performance Projekt von Dr. Jörg Richter IQF und des Verlages FUCHSBRIEFE zu den besten Vermögensverwaltern.

Bei der neuen Auswertung, die auch Risikokomponenten einbezieht, belegte die Sydbank Deutschland den 2. Platz von 71 teilnehmenden Banken und Vermögensverwaltern.

Lesen Sie mehr unter: *Fuchsbriefe.de/presse2013 und Performanceprojekt.de*

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

12215.0913

PRIVATE BANKING

Sydbank

Harald Baum in seinem Büro im Pantaenius Haus

Wasser hat keine Balken

Segeln ist eine Schule des Lebens, findet der passionierte Segler Harald Baum, der auch mit über 70 noch Regatten fährt – und gewinnt. Der Unternehmer, der aus dem kleinen Versicherungsmakler Pantaenius eine internationale Versicherungsgruppe gemacht hat, erfüllte sich in der HafenCity einen Traum

Text: Bettina Mertl-Eversmeier

Gerade ist er von einer Segel-Regatta zurückgekehrt, Harald Baum, 73 Jahre alt und Inhaber von Pantaenius, dem mittlerweile weltweit erfolgreichsten Spezialisten für Yachtversicherungen. Beim European Swan Cup vor der Südküste Englands ist er nur Zweiter geworden. „Das ist ein Rennen von Swans, in Finnland gebauten, schönen großen Yachten." Die Swan der Familie Baum – auch die beiden Söhne und die Tochter sind mitgesegelt – trägt den programmatischen Namen „Elan".

Elan – den strahlt er aus. In der HafenCity hat er sich einen Lebenstraum erfüllt und sein eigenes Bürogebäude gebaut. Beruflich beheimatet ist Baum schon lange in der Gegend. Als junger Schiffsmakler hat er als Tallymann, der die Ladung während des Umschlags auf Vollständigkeit, Schäden und ähnliches kontrollierte, bei Schuppen 29 am Baakenhafen gearbeitet. Als er 1963 nach der Weiterbildung zum Versicherungskaufmann bei der Hamburg-Süd und Auslandsaufenthalten bei Versicherungen in London und Bern, mit 23 Jahren bei Pantaenius anfängt, hat das damalige Drei-Mann-Unternehmen einen Raum im Chile-Haus gemietet. Für Baums Expansionskurs war das zunächst ideal. „Mit dem Ausbau mussten wir immer mehr Raum haben. Erst hatten wir einen oder zwei, drei oder vier. Und am Ende hatten wir den ganzen Flur." 1970 kauft Baum Pantaenius, später zieht das Unternehmen in den Cremon ins Katharinenviertel, wo es allerdings keinerlei Möglichkeiten für ein räumliches Wachstum gibt. Pläne für ein eigenes Bürogebäude scheitern – bis Baum von der HafenCity hört.

Durch Vermittlung von Bekannten lernt er den Londoner Star-Architekten David Chipperfield kennen, was die Sache perfekt macht. Chipperfield entwirft das Pantaenius Haus an den Magellan-Terrassen. Schlicht, aber genial: Die Proportionen passen sich harmonisch an. Auf der Seite zum Kaiserkai ist das gelbe Klinkergebäude nicht höher als die Wohnbebauung, zum Großen Grasbrook mit seinen Geschäftshäusern ist es zwei Stockwerke höher.

Im Büro von Harald Baum in der dritten Etage genießen wir den Blick über den Traditionsschiffhafen, den sich Baum erkämpfen musste. Zunächst sollte das Haus einen „Schuh-

Foto: Jonas Wölk

Foto: Pantaenius

Ein gut gelaunter Harald Baum am Messestand von Pantaenius auf der Hanseboot im Jahre 1971

Foto: Thomas Hampel

Der Unternehmenssitz oberhalb der Magellan-Terrassen wurde von dem Briten David Chipperfield entworfen

karton-Grundriss" erhalten, doch für den Unternehmer war klar, er würde hier nur bauen, wenn das Gebäude um die Ecke reichen würde, „sonst hätten wir gegen eine Mauer geguckt". Unterstützung erhält er von Chipperfield. Dessen Devise „Der Grundriss muss L-förmig sein am Ende des Hafens" kann Oberbaudirektor Jörn Walter überzeugen. Chipperfield und Walter kennen sich, bemerkt Baum und lächelt sein spitzbübisches Lächeln.

„Man lernt den Respekt vor der Natur: Die Ohrfeige von Petrus kann an der nächsten Ecke kommen"

Pantaenius ist das erste mittelständische Unternehmen, das in der HafenCity investiert. Im Mai 2005 wird der Firmensitz eingeweiht, noch einen Monat vor den Magellan-Terrassen. Die ersten Jahre gestalten sich schwierig. Im Quartier Dalmannkai ist das Pantaenius Haus das erste fertige Bauwerk, „weit und breit nur Wüste – das war irre", erinnert sich Baum. Und erzählt nicht ohne Stolz, wie er beim Bau des Traditionsschiffhafens mitgeplant hat. Ursprünglich sei die Kaianlage mit runden Kaimauern entworfen worden: „Nun fragt man sich, wie will man an runden Dingern ein Schiff hinlegen? Da ist ja gar keine Kaifläche. Letztlich konnte ich das noch umdrehen."

Er habe selbst einen Architekten zu Rate gezogen. Am Ende sei auch die „sehr attraktive spanische Architektin aus Barcelona" – Benedetta Tagliabue – die für den Entwurf des Hafens zuständig war, mit dem Ergebnis zufrieden gewesen. Und Baum erhielt den zugesagten Liegeplatz für seine „Courtage", eine kleine Barkasse, mit der er von Blankenese zur Arbeit schippert: „Drei bis viermal die Woche fahre ich mit dem Boot, weil es mir wahnsinnig viel Spaß macht. Und weil es schneller geht. Ich fahre immer am Stau vorbei."

Seine Liebe zum Wasser ist ihm fast in die Wiege gelegt: Ab Sommer 1943 – Harald Baum ist drei Jahre alt – lebt die Familie, Vater, Mutter und älterer Bruder, auf einem Schiff auf der Elbe, dreimal sind sie ausgebombt worden. Der Vater hat aus dem ausgebrannten Rumpf einer Segelyacht mit der Hilfe von Freunden ein funktionsfähiges Schiff gebaut. In den Krieg muss er aus gesundheitlichen Gründen nicht. Als Schwarzmarkthändler bringt er die Familie durch, schmuggelt Zündsteine und Zigaretten und erhält dafür von den Bauern an der Unterelbe Kartoffeln und Speckschwarten. Das Schiff trägt den passenden Namen: „Alibi".

Nach dem Krieg liegt die „Alibi" im kleinen Hafen von Teufelsbrück, von wo aus Baum zur Schule in Bahrenfeld radelt. „Die See ist mein Zuhause, mit acht, neun Jahren konnte ich Segeln. Ich weiß, wie ein Schiff geht, ob du kreuzen kannst bei schwerem Wetter oder ob du strandest." Noch mit über 70 gewinnt er Regatten. Nicht nur der Vater war ein leidenschaftlicher Segler, beide Großväter haben den Hamburger Segelclub mitgegründet.

Auch die Assekuranz liegt in der Familie. Großvater und Onkel mütterlicherseits sind erfolgreich in der Versicherungs-

branche. „Über Kontakte bin ich dann bei Pantaenius eingestiegen.“ Mit einer revolutionären Idee bringt er die Firma, nachdem er sie übernommen hat, endgültig auf Erfolgskurs. Wie so oft, entsteht die gute Idee aus eigenen, bitteren Erfahrungen.

Im Winter 1969/70 geht eine Scheune in Flammen auf: „Da war meine Jolle drin und alle meine Freunde vom Teufelsbrücker Hafen hatten da ihre Schiffe.“ Baum übernimmt die Schadensabwicklung, die sich als schwierig erweisen sollte: „Da habe ich gemerkt, wie schlecht die Versicherungsbedingungen waren. Das war ja ein glasklarer Versicherungsschaden.“ Doch keiner der Geschädigten konnte sich ein gleichwertiges neues Schiff kaufen, denn die Versicherung argumentiert mit Zeit- und Marktwerten. „Die Bedingungen sind damals so gemacht worden, dass man als Versicherer gegen die Kunden kämpfte. Da habe ich gelernt, wie das gemacht werden muss. Von der Schadensseite aus. Und dann habe ich mit zwei Anwaltsfreunden die Pantaenius-Yacht-Kasko-Versicherung entwickelt.“ Mittlerweile versichert Pantaenius an die 80.000 Boote weltweit und betreut mit der Tochterfirma aus dem Bereich Unternehmensversicherungen als Makler an die 3.000 Kunden.

