

MichelBlick

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

Ausgabe

3-2014

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

Artgentina

Argentinische Kunst- und Kulturwochen 2014
unter Schirmherrschaft des Generalkonsulats Argentinien in Hamburg
8. Mai bis 29. Juni 2014
in der Galerie Kunststätte am Michel

WIR RETTEN AUCH IHREN FEIERABEND

Erste Anlaufstellen

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

Recht

Öffentliche Rechtsauskunft und Vergleichsstelle (ÖRA)
Dammtorstraße 14, 20354 HH 428 43- 3071
428 43- 3072

Seniorenberatung

Kurt-Schumacher-Allee 4, 20097 HH 428 54- 45 57
Bezirksseniorenbeirat im
Bezirksamt HH-Mitte 428 54-2 3 03

residual

- Service - Erste Anlaufstellen
- Zu Gast beim Michel Blick: Dipl.-Kfm. Günter Elste, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG
- Hamburger Pilotprojekt soll Autobahnen sicherer machen
- Impressum

wirtschaft + arbeit

- 50 Jahre GIGA
- Sanierung der Köhlbrandbrücke
- Zum 3. Mal Klimaschutz-Zertifikat für Hamburg Airport
- Wohnplattform für Offshore-Windpark DanTysk nimmt Gestalt an

stadtentwicklung + umwelt

- Business Improvement District (BID) Quartier Gänsemarkt
- Naturerlebnistage 2014

lifestyle

- Hanseatischer Charme
- Serie Mobilität im Alter - mit Beitrag von Dr. Torsten Hemker
- Mit Tanzen Alzheimer vorbeugen
- Alois Alzheimer
- Sommervorboten
- Monat Mai
Maiglöckchen - Giftblume des Jahres 2014
Flieder
Maikäfer/Junikäfer
Die Scholle
- Monat Juni
Pfungsten
Die Pfungstrose

veranstaltungen

- Veranstaltungs-Tipps
- Argentinische Kunst- und Kulturwochen 2014

tourismus

- Argentinien - Teil II

kultur + kunst

- Das Fahrrad
- Termine - Museen
- Galerie Kunststätte am Michel

— **KREATIV** —

— **INNOVATIV** —

— **EFFIZIENT** —

Wir erstellen Ihnen

ALLE
grafischen Arbeiten

ArtGraficMarketing



AGM
c/o Kulturaustausch Hamburg-Übersee e.V.
Neanderstrasse 21 | 20459 Hamburg
040 - 25494000 | www.artgraficmarketing.de
artgraficmarketing@t-online.de



Günter Elste

Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG

1949

in Baalsdorf geboren

1969–1974

Studium der Wirtschaftswissenschaften, Fachrichtung BWL, in Hamburg
Abschluss: Diplom-Kaufmann

1975

Planungsstab Senatskanzlei, Hamburg

1981

Stabsstellenleiter und dann Prokurist in der Wohnungswirtschaft

1989

Geschäftsführer der Hamburger Gesellschaft für Beteiligungsverwaltung (Holdings der Hamburger Staatsunternehmen)

1996

Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG

Wichtige Ehrenämter:

1985–1997

Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft (Landesparlament)

1989–1996

Vorsitzender der Regierungsfraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft

Oktober 2000

Vizepräsident und Verwaltungsratsvorsitzender Personenverkehr des VDV

(Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)

2003–2009

VDV-Präsident

Günter Elste

zu Gast beim MichelBlick

Der öffentliche Personennahverkehr ist ein entscheidender Standortfaktor für die Attraktivität der Metropole Hamburg. Und Hamburg ist eine wachsende Stadt. Deshalb überprüft die HOCHBAHN stets den Bedarf und ihr eigenes Angebot und nimmt Anpassungen vor, wenn etwa steigende Fahrgastzahlen oder stadtentwicklungspolitische Veränderungen dies erfordern. Beispielsweise durch dichtere Takte auch in den Abendstunden, durch größere, modernere Fahrzeuge wie die Doppelgelenkbusse oder durch geänderte Linienführungen, die Anschlüsse ans Schnellbahnnetz und auch in abgelegene Wohngebiete sicher stellen.

Derzeit baut die HOCHBAHN die neue U-Bahn-Linie U4 bis zu den Elbbrücken. Sie wird die aufstrebende HafenCity und die Innenstadt miteinander verbinden – und Hamburg noch mehr bewegen.

Günter Elste: „Umweltschutz ist ein wichtiges Anliegen der HOCHBAHN. Das gilt nicht nur für alle Bereiche des täglichen Betriebs, sondern in besonderem Maße auch für den Bau der U4. Bereits während der Planungsphase hat die HOCHBAHN deshalb eine Umweltverträglichkeitsstudie in Auftrag gegeben. Sie sollte ermitteln, welche Baumaßnahmen zu Störungen von Mensch und Umwelt führen können und mit welchen Schutzmaßnahmen diese zu vermeiden sind. Außerdem wird festgehalten, was zusätzlich getan werden muss, um den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen, wenn Eingriffe in vorhandene Strukturen dennoch notwendig

erscheinen. Damit die Umwelt sich nach dem Bau wieder genauso darstellt, wie sie vorher war, werden Aushub und Wasser ständig geprüft, entsprechend gereinigt oder umweltschonend entsorgt, Bäume um- oder nach den Baumaßnahmen neugepflanzt und Tiere, wenn es notwendig ist, artgerecht umgesiedelt.“

Die HOCHBAHN, das zweitgrößte Nahverkehrsunternehmen in Deutschland, befindet sich zu 100 Prozent im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg. Täglich befördert sie in Hamburg auf vier U-Bahn-Linien und 113 Buslinien mehr als 1,2 Millionen Fahrgäste. Als größtes Verkehrsunternehmen im Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) ist sie mit ca. 4500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für rund 55 % des Öffentlichen Personennahverkehrs im Hamburger Stadtgebiet verantwortlich. Aus stadtentwicklungs- und standortpolitischer Sicht, aber auch im Sinne des Klimaschutzes ist die HOCHBAHN ein wichtiger Partner der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Ausweitung des Verkehrsangebotes und die Verbesserung des Fahrgastkomforts stehen dabei stets im Vordergrund. Das Selbstverständnis der HOCHBAHN als Mobilitätsdienstleister für die Hansestadt zeigt sich in 13 Beteiligungs- und Tochterunternehmen in Hamburg.

Als eines der ersten Nahverkehrsunternehmen Deutschlands hat die HOCHBAHN bereits Mitte der neunziger Jahre ein umfassendes Restrukturierungsprogramm gestartet. Damit ist es ihr aus eigener Kraft gelungen, ihre Wettbewerbs-

fähigkeit herzustellen und einen erheblichen Beitrag zur Entlastung des öffentlichen Haushalts zu leisten. Die steigenden Fahrgastzahlen und der europaweit führende Kostendeckungsgrad zeigen, dass die HOCHBAHN auf dem richtigen Weg ist.

Günter Elste: „Der Bus wird als Verkehrsmittel immer beliebter. Deshalb tun wir alles dafür, um dieses System für die Kunden so komfortabel wie möglich zu machen und reagieren mit deutlich mehr Kapazität auf die rasant steigende Nachfrage. Dem Bus als Verkehrsmittel gehört, neben dem modernen U-Bahn-System, die Zukunft. Deshalb sind umfangreiche Investitionen notwendig. Diese Maßnahmen werden unabhängig vom Busbeschleunigungsprogramm des Senats vorgenommen, in das die Stadt bis 2020 rund 259 Millionen Euro investiert und dabei 14 Linien optimieren will.“

Die Hamburger Hochbahn AG will ab 2020 keine Dieselbusse mehr anschaffen, sondern nur noch brennstoffzellen- oder batteriebetriebene Fahrzeuge einsetzen. Umwelt- und klimafreundliche Alternativen zu Dieselbussen erprobt das Unternehmen schon jetzt. Derzeit fahren auf Hamburgs Straßen vier Brennstoffzellenhybridbusse der neuesten Generation. Wasserstoff treibt diese „Sauberebusse“ an, anstelle von Emissionen stoßen sie umweltfreundlichen Wasserdampf aus. Parallel dazu werden außerdem 34 moderne Dieselhybridbusse zur Erprobung eingesetzt.

Hochbahn-Chef Günter Elste hält neue Verkehrskonzepte für unerlässlich und erklärt die Grundzüge der eigenen Unternehmensstrategie bis zum Jahr 2030: „Wir stehen in den Metropolregionen vor einem grundlegenden Wandel in der Mobilitätskultur. Der Pkw wird innerstädtisch immer mehr vom Fahrzeug zum „Stehzeug“. Staus, Parkplatzsuche, zugestellte Wohnstraßen,

Lärm und Emissionsbelastungen passen nicht mehr zu den steigenden Ansprüchen an urbane Lebensqualität. Hier setzen wir an, indem wir komplementäre Mobilitätsangebote für unsere Fahrgäste arrangieren, die mit optimierten Schnittstellen eine innerstädtische Mobilität ohne eigenen privaten Pkw zum Standard machen. Im Fokus stehen dabei multimodale Verkehrskonzepte, die eine intelligente Verknüpfung von Bussen und Bahnen mit beispielsweise Kurzzeitmietautos, Taxen oder eigenen bzw. Leih-Fahrrädern bieten.“

An wichtigen Schnellbahnknotenpunkten im Hamburger Stadtgebiet soll ein einfacher und schneller Verkehrsmittelwechsel den ÖPNV optimal ergänzen.

Günter Elste: „In Abstimmung mit dem Senat und den Bezirken werden wir neben den bisher eröffneten Standorten am Berliner Tor, Bergedorf und Harburg weitere Mobilitäts-Service-Punkte an ausgewählten Standorten errichten. Im Rahmen des „switchh“-Programmes wird den Kunden dabei ein „Abo-Plus“ angeboten, mit dem

sie einen vereinfachten und rabattierten Zugang zu den ergänzenden Verkehrsmitteln erhalten. Das Ziel ist, vollständige Reiseketten für möglichst viele Mobilitäts- und Wegezwecke anzubieten. Wir machen den ÖPNV individueller. Der Fahrgast kann leichter auf die Anschaffung eines Pkw als permanente Rückfallebene individueller Mobilität verzichten.“

Um all diesen vielfältigen Aufgaben auch in der Zukunft gerecht zu werden, setzt die Hochbahn weiter auf die kontinuierlich gute Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiter. Jedes Jahr werden eine Vielzahl von Ausbildungsplätzen in technisch-gewerblichen und kaufmännischen Berufen angeboten.