Inzwischen hat Pantaenius Niederlassungen in Europa, den USA und Australien. Der Leitspruch „Pantaenius – da kann kommen, was will“ ist auch Baums Lebensmotto. Ob er wagemutig sei? Nö, antwortet der Firmenchef, der schon mehrmals den Atlantik überquert hat. Aber vorausschauend: „Wenn du erfahren bist, dann, verdammt noch mal, musst du deine Befürchtungen auch ernst nehmen. Wie schütze ich mich am besten? Also ohne ‘ne ordentliche Rettungsinsel loszufahren und ohne die ganze Ausrüstung, das geht nicht.“ Und was sind Versicherungen anderes als institutionalisiertes Vorausschauen?

An Bord ist Baum der Skipper, der das Schiff führt und die Verantwortung trägt. „Du brauchst eine Crew, die funktioniert und harmoniert, wenn du das nicht hinkriegst, keine Chance. Du hast ja immer eine kleine Firma um dich herum. Und nur einer kann sagen, wo’s längs geht. Auch für den Zusammenhalt innerhalb einer Familie gibt es nichts Besseres als gemeinsames Segeln. Und man lernt den Respekt vor der Natur: Die Ohrfeige von Petrus kann an der nächsten Ecke kommen.“

Seine beiden Söhne segeln nicht nur mit ihm, sie arbeiten auch als Geschäftsführer bei Pantaenius. Daniel (Jahrgang 1971) ist seit 1999 Managing Director bei PANTAENIUS Versicherungsmakler GmbH, Martin (Jahrgang 1975) ist seit 2006 Managing Director der PANTAENIUS Yacht Gruppe. Ans Aufhören denkt Baum noch nicht, weder mit der Arbeit und schon gar nicht mit dem Segeln. Sehr viel Glück habe er gehabt in seinem Leben, resümiert der 73-Jährige: „Ich bin so alt geworden ohne große Krankheiten. Ich habe eine tolle Frau und drei gesunde Kinder. Ich durfte eine Firma aufbauen, musste mich nie verbiegen. Wenn ich nicht glücklich wäre, müsste ich Schläge bekommen.“

Der **Genuss-Speicher** mitten im Herzen der Speicherstadt!

Auf über **700 qm²** eine einzigartige und außergewöhnliche **Event Location.**

Auf **zwei Ebenen** bietet der Genuss Speicher eine **Erlebniswelt** zum Thema Speicherstadt und zu den Kolonialwaren.

Einzigartige **Gewölbekeller,** in dem die Hamburger Tradition des **Rotspon** neu belebt wird.

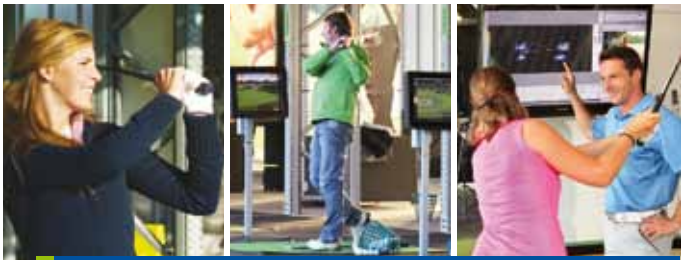
Für bis zu **150 Personen** kreieren wir gemeinsam mit Ihnen eine **Veranstaltung**, ganz nach **Ihren Wünschen** und Vorstellungen.

Unsere Räumlichkeiten bieten unglaublich viel **Atmosphäre, Wärme und Liebe** zum Detail

Auch **Kulinarisch** verwöhnen wir Sie auf **höchstem Niveau!**

St. Annenufer 2 · 20457 Hamburg
Tel. +49 (0) 40 - 30 380 280
info@genuss-speicher.de · www.genuss-speicher.de

Genuss SPEICHER HAMBURG



PERFEKTES WINTERTRAINING!

Auch im Winter: Jede Woche neue Schnupper- und Platzreifekurse

Mit überdachten und beheizten Abschlägen bietet die Golf Lounge Ihnen auch im Winter optimale Trainingsbedingungen.

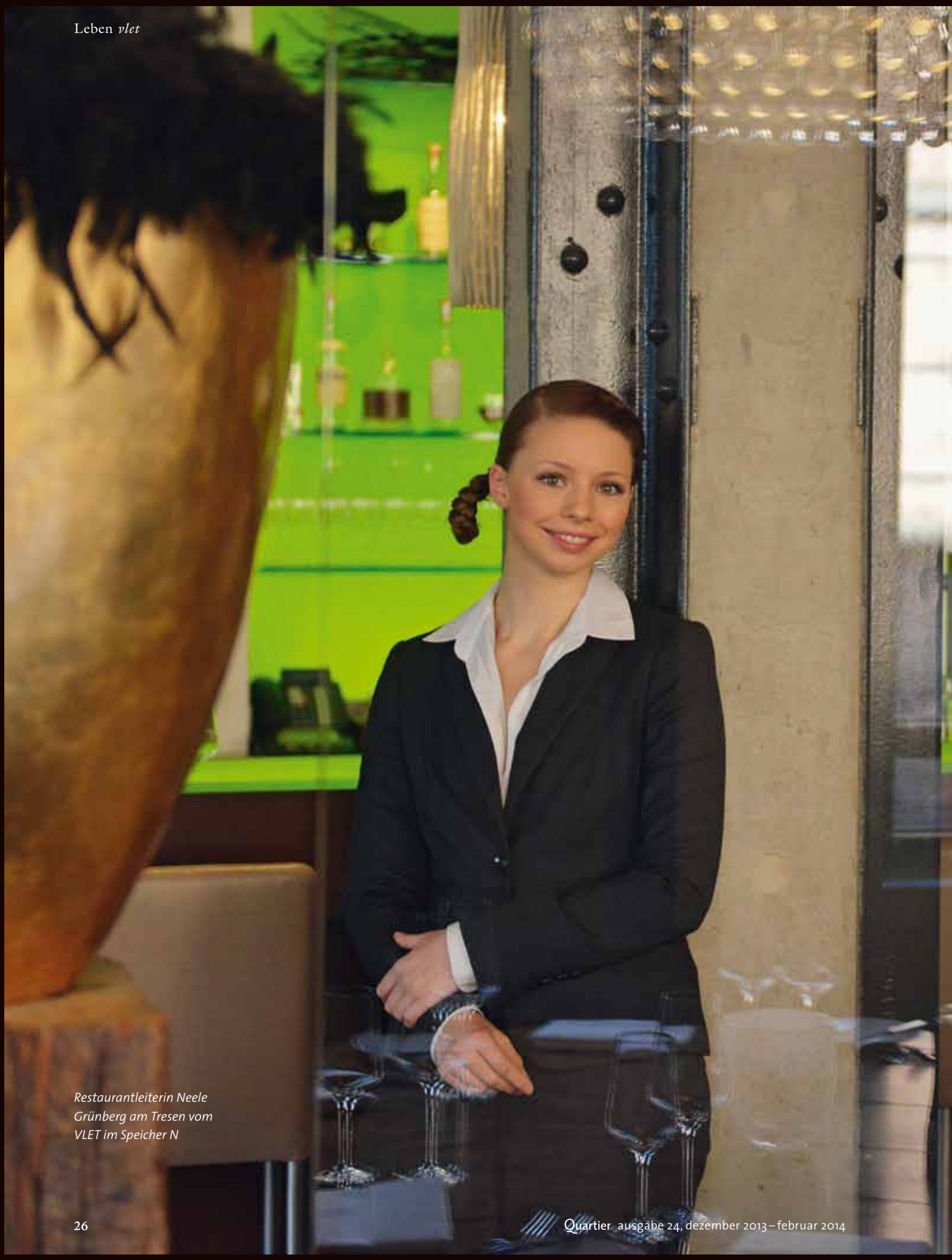
Verbessern Sie Ihren Schwung mit den besten Technik-Tools weltweit in unserem **High Tech GolfLab**. Mit der **Radaranalyse TrackMan Pro**, dem **SAM BalanceLab**, dem **SAM PuttLab** und dem **V1 Pro Videosystem**, das Ihnen Ihre analysierten Golfschwünge direkt auf Ihr Smartphone schickt.

Nutzen Sie die Analyse unseres neuen High Tech GolfLab für einen besseren Schwung:

90 Minuten Analyse und Check-Up bei unseren Senior-Pros zum Kennenlernpreis von 79,- Euro

Billwerder Neuer Deich 40
20539 Hamburg
Fon: (0 40) 8 19 78 79-0
www.golflounge.de
www.facebook.com/golflounge

GOLF LOUNGE



Restaurantleiterin Neele Grünberg am Tresen vom VLET im Speicher N

Die Weinschmeckerin

Das VLET ist in seinem fünften Jahr längst über die Grenzen der Speicherstadt hinaus bekannt und gilt als feste Größe in Hamburgs Restaurantatlas. Das liegt auch an Neele Grünberg. Sie ist nicht nur Restaurantleiterin, sondern richtet ihre ganz besondere Aufmerksamkeit auf die Weinkarte

Text: Nikolai Antoniadis, Fotos: Jonas Wölk

Es kann der unangenehmste Moment im Restaurant werden. Beim ersten Date, beim Geschäftsabschluss, Familientreffen oder beim Essen mit dem Chef. Der Augenblick der Wahrheit. Der Wein steht nicht unter „Getränken", sondern auf einer eigenen, gut sortierten Karte: Regionen, Trauben, Jahrgänge, Weingüter. Einige blättern durch die Seiten wie durch ein chinesisches Wörterbuch ohne Übersetzung und versuchen dabei, sich nichts anmerken zu lassen. Andere bluffen und wählen einen Wein, der schön klingt und unter 25 Euro kostet. Wer Glück hat, findet einen Wein, den er kennt. Die meisten sind überfordert. Forster Ungeheuer „Ziegler", große Länge, sehr elegant. Refosco dal peduncolo. Paul Jaboulet Aîné Crozes Hermitage Les Jalets. Der einzige, der zwischen uns und einer großen Demütigung steht, ist der Sommelier (oder die Sommelière). Leider leidet der Beruf unter seinem Ruf. Denn während er eigentlich die Entscheidung erleichtern soll, unterstellt man ihm häufig, er versuche, uns Weine anzudrehen, die wir uns nicht leisten können aus Gründen, die wir nicht verstehen.

Diese Angst stammt noch aus der Zeit, als nur wenige gediegene Restaurants gesonderte Weinkarten hatten und noch weniger einen Sommelier, der sie erklärte. Man erinnert sich dunkel an hochnäsige Snobs, die die Weinbestellung zum Test für den Zivilisationsgrad ihrer Gäste machten. Heute gibt es vermutlich auch nicht viel mehr ausgebildete Sommeliers. Aber kein Restaurant, das etwas auf sich hält, hat nicht zumindest eine kleine Karte mit ausgewählten Weinen. Sogar Cafés oder kleine Mittagslokale in der Schanze, Ottensen oder Eppendorf haben häufig jemanden, der mit einigem Verstand über Wein spricht. Jemand, der Freude daran hat, Weine aus unerwarteten Gegenden und wenig bekannten Weingütern zu entdecken; der gerne Weine beschreibt und von den Winzern erzählt.

„Ich liebe Wein, und dadurch lerne ich immer weiter dazu", sagt Neele Grünberg. „Je mehr man probiert, um so besser wird man. Natürlich ist auch der persönliche Kontakt zu den Winzern sehr wichtig." Geboren in Buchholz in der Nordheide, hat sie ihre Lehre zur

Zwischen modernem Chic und rustikalem Speicherflair: Das VLET verbindet die Atmosphäre der restaurierten historischen Lagerböden mit gehobenem Stil

Übung macht die Sommelière: Je mehr sie probiert, desto besser wird sie

Hotelfachfrau im niedersächsischen Bendestorf gemacht, im Vier-Sterne-Hotel Landhaus Meinsbur. Nach Stationen im Schlosshotel Münchhausen und im Apples Restaurant des Hamburger Park Hyatt fing sie im Mai 2009, wenige Monate nach der Eröffnung, im VLET an. Als Spezialistin für Wein arbeitet sie an einer Weinkarte, die einzigartig ist und gleichzeitig mit dem Essen von Küchenchef Thomas Sampl korrespondiert.

Um herauszufinden, welcher Wein der richtige für diesen Gast ist, muss Grünberg halb Detektiv, halb Psychologe sein

„Für mich ist wichtig, dass ich mich ein bisschen in die Weinkarte einbringe und gleichzeitig food & beverage mit den Weinen zusammenbringe.“ ‚Ein bisschen‘ ist ein bisschen untertrieben. Die Weinkarte trägt heute ihre Signatur und ist vor allem bekannt für die große Auswahl an deutschen Weinen, auch vielen seltenen und unbekannten. „Ich möchte deutsche Weißweine, und zwar nicht nur Riesling, sondern auch andere, überraschende Rebsorten, von denen man vielleicht vor fünf Jahren noch nicht gedacht hätte, dass man daraus gute Weine machen kann. Wie etwa aus Lemberger oder Trollinger. Als ich meine Lehre angefangen habe, war der halbtrocken und hat Kopfschmerzen gemacht.“ Den gibt es immer noch, aber inzwischen haben viele Winzer begonnen, Rebsorten wie Trollinger oder Lemberger zu intensivieren und auszubauen und sich darauf zu spezialisieren. „Ich habe zum Beispiel einen 2008er Lemberger aus Württemberg“, sagt sie. „Und es ist großartig, wenn man Gäste so überraschen kann.“

Als Grünberg im VLET anfing, führte die Karte im Wesentlichen nur einen Wein pro Gut. Sie hat mehr Weine von mehr Weingütern aufgenommen und das Sortiment stärker spezialisiert. Vor vier Jahren gab es sechs oder sieben deutsche Rotweine auf der Karte, heute sind es zwischen 20 und 25. Außerdem führt sie nun auch eine größere Anzahl älterer Jahrgänge. „Einen 1999er Riesling Spätlese trocken gibt es nicht überall.“ Es muss schon ein bisschen besonders sein. Wie der Digestif von Willi Peter, einer kleinen Destillerie in der Südpfalz, die kürzlich durch eine Empfehlung im Michelin geadelt wurde. Seit kurzem gibt es auch eigens fürs VLET abgefüllten Finkenwerder Herbstprinz Apfelbrand von der Feingeisterei auf Gut Basthorst im Alten Land. Natürlich führt das VLET auch große Betriebe wie die Weingüter Dr. Loosen, Künstler oder Bassermann-Jordan. „Aber ich überrasche gerne mit kleinen familiengeführten und unbekannten Betrieben“, sagt Grünberg.

Dieselbe Philosophie findet sich in der Speisekarte: Regionale Produkte, verschiedene Händler, Höfe und Manufakturen. Nordseekrabben zum Beispiel stammen von Alfred Urthel in Friedrichskroog, der dafür bürgt, dass seine Krabben auch bei ihm im Betrieb und nicht in Marokko gepult werden – und zwar mit einer eigens von ihm erfundenen Krabbenpulmaschine. Das VLET arbeitet mit Landwirten zusammen, die für die Küche historisches Gemüse anbauen: die weiße Mairübe, Ringelbete, grünen Blumenkohl. Früchte, die von der Industrie

kaum noch oder gar nicht mehr produziert werden. Der Schwerpunkt der Küche liegt auf norddeutschen, gerne alten Gerichten. Ein bisschen Finesse darf natürlich auch dabei sein: Bokelholmer Apfel-Entenbrust mit eingemachten Feigen, Rotkohlglace, Semmelknödel, Süßholz und karamellisierten Walnüssen. Oder Schnüsch mal in Nudel, ein Ravioli mit Kohl- und Mohrrüben, dazu Schafsjoghurtjus, falsche Kiebitzeier (pochiertes Lachshuhnei) mit brauner Butter und Lauchasche. Wie man sieht, steht das Essen dem Wein in keiner Hinsicht nach.

Für das Menü setzt sich Grünberg mit Sampl zusammen. Er erklärt ihr die Komponenten der Gerichte, die Beilagen, die Zubereitung. Er erklärt, wie die Soße gemacht ist, wie lange das Fleisch im Ofen war. Er erklärt alles und kocht dann alles. „Manchmal ist man überrascht", sagt sie. „Man hat eine Assoziation, aber dann ist vielleicht die Soße so intensiv – die Soße ist ja meistens ausschlaggebend –, dass ich meinen ersten Gedanken wieder verwerfe: Ich nehme nicht den Rotwein, sondern einen im Barrique ausgebauten Chardonnay oder Sauvignon Blanc." Das gilt für die Richtung Wein-zu-Essen. „Ein Wein", sagt sie, „muss eine Vision erzeugen, welche Speisen dazu passen könnten."

Was heißt das für den Augenblick der Wahrheit? Gibt man sich eine Blöße, wenn man gesteht, dass man von den Weinen noch nie gehört hat? Nein. Die Sommelière kann deine beste Freundin sein. Sie will nicht in erster Linie teure Weine verkaufen. Ihre Freude ist am größten, wenn jemand einen Wein genießt, den sie liebt. Um herauszufinden, welcher Wein der richtige für diesen Gast ist, muss Grünberg halb Detektiv, halb Psychologe sein. Kenner sind schnell erkannt und leicht zu handeln. Verwirrte Gäste brauchen mehr Fingerspitzengefühl. Mit ein paar Fragen erfährt sie, was ihre Gäste mögen und ob sie abenteuerlustig sind. Hier kommt der Detektiv zum Zuge. Sie mögen dieses kribbelnde, prickelnde Gefühl im Mund? Dann vielleicht ein Wein mit viel Säure, einen Burgunder? Sie haben mal einen Wein getrunken, der sich wie Wolle auf der Zunge anfühlte? Spricht das für viel Tannine? Manche Gäste machen es sich leicht und fragen: Was würden Sie trinken? Das ist schwierig, denn viele Weinliebhaber scheuen sich davor, fremde oder extreme Geschmäcker zu empfehlen. Denn sie sind Glückssache. Wie der Pithium, ein Amphorenwein von Bassermann-Jordan, auf der VLET-Karte. Ein Verschnitt aus Gewürztraminer und Grauburgunder, in dicken Ton gefüllt (allerdings nicht eingegraben, wie es einige tun), duftet kräftig, würzig nach gebratenen Früchten, getrocknetem Obst und – wenn man mal ehrlich ist – nach alter Zigarrenbox und nassem Kiesel.