Die Kooperationen mit der FH Nordakademie und der Hamburg School of Business (HSBA) ermöglicht interessierten Bewerbern auch die Aufnahme eines dualen Studiengangs.

Herr Elste, wir danken Ihnen für das Gespräch.



©Foto: Michel Blick

Hamburger Pilotprojekt soll Auto-

642 neue Schilder sollen Ortsbestimmung von Unfallstellen und Verkehrsstörungen verbessern

Hamburg und das Bundesministerium für Verkehr haben vereinbart, gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) an den Hamburger Autobahnen einen wissenschaftlich begleiteten Modellversuch mit neuartigen, deutlich erkennbaren Lokalisierungstafeln durchzuführen, die eine schnellere und exaktere Verortung von Verkehrsstörungen ermöglichen. Die ersten Schilder werden jetzt im Abstand von jeweils 500 Metern an der A1 montiert.

Neue Kilometertafel für die Hauptfahrbahn



Entlang der Hauptfahrbahn zeigt das Schild Autobahnnummer, Fahrtrichtung und Streckenkilometer.

Der störungsfreie Verkehrsfluss auf Autobahnen ist eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherung der Mobilität und einen leistungsfähigen Wirtschaftsverkehr. Während das Verkehrsaufkommen im nachgeordneten Straßennetz zunehmend stagniert, nehmen die Belastungen insbesondere auf den Autobahnen der Metropolregionen weiter zu.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf Hamburger Autobahnen mit einem überproportionalen Anteil des Schwerlastverkehrs von bis zu 20 Prozent führen bereits kleine Störungen oftmals zu Staus, die sich großflächig im angrenzenden Autobahnnetz oder bis ins umgebende Stadtgebiet ausbreiten. Hinzu kommt, dass bei länger anhaltenden Störungen ortskundige Pendler oder mit Navigationsgeräten ausgerüstete Autofahrer versuchen, Staus auf den Autobahnen über das Stadtstraßennetz zu umfahren, auch wenn in Verkehrsmeldungen der Polizei dringend davon abgeraten wird. Diese „Ausweichverkehre“ belasten dann das innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz zusätzlich und führen auch dort zu Staus.

Die Hauptursachen für Verkehrsstörungen auf Autobahnen bilden (neben zeitweiser Überlastung und Baustellen) Verkehrsunfälle und Pannen von Fahrzeugen mit der Blockade von

Fahrstreifen. Die Auswirkungen von Unfällen und Pannen auf die Verkehrssicherheit auf den angrenzenden Autobahnabschnitten und im benachbarten Netz hängen wesentlich von der Zeit ab, die benötigt wird, um auf die jeweilige Störung zielgerichtet zu reagieren.

Neue Kilometertafel für die Nebenfahrbahn



In Autobahnkreuzen und -dreiecken zeigt das Schild Autobahn- und Knotenpunktnummer sowie die Bezeichnung der Nebenfahrbahn.

Die Reaktionszeit der Einsatzkräfte beeinflusst insbesondere bei Verkehrsunfällen mit Verletzten oder brennenden Fahrzeugen die Schwere der Personen- und Sachschäden. Je schneller die Einsatzkräfte vor Ort sind, desto geringer ist zudem die Gefahr schwerer Folgeunfälle an Stauenden. Daher kommt es darauf an, den Ort, an dem sich die Verkehrsstörung ereignet hat, so schnell und genau wie möglich zu bestimmen.

bahnen sicherer machen

In verzweigten Autobahnnetzen aber sind sich Fahrzeugführer häufig nicht über den genauen Aufenthaltsort sicher. Das „blinde“ Befolgen von Anweisungen aus Navigationsgeräten verstärkt diesen Effekt noch, weil sich viele Verkehrsteilnehmer während der Fahrt nicht mehr an der vorhandenen Autobahnbeschilderung orientieren müssen. Insofern fehlt Autofahrern nach Verkehrsunfällen oder bei Pannen häufig die notwendige Orientierung. Dadurch geht bei Meldungen an die Notrufzentralen von Polizei und Feuerwehr bis zur exakten Verortung von Störungen auf Autobahnen oftmals wertvolle Zeit verloren, die die Reaktionszeit von Einsatz- und Rettungskräften unnötig verlängert.

Vor diesem Hintergrund startet in Hamburg ein wissenschaftlich begleiteter Modellversuch für ein effizientes Störfallmanagement auf Autobahnen mit deutlich erkennbaren Lokalisierungstafeln, die auf der Streckenkilometrierung aufbauen und die vorhandenen unauffälligen Schilder ersetzen.

Hamburgs Innensenator Michael Neumann: „Mit den neuen Schildern wird Beobachtern, die telefonisch einen Unfall oder einen Stau auf der Autobahn melden wollen, die Bestimmung ihrer Position erleichtert. Polizei und Feuerwehr wissen dann sofort, wo genau sich der Anrufer befindet.“

Der Modellversuch wird mit Unterstützung der BASt und externer wissenschaftlicher Begleitung durchgeführt. Die Kosten für die Beschaffung und Installation der 642 Lokalisierungstafeln in Höhe von 460.000 Euro trägt der Bund. Hamburg übernimmt die Kosten für die wissenschaftliche Begleitung des Modellversuchs in Höhe von 60.000 Euro.

Die Montage der 66 Zentimeter breiten und 57 Zentimeter hohen Tafeln begann am 24. März 2014 sukzessive im Zuge der Autobahn A 1 an der Landesgrenze zu Niedersachsen. Bis Ende 2014 werden alle Hamburger Autobahnen mit den neuen Schildern ausgestattet sein.

Quelle: Behörde für Inneres | ©Bilder: Landesbetrieb Straßen, Brücken, Gewässer

Ihr Partner vor Ort für
Versicherungen und Vorsorge

Geschäftsstelle
Carsten Lengfelder
Meiendorfer Straße 89
22145 Hamburg
Telefon 040 226226570
carsten.lengfelder@zuerich.de



Mach dein Ding und komm ins Team

Ausbildung zur/zum Kauffrau/-mann für Versicherungen und Finanzen

Sie wollen von Anfang an zum Team gehören – wir begleiten Sie vor, während und auch nach Ihrer Ausbildung. Sie wünschen sich viele Perspektiven und Flexibilität – wir fördern Sie entsprechend Ihrer Fähigkeiten und Wünsche. Ihnen sind jetzt und in Zukunft interessante und verantwortungsvolle Aufgaben wichtig – das alles bekommen Sie bei uns zu hervorragenden Konditionen. Werden Sie unser neues Mitglied im Team!

Was wir von Ihnen erwarten? Einen guten Schulabschluss (mittlere Reife, Fachhochschulreife oder Abitur), Freude am Umgang mit Menschen, mit dem PC und am Thema Versicherungen. Nach Ihrem Start zählen Teamgeist, Ihre aufgeschlossene Art und viel Engagement.

Bewerben Sie sich jetzt für Ihren Start am 1. August 2014.

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





1964, vor 50 Jahren, als Deutsches Übersee-Institut (DÜI) gegründet, ist das GIGA German Institute of Global and Area Studies / Leibniz-Institut für Globale und regionale Studien heute ein international renommierter Institut der sozialwissenschaftlichen Spitzenforschung.

Das GIGA forscht seit 50 Jahren über politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen in Afrika, Asien, Lateinamerika und Nahost und zu globalen Themen. Es identifiziert sich dabei mit den folgenden Aufgaben und Werten:

Unabhängigkeit

Das GIGA steht für unabhängige und exzellente Wissenschaft in einem innovativen Forschungsumfeld. Es ist den allgemein anerkannten ethischen Standards guter wissenschaftlicher Praxis verpflicht-

tet. Aufgrund ihrer fundierten Analysen tragen die WissenschaftlerInnen des GIGA zur Meinungsbildung in ihren Forschungsbereichen bei.

Internationalität

Das GIGA fördert den Austausch und die Kooperation mit führenden Wissenschaftlerinnen und Institutionen auf nationaler und internationaler Ebene. Es ist zentraler Knotenpunkt in einschlägigen wissenschaftlichen Netzwerken. Jedes Jahr kommen herausragende Wissenschaftlerinnen aus der ganzen Welt ans GIGA. Damit stärkt es den Standort Hamburg und die Rolle Deutschlands in der internationalen Wissenschaftskooperation.

Wissenstransfer

Eine Kernaufgabe des GIGA ist die forschungsbasierte Beratung durch Einschätzungen politischer und sozioökonomischer Entwicklungen. Über Fachbeiträge, eigene Veranstaltungs- und Publikationsreihen, Hintergrundgespräche und Beiträge in öffentlichen Debatten werden Politik, Wirtschaft, Medien, Öffentlichkeit und die wissenschaftliche Community über Forschungsergebnisse informiert. Gemäß der Idee des „Open Access“ gibt das GIGA seine Publikationsreihen frei zugänglich heraus.

Nachwuchsförderung

Über sein Doktorandenprogramm engagiert sich das GIGA in der qualifizierten Aus- und Weiterbildung des wissenschaftlichen Nachwuchses. Neben der fundierten methodischen Schulung ermöglicht das Institut den jungen Wissenschaftlerinnen, aktiv an der Forschungsagenda mitzuarbeiten. Zudem eröffnet das weltweite Netzwerk des GIGA vielfältige Mög-

lichkeiten für Feldforschungen und andere Auslandsaufenthalte.