Es ist wichtig, dass der Weinexperte ein ehrliches Vokabular entwickelt. Das gilt für Grünberg genauso wie für ihre Mitarbeiter, denn bei 100 Plätzen kann sie nicht jeden Tisch beraten. „Die Mitarbeiter müssen Weinempfehlungen aussprechen, und dafür eine eigene Sprache entwickeln", sagt sie. „Es gibt natürlich Basics: Der Grüne Veltliner ist kräuterig, der klassische Sauvignon Blanc schmeckt wie eine Fruchtbombe, nach Zitrus und Mango schmecken. Aber am Ende muss jeder selbst entscheiden: Wie riecht der? Wie schmeckt der? Denn", fügt sie hinzu, „Verallgemeinern ist ganz schlimm. Das ist wie auswendig lernen und dann aufsagen." Manche Kellner empfehlen Weine, die sie kennen und von denen sie wissen, dass Gäste sie mögen. Das bedeutet aber, dass bei einer Weinkarte mit 150 Weinen die Kellner nur einen kleinen Teil nach vorne bringen und den Rest jenen Gästen überlassen, die sich auskennen. Inzwischen kennen sich aber recht viele Gäste aus, und Kellner kommen nicht so einfach davon. Deshalb ist es Neele Grünberg wichtig, ihre Mitarbeiter gut zu schulen. Andererseits wird sie sich irgendwann damit abfinden, dass der Lernprozess bei Wein kein Ende hat. Er wird zu einer Art spiritueller Erfahrung. Jedes Jahr wachsen neue Trauben, ein neuer Jahrgang, und es gibt nie genug Zeit, alle Weine zu probieren. ■

WEINTIPP

Neun Gläser Wein ohne Aufschrift. Frisch abgefüllt aus dem Fass. Drei verschiedene Weißburgunder aus jeweils drei verschiedenen Lagen. „An jedem war etwas anders. Ich sage jetzt nicht, was! Das ist geheim!" Um herauszufinden, welcher davon der Beste ist, ist Neele Grünberg zusammen mit Thomas Sampl in die Pfalz gefahren. Dort, auf dem Weingut Dr. Wehrheim, wurden ihnen die neun Gläser zur Blindverkostung serviert, bevor der Winzer den Raum verließ und sie in Ruhe probieren ließ. Keine leichte Entscheidung. Zurück in Hamburg ließen sie sich noch einmal ihre drei Favoriten zusenden und haben dann entschieden. Der erste Wein der hauseigenen VLET-Linie, ein erstklassiger Weißburgunder aus der Pfalz. Er schmeckt nach ... Nun, das muss jeder selbst rausfinden

Hochprozentiges im VLET

Pressefreiheit

Einst gebaut für das nationalsozialistische „Hamburger Tageblatt“, 1962 Schauplatz der SPIEGEL-Affäre und bis heute Sitz der ZEIT: Das Pressehaus am Speersort feiert in diesem Jahr seinen 75. Geburtstag

Text: Bettina Mertl-Eversmeier
Fotos: Thomas Hampel

Das Pressehaus am neu gestalteten Domplatz

Am 22. Oktober 1938 reist Propagandaminister Joseph Goebbels nach Hamburg, um an der feierlichen Grundsteinlegung für das Pressehaus teilzunehmen. War er doch der uneingeschränkte Herrscher über die Medien des Dritten Reiches und Nazi-Deutschlands oberster Leitartikler, der immer wieder „Weltanschauung in die Köpfe" der Menschen „hämmerte". Das Pressehaus sollte das modernste Zeitungsgebäude in der medial gleichgeschalteten Diktatur werden, Hamburgs Propagandazentrale.

Vor lokaler NS-Prominenz, Pressevertretern und tausenden Zuschauern hielt Goebbels eine Rede mit dem Titel: „Die Presse ist die geistige Waffe im Kampf um Deutschlands Weltgeltung". Diesen Kampf sollte vom Speersort aus das „Hamburger Tageblatt" führen, 1931 als nationalsozialistisches Parteiblatt gegründet. Ab 1933 kam es zu einer Aufwertung der Zeitung als halbamtliches Gaublatt der NSDAP. Die Auflage verfünffachte sich bis 1938 auf mehr als 100.000 Exemplare. Diese Entwicklung verwundert wenig, war doch die linke Presse vollständig verboten und die Bedeutung der bürgerlichen Zeitungen erheblich zurückgegangen.

Die Kogge, Emblem des Tageblatts, ziert noch immer die Fassade – allerdings ohne Hakenkreuz

Mit dem Baujahr 1938 war das Pressehaus ein Nachzügler. Es war das letzte Gebäude, das im Hamburger Kontorhausviertel entstand. Architektonisch ist der Backsteinbau zurückhaltend gestaltet, in einem traditionalistischen Stil mit Sprossenfenstern und rundbögigen Arkaden. Architekt Rudolf Klophaus, der in den zwanziger Jahren „zu den besten der gemäßigt modernen Hamburger Backsteinarchitekten" gehörte (Hermann Hipp), zitiert mit den Bogengängen ein inzwischen längst verschwundenes Gebäude, das Johanneum am unmittelbar benachbarten Domplatz, das 1943 vollständig ausbrannte.

Ein NS-Bezug findet sich in der Bauplastik: Für die Fassade an der Curienstraße hat der Bildhauer Richard Kuöhl das Relief einer Hansekogge gestaltet. Mit dem Hakenkreuz im Vorsegel war sie das Wahrzeichen des „Hamburger Tageblatts". Die Kogge blieb, aber das Hakenkreuz verschwand 1945. Das Pressehaus erweist sich nach Kriegsende als baulich solide: Auch im ausgebombten Zustand mit leeren Fensterhöhlen hört man auf einigen Fluren schon bald wieder das Klappern der Schreibmaschinen.

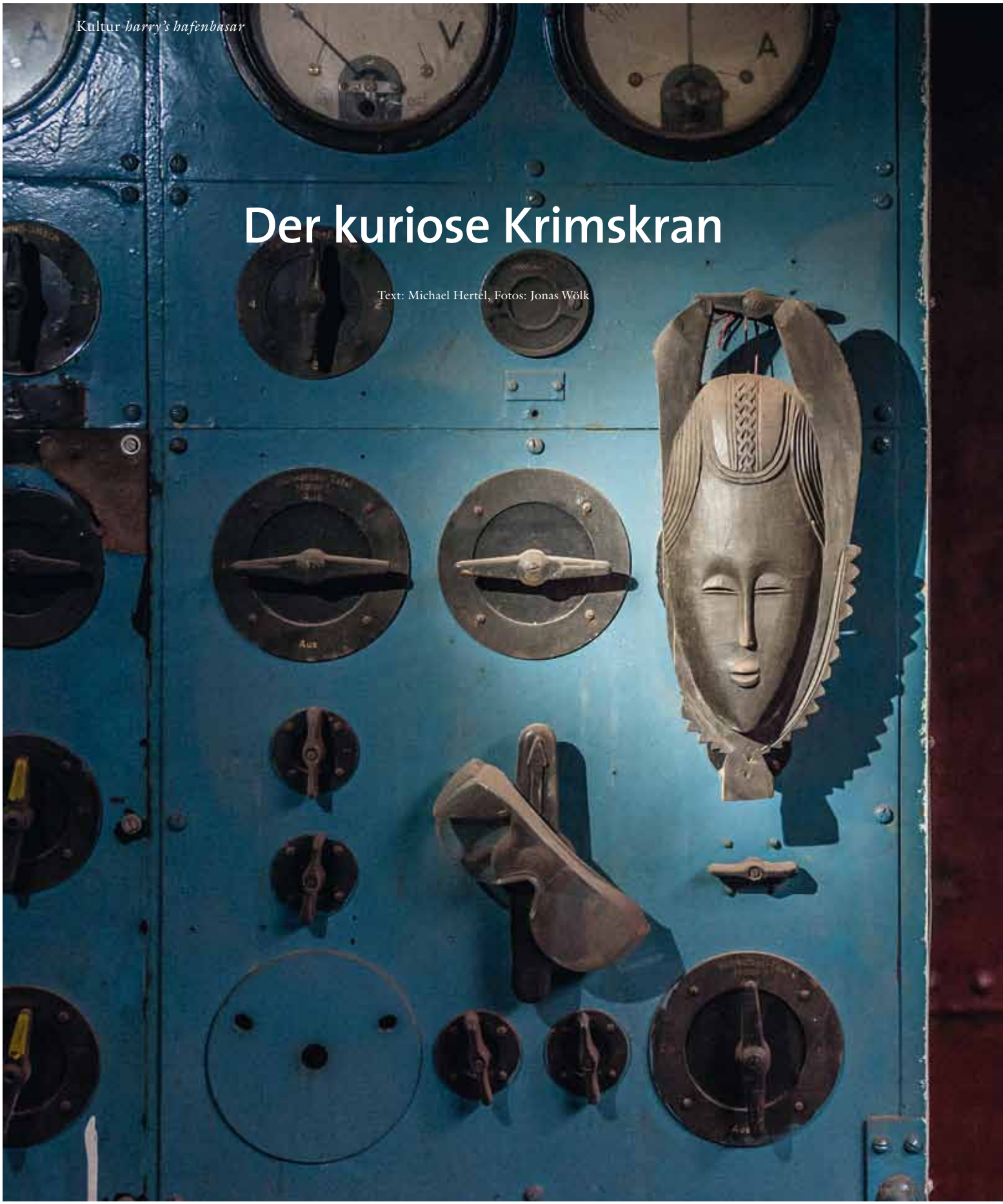
Im Juni 1945 – der „Kampf um Deutschlands Weltgeltung" hatte sich gerade erledigt – bezieht Gerd Bucerius die ersten Büros am Speersort. Die britische Militärverwaltung hat den Anwalt zum Treuhänder für die Abwicklung des „Hamburger Tageblattes" bestellt. Bucerius gründet gleich noch eine neue Zeitung, am 21. Februar 1946 erscheint die erste Ausgabe der Wochenzeitung „Die Zeit". Auf der Titelseite steht: „Es ist unser Ziel, nach 12 Jahren Naziherrschaft und -propaganda, eine freie Presse in Deutschland wiederherzustellen". Das sagte der britische Brigadegeneral Armytage, als er Bucerius und seinen Mitstreitern die Lizenz für die Zeitung überreicht. 16 Jahre später stellte sich heraus, dass die Pressefreiheit auch in der Bundesrepublik gefährdet war.

1952 war der „Spiegel" ins Pressehaus gezogen. Am Freitag, dem 26. Oktober 1962, knapp drei Wochen nachdem die Titelgeschichte „Bedingt abwehrbereit" über das Herbstmanöver der Nato erschienen war, zeigte die Regierung des greisen Kanzlers Konrad Adenauer, dass ihr die Staatsräson wichtiger war als Pressefreiheit. Der Vorwurf: Der Text verrate militärische Geheimnisse und erfülle damit den Straftatbestand des Landesverrats. Gegen 21 Uhr – einige Redakteure arbeiten noch an der aktuellen Ausgabe – besetzen Polizeibeamte der Sicherungsgruppe Bonn, eigentlich zuständig für die Sicherheit von Kanzler und Bundespräsident, die fünf Etagen der Hamburger „Spiegel"-Zentrale.

Ihr Ziel: Dokumente beschlagnahmen, das Gebäude räumen, versiegeln und Verdächtige verhaften. Einsatzleiter Siegfried Buback holt drei Überfallkommandos und 20 Kripobeamte der Hamburger Polizei zur Verstärkung. Doch der Zugriff misslingt. Einige Ressortleiter weigern sich, dem Räumungsbefehl Folge zu leisten, schließlich müsse das Heft erscheinen. Zeitgleich werden Wohnungen und weitere Büros durchsucht, Redakteure verhaftet. Herausgeber Rudolf Augstein stellt sich am nächsten Tag und bleibt 103 Tage im Gefängnis.

Damit der „Spiegel" weiter erscheinen kann und nicht wirtschaftlich ruiniert wird, helfen andere Verlage. Insbesondere die ebenfalls im Pressehaus sitzenden Redaktionen von „stern", „Zeit", „Hamburger Echo" und „Hamburger Morgenpost" lassen die Kollegen in ihren Räumen arbeiten. In mehreren Großstädten gehen die Menschen auf die Straße und protestieren gegen den Versuch, ein missliebiges Magazin zum Schweigen zu bringen. Alle Vorwürfe gegen den „Spiegel" erweisen sich schließlich als haltlos, zu einer Hauptverhandlung kommt es nie. Die Regierung hatte die Sensibilität der Öffentlichkeit für die Grundrechte unterschätzt. Die junge Demokratie geht gestärkt aus der Affäre hervor, der „Spiegel" ebenso. Die „Spiegel"-Affäre begründet seinen Mythos.

1969 zieht das Magazin ins eigene Hochhaus an der Brandstwiete, und auch die anderen Zeitungsredaktionen mit Ausnahme der „Zeit" verlassen in den folgenden Jahren das Pressehaus. Das „Hamburger Echo", die Zeitung der Hamburger Sozialdemokraten, stellt sein Erscheinen 1966 ganz ein. Die Zeit der Parteizeitungen ist vorbei.



Der kuriose Krimskran

Text: Michael Hertel, Fotos: Jonas Wölk

Exotisches, Seltenes und Unglaubliches: Die Exponate, die im Laufe von mehr als 60 Jahren in Harry's Hafenbasar zusammengetragen wurden, sind ein wunderbares Sammelsurium. Seit kurzem hat die Sammlung eine neue Adresse: Sie ist auf dem Schwimmkran GREIF im Traditionsschiffhafen zu finden

Dr. Gereon Boos ist ein Mann mit vielen Fähigkeiten, Talenten und Berufen: studierter HNO-Facharzt mit zusätzlichem MBA-Abschluss als Kaufmann, Pharma-Manager bis zum Vorstand einer Aktiengesellschaft, dann Unternehmensberater einer Krankenkasse, von Schauspieler Karlheinz Böhm nach Äthiopien entsandter Entwicklungshelfer, examinierter Schamane, schließlich Museumsdirektor und – wie er selbst berichtet – „demnächst auch noch Klomann". In der HafenCity enterte er eine Schiffszimmerer-Genossenschaftswohnung, als drum herum noch Wüste vorherrschte. Seit kurzem residiert er mit der legendären St. Pauli-Institution „Harry's Hafenbasar" auf dem alten Schwimmkran GREIF im Sandtorhafen. Der gebürtige Bonner – ist er ein Verrückter, Spinner, Philosoph, Aussteiger oder etwa ein Exemplar der Hamburger Gattung „He Lücht"? Hamburger jedenfalls möchte er für sein Leben gern sein. Wer ihn kennen lernt, sieht ihn auf gutem Wege zur sprichwörtlichen Hamburgensie. Wie das, was er seit wenigen Wochen unter der Ägide der Stiftung Hamburg Maritim im Traditionshafen der HafenCity vorstellt: „fliegende" Giraffen, poppende Pandas, martialische Waffen, originellen Schmuck und gruselige Masken – eine Kunst-, Kultur- und Kuriositätensammlung aus aller Herren Länder, die seit der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts zunächst vom legendären Käpt'n Haase, ab 1934 durch seinen Nachfolger Harry Rosenberg von in Hamburg einlaufenden Seeleuten eingesammelt, gehortet und an wechselnden Waterkant-Standorten zur Schau gestellt wurde: „Harry's Hamburger Hafenbasar" – ein gleichnamiges Virus befiel den jungen UKE-Assistenzarzt Boos etwa Mitte der 90er Jahre. Seitdem trieb er sich regelmäßig im Umfeld Rosenbergs herum, auch noch, als das Hamburger Original aus Fürstenberg an der Havel im Jahr 2000 verstarb und die Kette rauchende Tochter Karin das Erbe antrat. Als diese 2011 schließlich selbst das Zeitliche segnete und der ganze Laden an die damals 17-jährige Enkelin Kim fiel, schien das Ende des legendären Kuriositätenkabinetts von angeblich mehr als 365.000 Exponaten inklusive mehrerer Dutzend südamerikanischer Schrumpfköpfe gekommen zu sein. Aber während sich Polit- und andere -größen, gelegentlich auch selbsternannte Fachleute an „runden Tischen" im Kiez über das Schicksal des Rosenberg-Nachlasses stritten, schuf Gereon Boos mit einem lukrativen Angebot an die Erbin Fakten. Das Virus hatte eindeutig über den Intellekt gesiegt. Der Erreger sollte weiter im Körper des bedauernswerten Facharztes wüten. Kaum hatte Boos den „Hafenbasar" käuflich erworben, wurde ihm auch schon die Bleibe in der Erichstraße gekündigt. Der damalige Bezirksamtsleiter von Hamburg Mitte, Markus Schreiber, tat alles, um Harry's Hinterlassenschaft in die HafenCity zu locken. Dazu dienten auch Angebote der Stiftung Hamburg Maritim zur Übernahme historischer Schiffe. Boos verliebte sich schließlich in den Kran-Ponton GREIF, erwarb ihn, sanierte das letzte in der Hansestadt verbliebene, schwimmfähige Kampnagel-Denkmal auf eigene Kosten und baute es zusammen mit Fachleuten der Harburger Jöhnk Werft zum Museumsschiff um. Rechtzeitig vor Weihnachten steuerte der GREIF den Sandtorhafen im jüngsten Hamburger Stadtteil an und darf ab sofort von Einheimischen und Touristen geentert werden. „Harry's Hamburger Hafenbasar" ist Privatmuseum und Basar zugleich, und das bedeutet: „Fast alles hier an Bord ist käuflich", erklärt Mozart-Fan Boos mit verschmitztem Lächeln, „außer natürlich den inzwischen unter Artenschutz stehenden Objekten und Harrys Lieblingsstücken." Öffnungszeiten bei fünf Euro Eintritt (Erwachsene): täglich außer montags von 11 bis 17 Uhr. Auch eine Gastro-Konzession hat der vielseitige Doktor inzwischen beantragt und – ach ja: die Toiletten auf dem Anleger soll Boos auf Wunsch der HafenCity GmbH auch noch übernehmen.