Chancengleichheit

Die Chancengleichheit von Frauen und Männern und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind wichtige Anliegen des Instituts. Der zweite Gleichstellungsplan des GIGA für die Jahre 2012 bis 2015 fasst Maßnahmen zusammen, die Chancengleichheit im Sinne einer transparenten Personalentwicklung zum Ziel haben. Das GIGA ist mit dem Hamburger Familiensiegel als familienfreundliches Unternehmen ausgezeichnet.

Das GIGA forscht zu vier Weltregionen und zu vier thematischen Schwerpunkten. Alle Wissenschaftlerinnen sind in einem GIGA-Regionalinstitut verortet und gehören mindestens einem Forschungsschwerpunkt an. Daraus ergibt sich eine Forschungsstruktur, die einer Matrix gleicht.

Das GIGA ist an drei Standorten vertreten. Der Großteil der Mitarbeiterinnen arbeitet in Hamburg am Neuen Jungfernstieg und das Institut für Asien-Studien hat seine Räumlichkeiten unweit der Universität Hamburg an der Rothenbaumchaussee. Seit dem Jahr 2009 ist das GIGA zudem mit dem Berlin Büro in der Hauptstadt präsent.

Prof. Dr. Detlef Nolte, Komm. Präsident des GIGA: „Es ist kein Zufall, dass das GIGA in Hamburg seine Wurzeln hat: Die Hansestadt als Handelsmetropole und Tor zur Welt – für ein Institut, das die Welt erforscht, der beste Standort. Seit 50 Jahren arbeitet das GIGA zu

Afrika, Asien, Lateinamerika und dem Nahen Osten. Die wissenschaftliche Kompetenz zu gleich vier außereuropäischen Regionen zeichnet uns aus. Dabei forschen wir nicht nur über, sondern auch mit den Regionen. Wir haben ein weltweites Netz aus Kooperationspartnern gespannt, forschen vor Ort und begrüßen regelmäßig internationale Gastwissenschaftlerinnen an unserem Institut.

Bis zum Jahr 2006 arbeiteten die Wissenschaftlerinnen noch unter dem alten Namen Deutsches Übersee Institut (DÜI). Die Namensänderung war die logische Konsequenz aus der Neuausrichtung der Forschungsagenda: Wie spiegeln sich globale Entwicklungen im lokalen Kontext in Afrika, Asien, Lateinamerika und dem Nahen Osten wider? Wie wirken die Regionen auf globale Prozesse ein? So lauten seitdem zentrale Fragen, die uns umtreiben.

Mit der Neuausrichtung begleitet das Institut auf der Forschungsebene die globalen Veränderungen wie den relativen Bedeutungsverlust Europas und der USA in der internationalen

Politik und den Aufstieg neuer Mächte wie China, Indien, Brasilien oder Südafrika. Deshalb sind unsere MitarbeiterInnen auch in den Medien gefragte GesprächspartnerInnen. Wir vermitteln unsere Forschungsergebnisse an Entscheidungsträger in Politik, Wirtschaft, an zivilgesellschaftliche Organisationen und an die breite Öffentlichkeit.

Wir gehen davon aus, dass das Interesse an wissenschaftlicher Kompetenz und Exzellenz zu Afrika, Asien, Lateinamerika und dem Nahen Osten in Zukunft eher noch zu- als abnehmen wird.

Daher legt das GIGA großen Wert auf die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses. Über das Doktorandenprogramm beginnen jedes Jahr junge Wissenschaftlerinnen ihre Laufbahn als Expertinnen für unsere Forschungsregionen. So können wir auch zukünftig in der Hansestadt – als wissenschaftliches Tor zur Welt außerhalb Europas – wirken und unser Wissen mit einer interessierten Öffentlichkeit teilen.“

Anlässlich der am 10. April 2014 im Hamburger Rathaus stattgefundenen Feierlichkeiten zum Jubiläumsjahr, verwies Hamburgs Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Olaf Scholz, das GIGA als wissenschaftliches Institut mit für Hamburg herausragender Bedeutung.



v. l.: Prof. Dr. Detlef Nolte, Komm. Präsident des GIGA, Olaf Scholz, Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg und Prof. Dr. Karl Ulrich Mayer, Präsident der Leibniz-Gemeinschaft

Impressum

Herausgeber und Verlag: Kulturaustausch Hamburg-Übersee e.V., Neanderstraße 21, 20459 Hamburg

Telefon: 040- 25 49 75 30

GF/ Redaktion: Jutta Wiegert

Layout: Günter Ilchmann

Anzeigen und Vertrieb: Kulturaustausch Hamburg-Übersee e.V.

Leser- und Abonnenten-Service: eMail: info@michelblick.de

Kostenlose Verteilung an:

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

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

Die zwischen Waltershof und NeuhoF liegende Köhlbrandbrücke überquert die einzige für Seeschiffe geeignete Wasserstraße von der Unterelbe zur Süderelbe und ist aufgrund ihrer markanten Bauweise zu einem Wahrzeichen des modernen Hamburg geworden.

Die Köhlbrandbrücke – Lage: $\oplus 53^{\circ} 31' N, 9^{\circ} 56' O$ – ist die wichtigste Ost-West-Verbindung innerhalb des Hamburger Hafens. Sie hat vier Fahrstreifen und wird täglich von zirka 30.000 Kraftfahrzeugen, davon rund ein Drittel Lkw, genutzt. Hauptsächlich werden Güter transportiert, die in den im Hafengebiet liegenden Containerterminals (u.a. das Containerterminal Altenwerder und die Automobilverladeanlagen an der Rethe) verschifft werden.

Für Fußgänger, Fahrradfahrer und Mofas ist die Köhlbrandbrücke gesperrt. Fußgänger konnten die Brücke seit ihrem Bau nur zweimal benutzen: Zur Eröffnung 1974 und zum 25. Geburtstag 1999. Seit 2011 können die Teilnehmer des jährlich am 3. Oktober stattfindenden Köhlbrandbrückenlaufs die Aussicht auf den Hafen und die Stadt genießen. Radfahrer können sie jährlich als Teilnehmer des Hamburger Vattenfall Cyclassics-Rennens oder im Rahmen der Fahrraddemo zum Autofreien Tag passieren. Seit ein paar Jahren wird die Köhlbrandbrücke während des Silvesterfeuerwerks für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

Im Rahmen eines ständig laufenden Instandhaltungsprogramms erhält die Hamburg Port Authority (HPA) die Funktionsfähigkeit der Brücke. Kleinere Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten müssen wie bei jeder Brücke fortlaufend durchgeführt werden.

Seit dem 6. April 2014 führt die HPA Grundinstandsetzungsarbeiten an der Köhlbrandbrücke durch. Bis Oktober 2014 werden Korrosionsschutz-, Abdichtungs- und Asphaltarbeiten durchgeführt und es wird ein neuer Fahrbahnübergang am Ostpylon gebaut. Während dieser Arbeiten wird der Verkehr in beide Richtungen einspurig an der Baustelle vorbeigeführt. Die HPA rät, die Köhlbrandbrücke in den Spitzenzeiten von 6 bis 8 Uhr und von 14 bis 17 Uhr zu meiden und den Bereich weiträumig zu umfahren.

Der Brückenzug ist insgesamt 3618 m lang und nach der Hochstraße Elbmarsch die zweitlängste Straßenbrücke Deutschlands. Das Bauwerk besteht aus der östlichen Rampenbrücke, der Strombrücke und der westlichen Rampenbrücke. Die östliche Rampenbrücke ist eine 2050 m lange Stahlbeton- und Spannbetonkonstruktion, die 520 m lange Strombrücke ist als Schrägseilbrücke in Stahl ausgeführt und die 1048 m lange westliche Rampenbrücke aus Spannbeton.

Die Strom-Überbrückung weist drei Öffnungen mit 97,5 m, 325 m und 97,5 m Stützweite auf. Die Schrägseilbrücken-Konstruktion hat fächerförmige Abspannungen mit 88 Stahlseilen (bis zu 10 cm dick), die einerseits am Brückenkasten an außen angebrachten Konsolen und andererseits an den stählernen Pylonen befestigt sind. Der Überbau (Brückenträger) besteht aus einem einzelligen, 3,52 m hohen Stahlhohlkasten mit einer 17,2 m breiten Fahrbahnplatte. Die Pylone stehen auf 37 m hohen Stahlbetonpfeilern und erreichen eine Höhe von 135 m über dem mittleren Tidehochwasser; die lichte Höhe der Hauptöffnung beträgt 53 m über dem mittleren Tidehochwasser.

Die östliche Rampenbrücke in NeuhoF besteht aus drei Abschnitten. Der erste Abschnitt im Verzweigungsbereich der Straße besteht aus einer 153,5 m langen Stahlbetonplatte. Daran schließt sich eine durch Dehnfugen getrennte, im Grundriss gekrümmte, 12-feldrige Spannbetonbrücke mit Stützweiten von 3x35 m – 36,5 m – 2x36 m – 36,4 m – 29,5 m – 30 m – 25,6 m – 26,5 m – 30 m an. Der Brückenquerschnitt besteht aus zwei Hohlkästen mit 2,0 m Konstruktionshöhe und

ist fugenlos mit der siebfeldrigen Brücke der Abfahrt Breslauer Straße verbunden. Im weiteren Verlauf besteht die östliche Hauptrampe aus einem zweizelligen, dreistegigen Hohlkastenquerschnitt mit einer Regelkonstruktionshöhe von 3,0 m und einer Fahrbahnplattenbreite von 17,6 m. Dieser Teil hat 30 Felder, zwei Durchlaufträger als Bauwerkssystem in Längsrichtung und Stützweiten von 35 m – 27x50 m – 55 m – 60 m. Die maximale Gradienten beträgt 4 %.

Die westliche Rampenbrücke in Waltershof ist im Grundriss S-förmig mit Radien bis zu 175 m gekrümmt und hat 19 Felder. Die Stützweiten der Balkenbrücke betragen 8x70 m – 60 m – 2x50 m – 7x42 m – 34 m. Der Querschnitt der Spannbetonbrücke ist ein einzelliger Hohlkasten mit geneigten Stegen und 3,55 m Konstruktionshöhe.