Der Ruf von Harry's Hafenbasar ist inzwischen fast genauso legendär wie seine Ausstellungsstücke

Gereon Boos übernahm die ausgefallene Sammlung im Herbst 2011 von den Erben des Gründers Harry Rosenberg

Experimentiert gerne mit unterschiedlichen Stilen: die Sängerin Kery Fay im 25hours Hotel HafenCity

Foto: Jonas Wolk, Astrid Hüller, Haare & Make-up: Martin Zerza, Styling: FKIDS are older

Die Popröhre

Die Sängerin und Komponistin Kery Fay ist in der HafenCity so gut wie zu Hause: An jedem ersten Dienstag im Monat begeistert die gebürtige Ukrainerin ihr Publikum mit den „City Sessions“ im Club 20457

Interview: Urs N. Jascht

Kery, wie ist das Leben als Rockmusikerin?
Also, Rock schon mal gar nicht. Eigentlich Pop! Es ist aufregend, es ist aber auch oft schwierig. Und ich hoffe, dass es für mich in der nächsten Zeit noch viel aufregender sein wird, weil ich meine CD in den nächsten Monaten rausbringe.

Wie muss man sich das vorstellen mit der CD – Du stehst ganz klassisch unter Vertrag …
Nein, eigentlich gar nicht. Ich hatte mal vor drei Jahren einen Vertrag mit einem Produzenten, der alles bestimmen wollte: wie ich singen soll, wie ich mich anziehen soll, wie meine Songs sein müssen. Ich war mit dem Ergebnis gar nicht einverstanden. Und dann habe ich mich entschieden: ich nehme alles selbst in die Hand und gehe meinen Weg allein. Ich habe mir dann drei Produzenten in Berlin gesucht. Das sind sehr gute Leute, unter anderem Loomis Greene, Gitarrist bei Jan Delay. Ein tolles Team! Wir haben dann vier Songs auf die Beine gestellt, und ich bin sehr glücklich mit dem Ergebnis.

Du warst mit 15 ein Jahr lang in der Ukraine auf Dich allein gestellt. Welche Rolle hat die Musik für Dich in dieser Zeit gespielt?
Ich habe viele Gedichte geschrieben. Nicht wirklich Songs, das kam erst später. Aber Gedichte, weil man natürlich viele Gedanken hat und Emotionen und auch Kummer, weil man allein ist und nicht weiß, wie es weiter geht.

Du sagtest, Du wolltest schon als Kind lernen, wie man komponiert. Hast Du Komposition studiert? Oder eine Gesangsausbildung gemacht?
Ja, ich habe tatsächlich eine Ausbildung zur Bühnendarstellerin gemacht. Ich fand es toll, dass man drei Sachen gleichzeitig lernen konnte: Tanz, Gesang und Schauspiel. Komponieren habe ich nie wirklich gelernt; und ich finde auch, dass man es nicht lernen kann. Klassik, ja – aber in der Popmusik gibt es eigentlich kein Rezept für einen guten Song!

Was gehört zu einem guten Song?
Gefühle! Emotionen! Man kann einen Song in drei Stunden schreiben oder in einem halben Jahr. Oft schreibe ich Songs, von denen ich denke, das kann was werden; und dann müssen sie reifen. Dann trage ich sie mit mir; fünf Monate lang, bis ich denke, jetzt kann ich sie jemandem vorspielen.

Welche Sänger haben Dich beeinflusst? Wer sind Deine musikalischen Vorbilder?
Angefangen bei richtig guten Künstlern wie Alicia Keys, hab' ich viel vom Jazz gelernt. Ella Fitzgerald habe ich oft gehört und versucht, jeden Ton nachzusingen bis ich meinen eigenen Stil gefunden hatte. Ich mag auch Sade sehr gern!

Deine Texte handeln oft von Liebe, von Beziehungen. Es sind also sehr persönliche Themen. Hast Du kein Problem damit, Deine Gefühle so offenzulegen?
Doch, schon. Vor allem, wenn ich einen Song jemandem das erste Mal vorspiele. Bis dahin war es wie ein Tagebuch – und dann ist der Moment gekommen, jemandem davon zu erzählen. Aber es ist auch eine Art Schutz – ich muss nicht darüber reden, ich kann darüber singen. Das fällt mir leichter!

Kerys Fays neue EP erscheint Anfang nächsten Jahres – und hält mindestens eine Überraschung parat: Denn wieder einmal hat Kery sich neu erfunden und dem Elektro-Pop zugewandt. Viel Spaß beim Hören!

Mehr über Kery Fay im Internet unter
www.kery-fay.com

Burger unterm Kandelaber

Der Ableger des Bootshauses vom Weissenhäuser Strand am Kaiserkai bringt Ostseeluft in die HafenCity. Und gute Küche

Der Eingangsraum erinnert deutlich an das Original an der Ostsee

Es ist noch keine zwei Jahre her, dass auf einem ehemaligen Gutshof an der Ostsees das Luxus-Resort Weissenhaus Grand Village eröffnete. Inzwischen ist es so fest etabliert, dass sein Inhaber Jan Henric Buettner seinen Ruf weiter in die Welt tragen will – mit Hilfe einer Filiale in der HafenCity, die im Sommer 2013 ihre Türen erstmals aufmachte.

Wer das Original an der Ostsee kennt und mag, fühlt sich gleich zu Hause. Das Bootshaus ist eine Art Best of Weissenhaus. Der Eingangsraum mit Kaffeetresen und Bistrotischchen ist dem Bootshaus am Weissenhäuser Strand nachempfunden: Jede Menge Holz und Planken, Bilder von Meer und Strand. Nicht wie eine Partykeller-Fototapete; es sieht wirklich gut aus. Trotz der großzügig verglasten Außenwände ist es Buettner gelungen, Atmosphäre zu schaffen. Das wird besonders im zweiten Raum deutlich: ein feudal anmutender Saal mit hohen Decken, Paneelen an den Wänden, mit schwerem Kronleuchter und historischem Schlachtengemälde.

Der Großteil des Raums wird von einem mächtigen Tisch ausgefüllt, unter dessen verglaster Platte sich ein Modell vom Weissenhäuser Strand befindet. Apropos essen: Es gibt Flammkuchen, Currwurst in drei Schärfegraden, Burger. Der Bootshaus Burger (9,50 Euro) lebt von geschmorten Zwiebeln, von saftigem Bacon, Guacamole, kräftigem Cheddar und Tomate. Vorweg eine weiße Tomatensuppe, hinterher ein Thymian-Parfait. Das Ganze zurückgelehnt im Ohrensessel mit Elbblick. Fragen bleiben hier nicht offen. *(na)*

Das Bootshaus
Am Kaiserkai 19, 20457 Hamburg
täglich 11 bis 21 Uhr

Fotos: Thomas Hampel

Das Thymian-Parfait rundet ein einwandfreies Mittagessen ab

11ELF punkt 1EINS
LICHT WERBUNG
www.11punkt1.de

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 bleibt auf dem Teppich

Zum traditionellen Teppichhandel im Hafen gesellt sich seit 2013 ein moderner Vertreter der Zunft: Jan Kath zeigt eigene Knüpfware mit neuen Akzenten

Auf 120 Quadratmetern zeigt Jan Kath zeitgenössisches Teppichdesign

Im Quartier gelandet: Auch der fliegende Teppich erhält bei Kath eine ganz eigene zeitgenössische Magie – zum Beispiel am Eröffnungsabend als cooler Teppich-Skater

Fotos: Vera v. Reinersdorff, vierfotografen (oben), Christof Schulte, Dimo Feldmann (unten)

Die orientalischen Teppichhändler prägen seit Jahrzehnten das Bild der Speicherstadt als traditionellem Umschlagplatz für Waren aus exotischen Ländern. Doch auch für neue Einflüsse aus weniger fernen Regionen ist das Hamburger Tor zur Welt stets offen – auch in Sachen Knüpfware.

Jan Kath, Designer trendiger Teppiche, stammt aus dem Ruhrgebiet – seine Werke hingegen sind in aller Welt zuhause: Sie zieren arabische Königs- und monegassische Fürstenhäuser ebenso wie mondäne Hotels und pompöse Promivillen – und seit Oktober auch den eigenen Showroom in der Hafencity.