Zum Bau der Brücke wurden 81.000 Kubikmeter Beton und 12.700 Tonnen Stahl verwendet. Die Bauzeit betrug vier Jahre, die Kosten beliefen sich auf 160 Millionen DM.

Die Einweihung der Brücke erfolgte am 20. September 1974 durch den damaligen Bundespräsidenten Walter Scheel.

Anschließend hatte die Bevölkerung drei Tage lang die Gelegenheit die Brücke zu begehen. Über 600.000 Hamburger nahmen diese Möglichkeit wahr. Für dieses Ereignis prägte die Stadt 100.000 Erinnerungsmedaillen, die sehr schnell vergriffen waren.

1975 nahm der für den Stahlbau der Schrägseilbrücke leitend verantwortliche Bauingenieur Paul Boué den Europäischen Stahlbaupreis (EKS|ECCS|CECM) in Torremolinos/Spanien, entgegen, die architektonische Beratung erbrachte Egon Jux. Die Spannbetonbrücken wurden unter der Leitung des Bauingenieurs Hans Wittfoht als Federführer einer Arbeitsgemeinschaft geplant und ausgeführt.

Zu Anfang wurden an der Brücke gelegentlich große Schwingungen der Tragseile beobachtet. Diese Regen-Wind-induzierten Schwingungen wurden durch die nachträgliche Montage von Schwingungsdämpfern eliminiert. Wegen Korrosionsschäden und Drahtbrüchen wurden von 1978 bis 1979 sämtliche Seile ausgetauscht.

Am 6. April 2014 begann eine umfassende Grundinstandsetzung der Brücke, die 2016 abgeschlossen sein soll.

Zum 3. Mal Klimaschutz-Zertifikat für Hamburg Airport

Nachhaltiges Umweltmanagement zur Reduktion von CO₂-Emissionen

Hamburg Airport hat bei seinen Maßnahmen zur Erfassung und Verringerung des CO₂-Ausstoßes eine weitere Stufe erreicht. Nachdem der Flughafen in den vergangenen Jahren bereits Zertifikate nach Level 1 und 2 erhalten hatte, wurde jetzt das Zertifikat „Level 3“ verliehen. Es ist die zweithöchste von vier möglichen Bewertungsstufen der „Airport-Carbon-Accreditation“, einem unabhängigen europäischen Zertifizierungssystem für Flughäfen.

Jetzt auch Flughafen-Partner beteiligt
Voraussetzung für die höhere Bewertungsstufe war neben der Erfassung der „eigenen“ Emissionen und ihrer nachweislichen Verringerung (Level 2) nun zusätzlich die Erfassung von Emissionen der Partner am Flughafen, insbesondere der Luftverkehrsgesellschaften. „Die Ermittlung dieser Emissionen ist äußerst komplex“, erläutert Udo Bradersen von der Umweltabteilung. „Neben den Emissionen der Flugzeuge sind nun beispielsweise auch die Fahrgewohnheiten der Mitarbeiter sowie das Anreisen der Passagiere zum Flughafen berücksichtigt worden.“

Emissionszahlen für alle Beteiligten sichtbar

„Wir freuen uns sehr, dass wir jetzt Emissionen innerhalb eines deutlich größeren Umkreises erfassen können“, sagt Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung am Hamburg Airport. „Die Zahlen werden allen Beteiligten zugänglich gemacht, um gezielt zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes beitragen zu können.“

Das nächste Ziel wäre für Hamburg Airport die Zertifizierung nach der höchsten Stufe 3+. „Das bedeutet CO₂-Neutralität am gesamten Flughafen, und dieses Level ist zweifellos die schwerste Disziplin“, so Michael Eggenschwiler.

Zur Verringerung der CO₂-Emissionen am Hamburg Airport gehört auch die schrittweise Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe.

Bis 2020 sollen mehr als die Hälfte aller Fahrzeuge der Hamburg-Airport-Gruppe mit alternativen Energien fahren. Bei Standardfahrzeugen wird sogar ein vollständiger Austausch angestrebt.

Hamburg Airport

Airport Carbon Accreditation

Das Zertifikat „Airport Carbon Accreditation“ wurde 2009 durch den europäischen Flughafenverband ACI Europe eingeführt. Es wird jährlich erneuert und erfordert deshalb ein anhaltendes ökologisches Engagement.

Verliehen wird es an Flughäfen, die durch effektive und nachhaltig wirksame Schritte zur Verminderung der CO₂-Emissionen beitragen. In Europa sind derzeit 75 Flughäfen in unterschiedlichen Kategorien an dem System beteiligt.

Quelle und ©Foto: Hamburg Airport



Wohnplattform für Offshore-Windpark DanTysk

Ein Haus aus Stahl mit fünfeinhalb Stockwerken, 20 Meter über dem Meer, 20 Meter hoch und 2.500 Tonnen schwer, nimmt in Kiel langsam Gestalt an. Denn hier baut die schleswig-holsteinische Werft Nobiskrug im Auftrag von Vattenfall und den Stadtwerken München (SWM) derzeit die Wohnplattform für den Offshore-Windpark DanTysk. Der erste Bauabschnitt ist mit der Fertigung aller Außenwände der Plattform jetzt abgeschlossen. Zurzeit läuft die parallele Fertigung der fünf Decks auf Hochtouren. Das Stahlfundament der Plattform, eine rund 40 Meter hohe, sogenannte Jacket-Konstruktion, wird derzeit bei den Nordseewerken in Emden gebaut. Somit trägt der Bau des Offshore-Windparks DanTysk zur Wertschöpfung der norddeutschen Werftenindustrie bei.

Die Wohnplattform bietet Platz für rund 50 Personen, die künftig den Betrieb und die Wartung des Offshore-Windparks DanTysk gewährleisten.

Sie wird an 365 Tagen im Jahr im Schichtbetrieb besetzt sein. Neben den Unterkünften für die Crew beherbergt die Plattform Verpflegungs- und Lagerbereiche, einen Sanitätsbereich, Werkstätten, Büros und Platz für Sport- und Freizeitaktivitäten.

„Unser Konzept, die Serviceteams auf einer separaten Wohnplattform direkt im Offshore-Windpark unterzubringen, ist in Deutschland in dieser Form bislang einmalig. Diese Wohnplattform ermöglicht es uns, tägliche Anfahrten des Service-Wartungs-Teams in den Windpark zu vermeiden. Auf diese Weise können wir anstehende Arbeiten sehr effizient durchführen“, sagt Gunnar Groebler, seit Jahresbeginn Chef des Geschäftsbereichs für Erneuerbare Energien in der Regionaleinheit Kontinentaleuropa / Großbritannien bei Vattenfall. „Wer das rauhe Klima der Nordsee mit Wind und Wellen kennt, der weiß, dass sichere Arbeits-

bedingungen für die Wartungsteams vor Ort das A und O sind. Die fest installierte Wohnplattform bietet hier ein hohes Maß an Sicherheit und Komfort für unsere Teams“, so Groebler. Die Plattform soll an ihrem Bestimmungsort 70 Kilometer westlich von Sylt mitten in der Nordsee errichtet werden.

Im Offshore-Windpark DanTysk werden insgesamt 80 Windturbinen mit einer Leistung von 288 MW klimaneutralen Strom für bis zu 400.000 Haushalte erzeugen. Alle 80 Fundamente für die Windturbinen von DanTysk sowie das Offshore-Umspannwerk sind bereits errichtet, die Installation der Windräder begann Ende März 2014. Die sukzessive Inbetriebnahme des Windparks ist ab Herbst 2014 vorgesehen.

©Bild: DanTysk



Die neue Gestaltung ist entschieden

Der Bereich rund um den Hamburger Gänsemarkt soll neu gestaltet werden. Nun sind in einem Ideenfindungsverfahren die Grundlagen zur Einrichtung des BID Quartier Gänsemarkt gelegt worden.



©Bild: Hahn Hertling von Hantelmann, Landschaftsarchitekten GmbH BDLA

Vorbild und Orientierung boten hierbei die bereits erfolgreich realisierten BIDs „Opernboulevard“, „Hohe Bleichen“, „Neuer Wall“ und „Passagenviertel“ in der Hamburger City. Anfang März haben die Freie und Hansestadt Hamburg und die Grundeigentümer in einer Jurysitzung gemeinsam über das zukünftige Erscheinungsbild entschieden.

Aufgabenstellung war, die öffentlichen Räume der ABC-Straße, Poststraße und der Gerhofstraße sowie den Gänsemarkt – einer der zentralen Plätze im Herzen Hamburgs – neu zu gestalten. Fünf Landschaftsarchitekten aus Hamburg waren eingeladen, Gestaltungsvorschläge zu entwickeln. Der Gänsemarkt soll auf Grundlage der eingereichten Ideen wieder zu einem zentralen Treffpunkt werden. Die Entwürfe berücksichtigen die historische Entwicklung des Platzes und beziehen das Lessing-Denkmal ein.

Straßenraum und Fußgängerzonen im gesamten Bereich werden aufgewertet. Sie bieten gemeinsam mit Einzelhandel und Gastronomie zukünftig eine hohe Qualität, die tagsüber und abends zum Aufenthalt einlädt. Für die Neugestaltung ist zudem die Installation einer einheitlichen, hochwertigen und nachhaltigen Stadtmöblierung vorgesehen, die durch ein effizientes Beleuchtungskonzept unterstützt wird.

Neben der Neugestaltung soll mit dem BID Quartier Gänsemarkt die neu geschaffene Qualität im öffentlichen Raum durch zusätzliche Reinigungs- und Pflegeleistungen erhalten werden. Zudem sollen kreative Aktionen im öffentlichen Raum entwickelt und durchgeführt werden, die das Quartier für Besucher und Anlieger noch attraktiver machen.

Unter dem Juryvorsitz von Herrn Prof. Thomas Bieling wurde der erste Preis an das Büro Hahn Hertling von Hantelmann, Landschaftsarchitekten GmbH BDLA aus Hamburg/Berlin verliehen.