Bei namhaften Architekten und Innenausstattern steht die Auslegeware des Bochumers mittlerweile hoch im Kurs. Doch bei allem Erfolg bleibt Kath selbst auf dem Teppich. Für ihn geht es in erster Linie um die Renaissance eines wesentlichen Elements gepflegter Wohnkultur. Und dabei sieht er sich durchaus den alten Traditionen verpflichtet und kombiniert modernes und minimalistisches Design mit klassischen Elementen des Orientteppichs.

Ornamente des guten alten Perserteppichs finden sich also auch in den Kreationen des 40-jährigen Designers wieder, wenngleich reduzierter, zeitgenössischer und cooler – bestimmt aber nicht kalt, steril oder gar ungemütlich! Denn Kath will „Wohlfühlinseln" schaffen und setzt dafür auch gern individuelle Wünsche seiner Kunden um. Bei der Produktion seiner handgeknüpften Werke vertraut er wiederum auf traditionelle Methoden. Und natürlich ist sich Kath auch der Tradition des Hafens als Handelsplatz für Teppiche bewusst: „Wir freuen uns darauf, an diesem traditionsreichen Ort einen neuen Akzent zu setzen", beteuert der junge Teppichdesigner. *(sg)*

Jan Kath Design GmbH
Am Sandtorpark 14, 20457 Hamburg
www.jan-kath.de, Mo–Sa 10 bis 18 Uhr

Neben gewagten Kreationen finden auch klassische orientalische Ornamente durchaus noch ihren Platz im Portfolio des Bochumer Designers

Neue Perle im Quartier

Eliška Stölting gründete 1988 ihre erste Glasgalerie in Hittfeld. Zum 25-jährigen Jubiläum erfolgte nun in der HafenCity die Expansion des Familienunternehmens

Foto: Lubomir Hána, Gabriel Urbanek, Glasgalerie Stölting

Glänzende Aussichten: Die neue Glasgalerie unter Leitung von Tom Stölting (rechts) ist eine Bereicherung für den internationalen Glaskunstmarkt und die kulturelle Szene der Hansestadt

Sie ist gebürtige Pragerin und verliebt in Glas. Eliška Stölting studierte an der Glasfachschule in Železný Brod und widmete sich in den Folgejahren der Verbreitung tschechischer Glaskunst. Mit Erfolg: Ihre 1988 in einem alten Fachwerkhaus in Hittfeld gegründete Glasgalerie hat sich zwischenzeitlich zu einem kleinen Mekka für Liebhaber dieses Kunsthandwerks entwickelt.

Seit Oktober 2013 leitet nun Sohn Tom mit gleicher Hingabe die Galerie Stölting als neuen Hauptsitz in prominenter Lage und moderner Architektur in der HafenCity. Das Ausstellungskonzept bleibt derweil gleich: Es werden ausschließlich Werke tschechischer Glaskünstler präsentiert.

Hierzu zählen namhafte Vertreter wie Stanislav Libenský, dessen Werke schon im New Yorker Museum of Modern Art ausgestellt wurden; Bohumil Eliáš, der wie sein Vater die traditionelle Glasverarbeitung für seine ganz eigene künstlerische Sprache nutzt; oder der 1933 geborene und bisweilen von den Schmucktechniken des Barocks inspirierte Jan Fišar. Tatsächlich ist die Geschichte der Glaskunst lang: Glas ist seit der Antike trotz seiner aufwendigen Verarbeitung ein beliebtes Material für künstlerische Ausdrucksformen. Und Glaskunst ist grenz- und generationsübergreifend: Eliška Stölting jedenfalls freut sich über das Engagement ihres Sohnes Tom in der HafenCity – dient es doch der internationalen Verbreitung der tschechischen Glaskunst. *(sg)*

Glasgalerie Stölting
Am Sandtorpark 14, 20457 Hamburg
www.czech-glassart.com

Foto: Michael Zapf

DRK-Helferin von der Wasserwacht, die regelmäßig Patrouille im Hamburger Hafen fährt – wie hier beim Hafengeburtstag

Aus Liebe zum Menschen

Die Ausstellung „Beständig im Wandel – 150 Jahre Rotes Kreuz Hamburg"

Ob auf dem Wasser, mit Rettungshunden, im Helikopter oder im Krankenhaus – wie vielfältig die Arbeit der ehrenamtlichen Helfer heute ist, zeigen die Fotoreportagen des Fotografen Michael Zapf, die ab dem 10. Februar bis Anfang März 2014 in der Diele des Rathauses zu sehen sind.

Anlässlich seines 150. Geburtstags präsentiert das Rote Kreuz Hamburg zusammen mit dem Fotografen Zapf das ehrenamtliche Engagement in der Hansestadt – von den Anfängen 1864 bis heute. Dafür wurden Archive durchforstet, Zeitzeugen interviewt und Rotkreuz-Helfer bei ihren Einsätzen mit der Kamera begleitet. Historische Motive, die beispielhaft Menschen, Aufgaben und Einsätze aus 150 Jahren Hamburger Rotes Kreuz zeigen, vermitteln einen Eindruck von der Geschichte. Doch Michael Zapf zeigt mit seinen Portraits und Bildreportagen das Rote Kreuz in Hamburg auch so, wie es heute ist. In Bildern berichtet er von Menschen, die sich in unserer Zeit leidenschaftlich für Hilfsbedürftige stark machen – Helden im Alltag, die das Erbe von Rotkreuz-Gründer Henry Dunant weitertragen, die handeln, die Verantwortung übernehmen und Zivilcourage zeigen. Die Ausstellung zeigt nichts weniger als die Aktualität der Rotkreuz-Hilfe und die Bedeutung sozialen Engagements und ehrenamtlichen Einsatzes für den Bestand unserer Gesellschaft.

Foto: Svenja Zapf

Der Hamburger Fotograf Michael Zapf

Foto: Andy Lindemann

Der neu gestaltete Platz mit Blick auf das „Rathaus der Speicherstadt", die Konzernzentrale der HHLA

Rathausplatz

Die Erneuerung des St. Annenplatzes ist abgeschlossen, gestalterisch soll die HafenCity mit der Speicherstadt verzahnt und ein großzügiger Platz am Fleet geschaffen werden. Als Maßstab dafür diente der Dar-es-Salaam-Platz vor dem Maritimen Museum; so orientieren sich die Wahl der Materialien und die allgemeinen Gestaltungslinien eher am Erscheinungsbild der HafenCity als an dem der historischen Speicherstadt.

Neue Aussicht

Foto: Thomas Hampel

Der View Point steht jetzt an der neuen Baakenhafenbrücke

Der ViewPoint gehört zu den Markenzeichen der HafenCity und wechselt mit dem Baufortschritt seine Position. Im August ist der an der Baakenhafenbrücke wieder aufgebaute Stahlturm erneut eröffnet worden: bis zu 25 Personen können sich jetzt auf der Aussichtsplattform gemeinsam von der Entwicklung der östlichen Quartiere der HafenCity überzeugen. *(bme)*

Ein Konzerthaus mit Modellcharakter

Das Miniaturwunderland hat eine neue Attraktion: ein großes Opernhaus

Foto: Miniatur Wunderland Hamburg GmbH

Das Modell der Elbphilharmonie bei der Eröffnungsfeier

Es ist vollbracht. Ein Kraftakt. Eine Herkulesaufgabe. Und in Zeiten, in denen architektonische Aufgaben wie der Berliner Flughafen oder Stuttgart 21 nicht eben flott von der öffentlichen Hand gehen, auch ein Politikum der Sonderklasse: Nach nur 364 Tagen und 13.000 Arbeitsstunden Bauzeit und einer Investition von 350.000 Euro wurde am 13. November um 20.24 Uhr die Elbphilharmonie mit einem Festakt eröffnet. Die richtigen Worte zu diesem Anlass fanden Kultursenatorin Barbara Kisseler, der Generalintendant der Elbphilharmonie Christoph Lieben-Seutter, der Chefdirigent des NDR Sinfonieorchesters Thomas Hengelbrock und natürlich Frederik und Gerrit Braun. Die beiden Macher des Miniaturwunderlandes konnten ihre Freude kaum verbergen – nach der Eröffnungszeremonie ist die Miniatur-Elbphilharmonie nun Teil der regulären Ausstellung. *www.miniatur-wunderland.de*

Süßes Museum

Hamburgs Schokoladenseite: Das CHOCOVERSUM am Messberg

Das CHOCOVERSUM des Bremer Hachez-Konzerns soll der Schokoladenfabrik von Willy Wonka in keiner Hinsicht nachstehen. Besuchern wird hier einiges geboten: Sie können zum Beispiel Kakao sieben, die Bohnen einer Qualitätskontrolle unterziehen, das Herstellungsverfahren von der Bohne bis zur Schokoladentafel beobachten und dabei die einzelnen Produktionsschritte an Originalmaschinen verfolgen oder als Chocolatier im Aroma-Atelier die Sache selbst in die Hand nehmen.

Fotos: HACHEZ CHOCOVERSUM GmbH

Von der Bohne bis zur Tafel: Die ganze süße Welt der Schokolade im CHOCOVERSUM

UNSERE GEWINNFRAGE:
Was ist der Hauptbestandteil von Schokolade?