Die Einrichtung des BID Quartier Gänsemarkt ist für Ende 2014 vorgesehen. Erste Maßnahmen für die Neugestaltung des Quartiers können im Frühjahr 2015 umgesetzt werden. Das Budget für das BID liegt bei etwa 3,6 Mio. Euro. Für die Neugestaltung der öffentlichen Räume sind rd. 2,2 Mio. Euro veranschlagt.

Naturerlebnistage

Vom 22. Mai bis 8. Juni 2014 finden die Naturerlebnistage an über 80 unterschiedlichen Orten in der Metropolregion statt. Vom Ahlenmoor im Landkreis Cuxhaven bis zum Wallmuseum Oldenburg in Ostholstein können Sie bei über 120 Veranstaltungen die Natur entdecken.

Weite Wiesenlandschaften, mystische Moore, lila blühende Heideflächen, artenreiche Wälder und das ganze eingerahmt von ganz viel Wasser: Nord- und Ostsee, das Band der Elbe, das Netz ihrer Nebenflüsse und zahlreiche Seen. In der Metropolregion Hamburg haben Sie die Auswahl zwischen zahlreichen unterschiedlichen Naturräumen und ihren Erlebniseinrichtungen. Bei Kindern besonders beliebt sind Tierparks, bei den Erwachsenen eher grüne Oasen, in denen sich der Alltag bestens vergessen lässt und die Seele baumeln kann.

In der Metropolregion Hamburg wandern, radeln und spazieren Sie durch alle typischen norddeutschen Landschaften. Das ist Kurzurlaub vor der eigenen Haustür. Es lohnt sich vor allem mit offenen Augen durch die Natur zu streifen. Verschiedene Initiativen zum Arten- und Naturschutz

haben dazu geführt, dass der Biber wieder heimisch geworden ist, der Fischotter sich viele Flussufer zurück erobert und artgerechte Tierhaltung wie z.B. Wildpferde und Heckrinder in der Landschaft zu beobachten sind. Zu den besonderen Highlights in Deutschlands Norden zählt der Artenreichtum der Vogelwelt: Nonnengänse, Kraniche, Kiebitze, Störche, Höcker-schwäne lassen sich kaum anderswo so gut beobachten wie hier.

Für wissbegierige Naturfreunde ermöglichen professionelle Führungen und vielfältige Bildungsangebote neue Blickwinkel auf Bekanntes und öffnen die Sinne für Unbekanntes. Manchmal ist es aber auch ganz schön, Tiere in Parks oder Gehegen zu erleben. In speziellen Besucherzentren können Sie Robben, Fledermäuse, Arche-Rassen oder die Vogelwelt kennenlernen – auch das ist ein tolles Erlebnis.

Wo Sie welches Grün bzw. welche Tiere oder welche Veranstaltung finden, können Sie in dem Naturerlebnisführer und auf der Internetseite www.metropolregion.hamburg.de/natur



Naturerlebnistage 2014
Vom 22. Mai bis 8. Juni

metropolregion hamburg

80 Orte
120 Veranstaltungen

www.metropolregion.hamburg.de/natur

Hanseatischer Charme

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

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

Gönnen Sie sich eine Nacht in einem Luxushotel, genießen Sie ein Beauty-Department oder lassen Sie sich in einer luxuriösen Spa-Erlebniswelt verwöhnen. Schlemmen Sie in einer Sterneküche oder einem Trendlokal. Oder richten Sie mal wieder eine Party zu Hause aus – in Eigenregie oder mit Hilfe eines geeigneten Caterers.

Ein Grund zum Feiern findet sich immer. Wir sind zuversichtlich, daß Sie den passenden Anlass finden. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen.

Mobilität im Alter



Beitrag von Dr. Torsten Hemker
niedergelassener Facharzt für Orthopädie, Chirotherapie und physikalische Therapie in Hamburg

Rückenschmerzen

Rückenschmerzen sind die am häufigsten geklagten Beschwerden in einer orthopädischen Praxis und schränken somit auch die Mobilität im Alter ein. Die Wirbelsäule ist in 3 Abschnitte eingeteilt: Hals- (HWS), Brust- (BWS) und Lendenwirbelsäule (LWS). Die Diagnosen „Lumbalgie“, „Lumboischialgie“, „Cervialgie“ und „Cervicobrachialgie“ beschreiben nur, wo der Schmerz sitzt und ob er in die Arme oder Beine ausstrahlt ohne die Ursache zu berücksichtigen. Die Ursachen müssen aber erkannt werden, um die richtige Therapie zu wählen.

Blockierungen der Wirbelsäule

Darunter versteht man plötzliche schmerzhafte Bewegungseinschränkungen, bei denen sich

die Wirbel „verhaken“. Sie sind sehr häufig und können mit Chirotherapie (Einrenken) meist schnell beseitigt werden. Zuvor müssen aber andere Ursachen durch eine gründliche Untersuchung, eventuell Röntgen und/oder andere bildgebende Verfahren, ausgeschlossen werden. Bei länger bestehenden Blockierungen ist zusätzlich eine Gabe von Schmerz- oder Antirheumamitteln für einige Tage sinnvoll. Gerade die Chirotherapie an der HWS gehört in die Hand eines erfahrenen Arztes, dort ist ein Röntgenbild vor der Therapie zum Ausschluss von Gegenanzeigen erforderlich.

Bandscheibenerkrankungen

Bandscheiben sind die Puffer zwischen den Wirbeln, sie bestehen aus einem weichen Kern und einem straffen Faserring. Im Lauf des Lebens nehmen der Flüssigkeitsgehalt des Kernes und die Elastizität des Faserrings ab, es kommt dann zu Vorwölbungen (Protrusionen) der Bandscheiben. Wenn der Faserring ganz aufreißt und der weiche Kern hervorquillt, spricht man von einem Bandscheibenvorfall (Prolaps). Welche Beschwerden dabei entstehen, hängt von der Lage des Prolapses und der Enge des Wirbelkanales ab. Werden Nerven abgedrückt, kommt es zu vom Nacken in den Arm oder von der LWS in das Bein ausstrahlenden Schmerzen, zu Gefühlsstörungen oder sogar zu Lähmungen. Die Darstellung des Bandscheibenvorfalles erfordert eine Kernspintomografie (MRT), die bei Hinweisen auf eine Nervenkompression veranlasst werden sollte. Liegt eine Lähmung vor, sollte sofort operiert werden (Entfernung des vorgefallenen Gewebes), sonst sollte immer eine konservative (ohne OP) Behandlung versucht werden, die meistens erfolgreich ist. Dazu gehören abschwellende Medikamente (Cortison und/oder Antirheumamittel), muskelentspannende Medikamente, Wärme, Streckbehandlung und Krankengymnastik. Erst bei Nichtansprechen dieser Maßnahmen sollten eine PRT (= periradikuläre Therapie: Cortisoninjektion direkt an die Nervenwurzel) oder eine Operation durchgeführt werden.

Arthrose der Wirbelgelenke und Stenose

Wie jedes Gelenk können auch die Wirbelgelenke eine Arthrose (Gelenkabnutzung) entwickeln (siehe auch die beiden vorigen Artikel). Typischerweise klagen die Patienten über einen ständigen Schmerz, der nachts schlimmer wird. Behandelt werden diese Arthrosen (wie alle Arthrosen) mit entzündungshemmenden Medikamenten (als Tabletten oder Injektionen), Wärme, Streckung und Krankengymnastik (auch im Bewegungsbad). Bei lange bestehenden Arthrosen können die knöchernen Auftreibungen der Gelenke so stark werden, dass der Wirbelkanal (meist an der LWS) verengt wird („Stenose“, im Bereich der LWS „Lumbalstenose“). Es kommt dann bei längerem Gehen zu einer Durchblutungsstörung der Nerven mit einem Schwächegefühl in den Beinen. Wenn konservative Maßnahmen nicht mehr ausreichen, kann hier der Wirbelkanal mit einer Operation erweitert werden.

Das Häufige ist häufig, das Seltene ist selten

Die oben beschriebenen 3 Ursachen decken die meisten Rückenschmerzen ab, dennoch gibt es eine Vielzahl weiterer Ursachen: z.B. Gleitwirbel, spontane Knochenbrüche bei Osteoporose, Tumoren. Es ist also bei länger bestehenden Rückenschmerzen immer eine sorgfältige Untersuchung erforderlich.

In der nächsten Ausgabe werde ich eine Übersicht über die „Entzündungen“ an den Bewegungsorganen geben

MIT TANZEN ALZHEIMER VORBEUGEN

*Tanz dich gesund! Wer das Tanzbein schwingt, tut was für seine Gesundheit.
Denn beim Tanz werden sowohl die Körperbeweglichkeit
als auch die Denkfähigkeit und Konzentration gestärkt.*

Eine Alterserscheinung, vor der sich viele Menschen fürchten, stellt das Abnehmen der geistigen Leistungsfähigkeit dar. Nicht jeder ist davon jedoch in gleichem Maße betroffen. Längsschnittstudien haben gezeigt, dass die geistige Leistungsfähigkeit im Alter erhalten bleibt und teilweise sogar eine Steigerung erfährt, wenn sie in jungen Jahren optimal entwickelt wurde, während des mittleren Lebensalters durch Beruf und Freizeit trainiert und herausgefordert wurde und wenn keine gesundheitlichen Einschränkungen vorliegen. Ebenso fällt das Risiko, an Alzheimer oder anderen Formen von Demenz zu erkranken, bei Personen, die häufiger „Denksport“ betreiben, geringer aus.