QUARTIER und **CHOCOVERSUM** verlosen 2 x 2 Freikarten für das Schokoladenmuseum und eine schokoladige Überraschung aus dem Hause HACHEZ.

Schicken Sie bitte Ihre Antwort mit dem Stichwort **„Chocolade“** per E-Mail oder Postkarte an unsere Redaktionsanschrift. **Am 1. Februar 2014 ist Einsendeschluss.** Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Adressen werden nicht an Dritte weitergegeben.

Wir gratulieren den Gewinnern!
Wir fragten in unserer letzten Ausgabe, wo das Geburtshaus der „Dreckstückchen“ steht. Die richtige Antwort lautet: In der Lappenbergsallee 10 in Hamburg-Eimsbüttel. Eine Fußmatte mit QUARTIER-Logo geht an **Roland Benedikt Stollhafen**. QUARTIER sagt Herzlichen Glückwunsch!

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

Das Schokoladenmuseum im Herzen der Stadt lädt Chocoholics in jedem Alter ein. Unter dem Motto: Erleben, Entdecken und Mitmachen

Architektur in Hamburg 2013

Die herausragendsten Hamburger Bauwerke des zurückliegenden Jahres

Das 25. Jahrbuch der Hamburger Architektur präsentiert auf 240 Seiten neben den herausragenden Bauten des Jahres 2013 auch einen Sonderbeitrag zur Internationalen Bauausstellung (IBA) in Wilhelmsburg und hält in einem Jubiläums-Special Rückschau auf die 25 prägendsten Bauten seit dem Erscheinen des Jahrbuchs 1989. Ein ausführliches Register erschließt die Inhalte aller 25 Jahrbücher.

Junius
Architektur in Hamburg
Jahrbuch 2013
240 Seiten, 400 Farbabbildungen
Klappenbroschur, 24 x 30 cm
39,90 Euro
ISBN 978-3-88506-036-9

Svante Domizlaff

Der Hamburger Hafenlotse

Hamburgs Hafen gehört nicht nur zu den größten, sondern auch zu den vielseitigsten der Welt. Containerschiffe, Massengutfrachter, Tanker und Spezialschiffe findet man hier neben Kreuzfahrtschiffen, Bugsierschleppern und historischen Seglern. Um sicher im Hafen zu manövrieren, muss man alle navigatorischen Vorschriften und Hilfsmittel nutzen. Der Hafenlotse ist für den seemännischen Laien und beantwortet die wichtigsten Fragen, die sich bei einem Besuch an der Elbe stellen.

Der Hamburger Hafenlotse
Koehlers Verlagsgesellschaft
40 Seiten, zahlreiche Abbildungen
11 x 16 cm, 5,– Euro
ISBN 978-3-7822-1075-1

Vom Zauber zum Zuber

Dirk Meyhöfer sorgt sich um eine Ikone der postmodernen Stadtentwicklung: die freistehende Badewanne ist in Gefahr

Dirk Meyhöfer

Dass ausgerechnet ein Limburger Erzbischof einen Werteverfall im Hamburger Luxuswohnungsbau auslösen könnte – das wäre wohl niemandem im Traum eingefallen.

Wissen Sie, wer der heimliche Star der Hamburger Stadtentwicklung ist, ihr ganz geheimer Leistungsträger? Richtig: die freistehende Badewanne! Darin steckt nämlich die beste aller möglichen Philosophien, jene, die dem Genius Loci huldigt, die den besonderen Ort und seine Atmosphäre würdigt. Die freie und amphibische Hansestadt weiß um ihren Genius Loci: Wasser ist unser Leben! Und in Hamburg haben die Buchstaben SPA, landläufig verklärt zu „Sanus per aquam", gesund durch Wasser, einen besonderen Klang. Das gesunde Kassenklingeln im Hafen ist durch das Wasser der Tide noch so eben und eben gewährleistet. Und: Ein kleiner See in der Stadt ist immer noch besser als ein Chiemsee auf dem Lande – das weiß doch jeder Hamburger Kaufmannslehrling. Hamburgs Wasser ist das beste der Welt, es ermöglicht Segeln, Hafen-Schippern, Rudern, Kanu fahren, Hafengeburtstag, Alsterwasser und natürlich das Wasserlassen in exklusivem Ambiente – was wollen wir mehr? Das alles ist Hamburg. So ist es nicht verwunderlich, wenn auch der kleinste Elbblick aus dem WC-Fenster in der HafenCity den Quadratmeterpreis der Immobilie solide steigert. Sanus per aquam – Liquidität zählt, und das Zitat muss in einer Handelsstadt nicht weiter übersetzt werden: „Pecunia non olet"!

Gemeinsam mit dem französischen Stardesigner Philippe Starck setzt Hamburg noch eins auf die Nasszelle drauf: Die freistehende PS-Badewanne! Sie ist unglaublich großzügig und ein Katalysator hamburgisch-libertären Lebensgefühls schlechthin! Kürzlich erst hat eine baugeschichtliche Arbeit der HCU zu den Anfängen der HafenCity herausgefunden, dass die PS-Badewanne in den Chroniken von Hammonia erstmals auf einem Bauschild am Kaiserkai auftauchte. Seitdem hat sie sich nahezu flächendeckend ausgebreitet: In den Elbvororten, an der Außenalster, im Alstertal. Immer da, wo in Hamburg Eigentumswohnungen entstehen, die vom Bezug zum Wasser profitieren.

In diese profitable Idylle hinein schlagen nun die großen Wellen der klerikalen Tragikomödie von Limburg. Im tiefsten Binnenland wird eine freistehende Badewanne für einen alleinstehenden katholischen Oberhirten aufgestellt, was zu allgemeiner Neid-Empörung führt. Alle lutherischen Hamburger Investoren und Makler haben bereits vorsorglich angekündigt, ihre Badewannenaufstellungspolitik radikal zu überdenken. Die katholische Fraktion muss natürlich auf ein interpretierbares Wasserzeichen aus Rom warten. Die freistehende Badewanne aber hat ihr hanseatisch-symbolisches Oberwasser ersteinmal verloren – vielleicht ist ja bald wieder alles O. K. in Bad und WC!

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 (na), Sven Grönwoldt (sg), Michael Hertel, Urs N. Jascht, Bettina Mertl-Eversmeier (bme), Dirk Meyhöfer

Fotos und Illustrationen in dieser Ausgabe
Michael Batz, Deutsches Zollmuseum (Gemälde Ludwig Dettmann), Dimo Feldmann, Richard Fischer, Geplan, Glasgalerie Stölting, Greenpeace/Ex-Press/Wuertenberg, Hachez Chocoversum GmbH, Hamburgisches Architekturarchiv, Thomas Hampel, Lubomír Hána, Ulrich Helweg, Heinz-Joachim Hettchen, Astrid Hüller, Maria Knuth, Andy Lindemann, Miniatur Wunderland Hamburg GmbH, Pantaenius, Christof Schulte, Strumper & Co., Gabriel Urbanek, Überseequartier Beteiligungs GmbH, vierfotografen, Vera v. Reinersdorff, Gustav Werbeck/HHLA, Manfred Wigger, Jonas Wölk, Götz Wrage/Greenpeace, Michael Zapf, Svenja Zapf, Frank Zarges

Lektorat
Bettina Mertl-Eversmeier

Anzeigen
Isabell Bendig
Tel. 040 . 30 39 30 32 / Fax 040 . 30 39 30 31
anzeigen@quartier-magazin.com

Druck
Albert Bauer Companies, Hamburg

Auflage
15.000 Exemplare

Bankverbindung
ELBE&FLUT Edition, Hampel & Hettchen GbR
Hamburger Sparkasse / 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

Find us on: facebook.

Die nächste Ausgabe von Quartier erscheint Anfang März 2014

ISSN 2198-0438

CAP SAN DIEGO

Ein Museumsschiff in Fahrt

Museumsfahrten 2014

Illustration: Hadi Knittel

Ein Museumsschiff, das es in sich hat!

Entdecken Sie die CAP SAN DIEGO in Fahrt bei laufender Technik!

9. Mai Einlaufparade zum 825. Hafengeburtstag | **10. Mai** Auf statt an der Elbe | **29. Juni** Familienfahrt | **12. Juli** Sommerliche Brunchfahrt | **13. Juli** Sommer-Elbtörn | **1. August** Hamburg Cruise Days – Lichterfahrt zum Blue Port | **2. August** Hamburg Cruise Days – Die Große Schiffsparade

FAHRTEN ONLINE BUCHBAR

Wir freuen uns, Sie an Bord begrüßen zu dürfen.

Tel. 040-36 42 09 | Liegeplatz Überseebrücke | 20459 Hamburg

capsandiego.de

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

Willkommen bei der Haspa in der HafenCity

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

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

Wenn Sie Ihr Kapital ertragreich anlegen, Ihre Zukunft absichern oder eine Immobilie finanzieren wollen – wir sind für Sie da! 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 elften 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
Hamburger Sparkasse

haspa.de