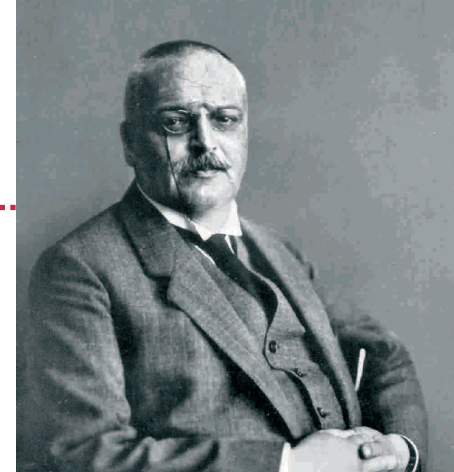
Tanzen hingegen wirkt vorbeugend gegen das Verarmen von Nervenzellen. Aber was hat das nun mit dem Tanzen zu tun? Wissenschaftler des Albert Einstein College in New York untersuchten für eine Studie 468 Personen, die über 75 Jahre alt waren, über viele Jahre hinweg im Hinblick auf die von ihnen ausgeübten Freizeitaktivitäten und das Risiko, eine Hirnleistungsstörung zu entwickeln. Sie kamen zu folgendem Ergebnis: Wer häufig Schach, Karten oder ein Musikinstrument spielt, Kreuzworträtsel löst, liest oder oft tanzen geht, hat die besten Aussichten, im Alter geistig fit zu bleiben. Denn das Risiko, an irgendeiner Form von Demenz zu erkranken, war bei denjenigen untersuchten Personen, die sich in der beschriebenen Form betätigten, um bis zu zwei Drittel geringer.



Interessant an dem Ergebnis ist auch: Sportarten wie Jogging, Schwimmen oder Radfahren brachten in dieser Hinsicht weniger Nutzen als Tanzen. Die erforderliche Anstrengung der grauen Zellen beim harmonischen Gleiten übers Parkett dürfte dabei ganz offensichtlich den Ausschlag geben. Körperliche Aktivitäten allein stimulieren zwar den Stoffwechsel im Gehirn, können jedoch die Beeinträchtigung der Nervenzellen nicht verhindern. Tanzen hingegen wirkt vorbeugend gegen das Verarmen von Nervenzellen in der Großhirnrinde, die für das menschliche Gedächtnis, Denkvermögen und Sprache verantwortlich ist. Das Lernen von Schrittkombinationen und Figurenfolgen in rhythmischem Zusammenhang trainiert nicht nur das Gedächtnis intensiv; auch der Gleichgewichts- und Orientierungssinn sowie die Improvisations- und Anpassungsfähigkeit werden geschult.

Eine komplexe Betätigung wie Tanzen, die sowohl die Stimmung positiv beeinflusst als auch den Körper aktiviert, kann ausgedehnte Strukturen im Gehirn, die vorher lange Zeit brachgelegen sind, wiederbeleben. Durch das regelmäßige Auslösen derartiger Aktivitätsschübe beginnen sich Nervenzellen neu zu verschalten und das Gehirn wird wieder leistungsfähiger.

Alois Alzheimer



Alois Alzheimer wurde vor 150 Jahren, am 14. Juni 1864, in Markbreit in Bayern geboren. Nach Beendigung seiner Schulzeit in Aschaffenburg studierte er Medizin in Berlin, Tübingen und Würzburg, wo er 1887 seine Dissertation zum Thema „Über die Ohrschmalzdrüsen“ schrieb. Nach dem Staatsexamen 1888 arbeitete er als Assistenzarzt unter Emil Sioli in der „Städtischen Heilanstalt für Irre und Epileptische“ in Frankfurt am Main. Dabei wurde sein Interesse für das menschliche Gehirn geweckt.

Zusammen mit seinem Kollegen Franz Nissl verbrachte Alzheimer die folgenden Jahre mit histologischen und histopathologischen Studien der Hirnrinde und veröffentlichte eine Reihe von Arbeiten. Im Jahr 1895 wurde Alzheimer in Frankfurt zum Oberarzt ernannt, 1902 ging er zu Emil Kraepelin nach Heidelberg und mit diesem dann weiter an die Psychiatrische Klinik in München, wo er das hirnanatomische Laboratorium leitete und sich 1904 habilitierte.

Nachdem er eine Reihe von wissenschaftlichen Arbeiten zu Erkrankungen des Gehirns veröffentlicht hatte, hielt er am 3. November 1906 einen Vortrag bei der 37. Versammlung Südwestdeutscher Irrenärzte, die ihn berühmt machen sollte. In diesem Vortrag beschrieb Alzheimer das „eigenartige Krankheitsbild“ seiner Patientin Auguste D. (16. Mai 1850 – 8. April 1906).

Bei ihr machte sich früh eine auffallende Gedächtnisschwäche bemerkbar, die mit Desorientierung und Halluzinationen verknüpft war und zu ihrem Tod im Alter von 55 Jahren führte. Die Obduktion des Gehirns ergab eine Reihe von Anomalitäten: Die Hirnrinde war dünner als normal und Ablagerungen eigentümlicher Stoffwechselprodukte in Form von Plaques waren zu finden.

Mit einem neuartigen Färbemittel konnte Alzheimer erstmals auch eine Veränderung der Neurofibrillen nachweisen. Die mit diesen auffälligen Veränderungen des Gehirns verknüpfte Krankheit benannte Kraepelin später nach Alzheimer.

Alois Alzheimer heiratete im Jahr 1894 die Witwe eines Bankiers, Cäcilia Geisenheimer, was ihn finanziell unabhängig machte. Seine Frau verstarb im Jahr 1901 nach sieben Jahren Ehe, in denen sie drei Kinder geboren hatte. Eine von Alzheimers Töchtern, Gertrude, heiratete später den bekannten Psychiater Georg Stertz.

Im Jahr 1913, auf seinen Weg nach Breslau, wo er 1912 eine Professur für Psychiatrie an der Psychiatrischen und Nervenlinik der Schlesischen Friedrich-Wilhelm-Universität übernommen hatte, zog er sich eine schwere infektiöse Erkrankung zu, durch die auch sein Herz angegriffen wurde. Von dieser Krankheit sollte er sich nie mehr erholen.

Am 19. Dezember 1915 starb er im Alter von 51 Jahren und wurde neben seiner Frau auf dem Hauptfriedhof in Frankfurt am Main beigesetzt.

Noch heute basiert die pathologische Diagnose der Alzheimer-Krankheit auf den gleichen Untersuchungsmethoden, die Alois Alzheimer 1906 erstmalig benutzte.

Dies ist bemerkenswert, wenn man die Entwicklung von Untersuchungsmethoden bei anderen Erkrankungen betrachtet und macht deutlich, wie bedeutend die Entdeckung von Alzheimer noch heute ist.

Mehr über das Leben und die Arbeit von Alois Alzheimer erfahren Sie hier:
Deutsche Alzheimer Gesellschaft e.V.
Selbsthilfe Demenz
Friedrichstr.236 | 10969 Berlin
Tel.: 030-25 93 79 5-0 | info@deutsche-alzheimer.de

Quelle und ©Foto: Deutsche Alzheimer Gesellschaft e.V.

Sommervorboten

Monat Mai

Der Mai ist der fünfte Monat des Jahres im gregorianischen Kalender. Er hat 31 Tage. Benannt ist dieser Monat – so die Zeugnisse einer Reihe lateinischer Autoren – nach der römischen Göttin Maia, welcher der flamen Volcanalis am ersten Tag dieses Monats ein Opfer darbrachte. Das Zustandekommen der Gleichsetzung dieser – laut Gellius – altverehrten Göttin „Maia Vulcani“ (wohl als „Frau des Vulcanus“ zu denken) mit der Göttin Bona Dea und Terra – nach Macrobius – oder einer Plejade und der Mutter des Hermes/Mercurius ist unklar. Doch gilt die etymologische Zuordnung zur Wortwurzel (und damit zu Wachstum und Vermehrung) als sicher. Damit ist der mensis Maius in das ursprüngliche römische Bauernjahr eingeordnet. Einen lediglich lokal verehrten Gott „Maius, qui est Iuppiter“ kennt Macrobius. Zur Regierungszeit Kaiser Neros wurde der Monat in Claudius umbenannt, einer der Namen des Kaisers, das sich allerdings nicht durchsetzte. Unter Kaiser Commodus hieß der Monat dann Lucius, wiederum einer seiner Namen, auch diese Umbenennung wurde nach dem Tod des Kaisers wieder rückgängig gemacht.

Im vorjulianischen römischen Kalender war der Maius der dritte Monat, im julianischen Kalender der fünfte, jeweils mit 31 Tagen. Im katholischen Kirchenjahr ist der Mai besonders der Verehrung der Gottesmutter Maria gewidmet (Maianachten), weshalb er in diesem Umfeld auch als Marienmond bezeichnet wird.

Karl der Große führte im 8. Jahrhundert den Namen Wonnemonat ein (eigentlich althochdeutsch „wunnimant“ = Weidemonat), der darauf hinweist, dass man in diesem Monat das Vieh wieder auf die Weide treiben konnte. Mit „Wonne“ im heutigen Begriffszusammenhang hat der alte Monatsname also eigentlich nichts zu tun. Ebenso erhielt der Mai die Bezeichnung Blumenmond wegen der Hauptblütezeit der meisten Pflanzen. Nach alter Überlieferung darf man sich der zunehmenden Wärme erst nach den so genannten Eiseiligen sicher sein.

Eiseilige nennt man die Tage vom 12. bis 14. Mai, nach den „Eiseiligen“ Pankratius, Servatius, Bonifatius benannt. An diesen Tagen gibt es in Mitteleuropa oft Kälteeinbrüche, sie werden von den Bauern als letztmöglicher Termin für eine späte Rückkehr von Frost und Schnee gefürchtet.

Vor dem Ende der Eiseiligen wird gewöhnlich im Garten nicht gepflanzt und kein Vieh auf die Weide getrieben. In Süddeutschland werden auch der 11. Mai mit Mamertus und der 15. Mai mit Sophia, der „kalten Sophie“, hinzugezählt.

Die Römer feierten im Mai die Floralien, ein Fest zu Ehren der Blumen-Göttin Flora, einer Patronin des Frühlings und der Blumen.

Etwa seit dem 13. Jahrhundert wird der Mai in Europa mit Maifeiern, -umgängen und -ritten gefeiert. In Deutschland gibt es im Mai gesetzliche Feiertage (1. Mai „Maifeiertag/Tag der Arbeit“, 11. Mai „Muttertag“, 29. Mai „Christi Himmelfahrt“), zahlreiche Volksfeste auf Plätzen und Wiesen mit oder ohne Festzug, Straßenfeste, Frühlingmärkte, Kunsthandwerkmärkte ...

Eingeleitet wird der Mai mit dem traditionellen nord- und mitteleuropäischen Fest „Walpurgis- oder Hexennacht“ vom 30. April auf den 1. Mai.

Der Name Walpurgisnacht leitet sich von Walburga (auch Walpurga oder Walpurgis) ab, einer Äbtissin aus England (710–779). Der Gedenktag dieser Heiligen wurde im Mittelalter am 1. Mai gefeiert. Die neun Tage davor wurden als Walpurgistage bezeichnet, das Läuten von Glocken zur Abwehr der angeblichen Hexenumtriebe wird örtlich auch als „Walpern“ beschrieben.

Traditionell gilt die Nacht vom 30. April auf den 1. Mai als die Nacht, in der die Hexen insbesondere auf dem Blocksberg (eigentlich Brocken), aber auch an anderen erhöhten Orten ein großes Fest abhalten.

Diese Vorstellung ist beeinflusst von den Beschreibungen des Hexensabbats in der Literatur des 15. und 16. Jahrhunderts. Auch durch Goethes Faust (Teil I, 1808) wurde der Name „Walpurgisnacht“ populär. Früher war der 1. Mai eher als Philippi Jacobi bekannt (nach den im offiziellen römisch-katholischen Festkalender an diesem Tag verehrten Aposteln).



©Auf dem Weg zur Walpurgisnacht, 1760, Teniers d. J., Deutsches Historisches Museum Berlin

In vielen Orten wird zum 1. Mai nach altem Brauch ein möglichst bunt geschmückter Maibaum aufgestellt, um den früher verbreitet Volkstänze aufgeführt wurden. Es gilt, im Wettbewerb um den größten und schönsten Maibaum mit den umliegenden Gemeinden zu bestehen. Auch werden etwa in Bayern die Maibäume von den jeweils anderen Gemeinden gestohlen und von ihren Besitzern verteidigt. Nach dem ungeschriebenen Gesetz der Tradition muss eine Gemeinde, deren Baum gestohlen worden ist, ihn von den Dieben um eine gehörige Menge Bieres „auslösen“.

In manchen Gegenden, etwa in Bayern, Württemberg und im Rheinland, sind noch dazu private Maibäume üblich, die von jungen Männern am Haus ihrer Freundin bzw. Angebeteten angebracht werden. Dabei handelt es sich vornehmlich um junge Birken. Bei einem Kirschbaum oder einer Tanne, sollte sie sich Gedanken über ihren Ruf machen. Im Schaltjahr sind dann die Frauen angehalten, ihrem Liebsten einen Maibaum zu stellen.

Der 1. Mai ist stets ein Sonntag, ein gesetzlicher Feiertag in Deutschland, Österreich, Teilen der Schweiz und vielen weiteren Staaten. Er wird auch als Tag der Arbeit, Maifeiertag oder Kampftag der Arbeiterbewegung bezeichnet. Die amtliche Bezeichnung in Deutschland ist durch Gesetze der einzelnen Länder geregelt. Am zweiten Sonntag im Mai ist Muttertag (kein gesetzlicher Feiertag), der zu Ehren der Mutter und der Mutterschaft ins Leben gerufen wurde. Er hat sich seit dem 20. Jahrhundert in der westlichen Welt etabliert.

Christi Himmelfahrt (altgriechisch „die Aufnahme des Herrn“, lateinisch „Aufstieg des Herrn“) bezeichnet im christlichen Glauben die Rückkehr Jesu Christi als Sohn Gottes zu seinem Vater in den Himmel. Das Fest Christi Himmelfahrt wird in der Liturgie der katholischen Kirche, der orthodoxen Kirche und der anglikanischen Kirche als Hochfest begangen und ist vom Datum des beweglichen Osterfestes abhängig.

Christi Himmelfahrt ist seit den 1930er Jahren gesetzlicher Feiertag u.a. in Deutschland, der Schweiz und Österreich. Im weltlichen Bereich entwickelte sich in Deutschland der Feiertag zum Vatertag, auch als Männertag oder Herrentag bezeichnet. An diesem Tag gibt es Bräuche wie die Herrenpartie, eine Kutschfahrt oder Wanderung in die Natur oder Tagesausflüge mit der ganzen Familie.

Der Monat Mai wird auch gerne für Hochzeiten als Termin gewählt.

„Alles neu macht der Mai...“, heißt es in dem von Hermann Adam von Kamp 1818 verfassten und 1829 veröffentlichten Kinderlied. Der Mai ist der Monat, den man am ehesten mit dem Frühling in Verbindung bringt. Nicht umsonst bezeichnet man ihn als Wonnemonat.

Nicht nur in der Pflanzenwelt zeigen sich die ersten Sommervorboten, wie u.a. Maiglöckchen und Flieder, auch die Luft erwärmt sich, der helle abendliche Himmel leuchtet purpurrot, die Maikäfer und die Maiforelle kommen und die Grünanlagen füllen sich mit Leben und laden zum chillen und grillen ein.



Maiglöckchen

Das Maiglöckchen (*Convallaria majalis*) ist eine Pflanzenart aus der artenarmen Gattung *Convallaria* in der Familie der Spargelgewächse (*Asparagaceae*). In der Deutschschweiz wird der Trivialname Maieriesli verwendet. Es wurde 2014 zur Giftpflanze des Jahres gewählt.

Das Maiglöckchen ist in fast ganz Europa und im gemäßigten Asien heimisch und weit verbreitet. In Nordamerika gilt es als eingebürgert. Im südeuropäischen Raum sind seine Bestände gewöhnlich auf Gebirgslagen begrenzt. Zuchtformen des Maiglöckchens, wie z.B. die blass-rosa blühende Sorte „Rosea“, sind jedoch weltweit verbreitet.

Das gesellig wachsende Maiglöckchen gilt als Klassen-Charakterart der Buchen- und sommergrünen Eichenwälder Europas. In trockenen bis leicht feuchten, lichten Laubwäldern, insbesondere in Buchen- und Eichenwäldern mittleren Artenreichtums und lichten Kiefernwäldern bildet es oft dichte Bestände aus. Im Gebirge ist das Maiglöckchen bis in Höhenlagen von 1900 m auf Bergmatten, Geröllhalden und in lichten Gebüschern beheimatet.

Das Maiglöckchen bevorzugt sommerwarme Klimlagen und halbschattige Standorte. Es gedeiht sowohl auf kalkreichen als auch auf sauren Böden. In sehr schattigen Waldlagen bildet die Pflanze oftmals nur Blätter, jedoch keine Blüten aus. Die Ausbreitung erfolgt hier überwiegend vegetativ über die Wurzel ausläufer. Das Maiglöckchen ist ein Mullbodenkeimer und ist hierbei auf Wurzelpilze angewiesen.

Botanisch gesehen handelt es sich beim Maiglöckchen um Glockenblumen mit Streueinrichtung. Es trägt seine weißen, glockenförmigen Blüten (5–13 Stück) in einer endständigen, langgestielten Traube. Die Blüten weisen alle in eine Richtung und duften stark. Sie blühen von Mai–Juni. Im Juli–August erscheinen dann die roten Beeren, die jeweils 2–6 Samen enthalten. Die Blätter, meist 2 Stück, entspringen direkt aus der Wurzel und haben eine breite lanzettliche Form. Auffällig sind die bogenförmigen Blattnerven. Das Maiglöckchen wird 15–25 cm hoch.

Wie viele Pflanzen bedient sich auch das Maiglöckchen mehrerer Ausbreitungsmechanismen (Polychorie). Die Früchte, rote Beeren, entwickeln sich im Sommer und werden von Tieren, die deren gelbliche und birnenförmige Samen wieder ausscheiden, verbreitet. Insbesondere Amsel und Rotdrossel (Vogelausbreitung) tragen zur endochoren Ausbreitung bei. Als beliebte Garten- und Friedhofspflanze (bewusste Saatgutausbreitung durch den Menschen: Ethelochorie) gelingt es dem Maiglöckchen, sich von diesen kultivierten Standorten in die nähere Umgebung auszubreiten. Noch häufiger nutzt das Maiglöckchen über sein Rhizom die Möglichkeit der vegetativen Selbstausbreitung.

Das Maiglöckchen eignet sich aber auch als Zierpflanze im Garten oder im Park – besonders für Gehölzgruppen und schattige Rabatten. Es bevorzugt halbschattige Standorte. Eine Kompostauflage im Herbst wird empfohlen. Das Maiglöckchen wird auch als Schnittblume und Topfpflanze angebaut. **Ein heutiges Anbauggebiet ist die Samtgemeinde Elbmarsch in der Nähe von Hamburg.**

Das Blütenöl des Maiglöckchens wird häufig Parfüms zugesetzt. Das Maiglöckchen ist als Motiv auch in der Bildenden Kunst und der Literatur nicht wegzudenken.

In der bildenden Kunst: Früher war es für bedeutende Ärzte üblich, sich mit bestimmten medizinischen Symbolen porträtieren zu lassen. Als Symbol für die Heilkunde fungierte oft das Maiglöckchen. So hat sich beispielsweise Nikolaus Kopernikus mit einem Maiglöckchen in der Hand abbilden lassen. Ein solches von Tobias Stimmer (1534–1584) gemaltes Bild hängt im Straßburger Münster neben der bekannten astronomischen Uhr.

Darüber hinaus zählte das Maiglöckchen in der christlichen Ikonographie neben der Lilie, der Rose und anderen Pflanzen zu den sogenannten Marienblumen; mit seinen kleinen weißen, nickenden Blüten war es Symbol für die keusche Liebe, die Demut und die Bescheidenheit von Maria. Entsprechend ist das Maiglöckchen auf den Gemälden meist unauffällig und klein am unteren Bildrand dargestellt; ein typisches Beispiel dafür ist das bekannte Gemälde Paradiesgärtlein von einem unbekannten Meister aus dem 15. Jahrhundert.

In der Literatur: Das wohlriechende und frühblühende Maiglöckchen hat seit jeher die Phantasie zahlreicher Dichter beflügelt. Beispielhaft seien hier Eichendorff und Fallersleben erwähnt. Der schwedische Dichter Gustaf Fröding schrieb ein Gedicht Kung Liljekonvalje („König Maiglöckchen“), das vor allem durch David Wikanders Vertonung bekannt wurde.

Das Maiglöckchen wird insgesamt als sehr stark giftig eingestuft. Alle Pflanzenteile sind giftig, besonders aber Blüten und Früchte. Vergiftungserscheinungen: Bei äußerlichem Kontakt mit der Pflanze treten Haut- und Augenreizungen auf. Bei Aufnahme durch den Mund treten Übelkeit, Durchfall, Herzrhythmusstörungen, Schwindel und Brustbeklemmung auf. Bei Aufnahme von Teilen der Pflanze sollten der Giftnotruf bzw. ein Arzt konsultiert werden.

Flieder

Vom Flieder gibt es insgesamt etwa 30 verschiedene Arten, die von Südeuropa bis Ostasien verbreitet sind. Die bekannteste Art ist der auf dem Balkan heimische Gewöhnliche Flieder (*Syringa vulgaris*). Er zählt in Europa zu den ältesten Gartensträuchern und durfte früher in keinem Bauerngarten fehlen. Ein österreichischer Gesandter brachte den Flieder 1565 aus der Türkei an den Wiener Hof. Von dort aus hielt der Blütenstrauch schließlich Einzug in die mitteleuropäischen Gärten. Vor allem in der Baumschule Lemoine in Nancy/Frankreich entstand gegen Ende des 19. Jahrhunderts durch intensive Züchtung eine große Sortenvielfalt. Diese so genannten Edel-Flieder verhalfen dem Strauch endgültig zum Durchbruch als Gartenpflanze. In England tragen der Gewöhnliche Flieder und seine Zuchtformen heute immer noch den Namen „french lilac“ (Französischer Flieder).

In den vergangenen Jahren wurde der Flieder von vielen Gartengestaltern eher gemieden, da er mit seinem Bauerngarten-Charme nicht in modern gestaltete Gärten passte. Außerdem mussten Gartenfreunde jahrzehntelang mit dem Standard-Sortiment leben, das überwiegend immer noch aus der Lemoine-Züchtung stammt.

Was die Sorten-Vielfalt betrifft, hat sich in den vergangenen Jahren einiges getan: Mittlerweile gibt es vom Edel-Flieder aktuelle Sorten mit deutlich verbesserten Eigenschaften, die hierzulande erst langsam bekannt werden. Sie sind robuster und meist etwas kompakter als die alten Sorten. Ihre Blüten wirken oft zweifarbig,

weil die Deckblätter der Knospen dunkler sind als die Blütenblätter. Alle Edel-Flieder-Sorten können vier bis sechs Meter hoch werden und lassen sich auch einstämmig als kleine Blütenbäume ziehen. Sie können ein sehr hohes Alter erreichen und bilden gelegentlich Ausläufer.

Eine immer größere Rolle spielen die so genannten Preston-Hybriden (*Syringa x prestoniae*). Dabei handelt es sich um Sorten, die um 1920 in Kanada aus Kreuzungen zwischen dem Bogen-Flieder (*Syringa reflexa*) und dem hierzulande kaum bekannten Zottigen Flieder (*Syringa villosa*) entstanden sind. Sie sind sehr frosthart, tragen besonders lange, filigrane Blütenrispen und blühen etwas später als die Sorten des Edel-Flieders.

Gerade für kleinere Gärten sind die Preston-Hybriden erste Wahl, denn sie werden kaum höher als drei Meter. Mit „Ausgezeichnet“ wurden bei einer Gehölzsichtung in den Niederlanden die Sorten „Minuet“ (helllila) und „Redwine“. Es gibt etwa 20 bis 25 Arten in der Gattung Flieder (*Syringa*).

Mit der Fliederblüte beginnt der Frühling erst richtig. Flieder ist aus unseren Gärten nicht mehr wegzudenken. Obwohl sein Duft geradezu betörend und lieblich ist, ist der gesamte Flieder ausgeprägt

bitter, weshalb er auch kaum von fressenden Tieren, seien es Insekten oder Säugetieren heimgesucht wird. Seine Bitterkeit ist es auch, die den Flieder zu einem Heilmittel gegen Fieber und Verdauungsschwäche machen.



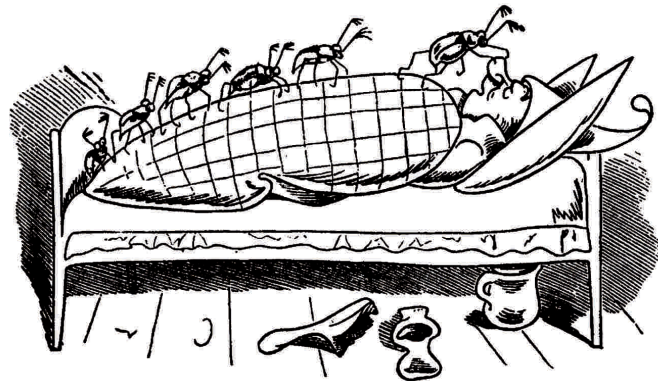
Der Maikäfer

Die Maikäfer (Melolontha) sind eine Gattung von Käfern in der Familie der Blatthornkäfer (Scarabaeidae). Der am weitesten verbreitete Maikäfer Mitteleuropas ist der Feldmaikäfer (Melolontha melolontha). Im nördlichen und östlichen Europa sowie in einigen Regionen Deutschlands kommt der Waldmaikäfer (Melolontha hippocastani) auf sandigen Böden vor. Eine dritte, dem Feldmaikäfer sehr ähnliche Art, ist Melolontha pectoralis. Er ist sehr selten geworden und nur noch vereinzelt in Mitteleuropa anzutreffen. Es gibt nur noch hin und wieder Meldungen aus Deutschland.

Die Maikäfer gehören zur Familie der Blatthornkäfer, deren Name sich von den typischen fächerartigen Fühlern ableitet. Die Fühler sind bei den Weibchen viel schwächer ausgeprägt als bei den männlichen Tieren. So finden sich bei den Männchen sieben Fühlerplättchen, die etwa 50.000 Geruchsnerven haben, bei den Weibchen hingegen weist der sechslappige Fühlerfächer ungefähr 9000 dieser Nerven auf.

Nach Beendigung der Metamorphose gräbt sich der Maikäfer, seinem Namen entsprechend, in den Monaten April und Mai aus dem Erdboden, fliegt hauptsächlich im Mai und Juni und ernährt sich überwiegend von den Blättern von Laubbäumen. Bei der Eiablage werden 10 bis 100 Eier in eher feuchte Humusböden eingebracht. Die Käfer leben als Imago noch etwa 4 bis 7 Wochen. Das Männchen stirbt nach der Begattung, das Weibchen nach der Eiablage. Nach vier bis sechs Wochen schlüpfen die Engerlinge.

Das Märchen „Peterchens Mondfahrt“ erzählt von einem Maikäfer, der mit zwei Menschenkindern eine abenteuerliche Reise besteht und in Wilhelm Busch's Geschichte von Max und Moritz spielen die Maikäfer im 5. Kapitel (Maikäfer bei Onkel Fritz) eine wesentliche Rolle.



Reinhard Mey beschreibt in dem bekannten Lied Es gibt keine Maikäfer mehr (Album: Wie vor Jahr und Tag, 1974) die Folgen der massiven Bekämpfung der Maikäfer mit dem inzwischen verbotenen Insektizid DDT zwischen Anfang der 1950er Jahre und etwa 1972.



Maikäfer

Junikäfer ©Foto:LANUV

Der Junikäfer ist eine volkstümliche Sammelbezeichnung für mehrere Käferarten, die nach dem Maikäfer im Juni fliegen. Die bekanntesten beiden Junikäfer-Arten hören auf die Namen Gerippter Brachtenkäfer (Amphimallon solstitialis) und Gartenlaubkäfer (Phyllopertha horticola), eine Gattung von Käfern in der Familie der Blatthornkäfer, die als Larve (Engerling) Pflanzenwurzeln und als erwachsene Käfer Laubblätter fressen.

Die Haupt-Schwärmzeit der Käfer ist zum Zeitpunkt der Sonnenwende (21. Juni), daher werden sie örtlich auch „Sonnenwendkäfer“ genannt. Junikäfer stehen in einer Zeitschiene mit dem Maikäfer. Zunächst starten die Maikäfer ihre Schwärmflüge, dann, zumeist zeitlich überlappend, die Junikäfer.

Die meisten Junikäfer werden 14 bis 18 Millimeter groß, sind gelbbraun gefärbt und im Vergleich zum größeren Maikäfer dicht behaart. Die Weibchen legen etwa vierzig 3-7 mm große Eier in etwa 10 cm Tiefe, nach rund drei Wochen schlüpfen dann die Larven. Die Entwicklungszeit der Larven bis zum erwachsenen Junikäfer beansprucht zwei (Süden, Westen), teilweise auch drei Jahre (Norden, Osten).

Junikäfer sind nach den Maikäfern wichtige Nahrungsquelle für Fledermäuse, Maulwürfe und Vögel. Werden sie nicht deren Beute, sterben sie dennoch bereits im Juli, die Männchen nach der Befruchtung, die Weibchen nach der Ablage der Eier.

Die Scholle

Die Scholle oder der Goldbutt (Pleuronectes platessa) gehört zur Ordnung der Plattfische (Pleuronectiformes) und zur Familie der Schollen und ist ein Speisefisch.



Die hochdeutsch zuerst im 16. Jahrhundert nachweisbare Bezeichnung Scholle für den Fisch wird als Entlehnung aus dem niederdeutschen schulle, scholle angesehen, das bereits im 14. Jahrhundert nachweisbar ist. Dieses wird zum allgemeineren Begriff Scholle für ein flaches Stück Erde oder Eis gestellt, wobei eine Übertragung des Namens aufgrund der äußerlichen Ähnlichkeit angenommen wird. Nicht ausgeschlossen wird daneben aber auch ein Zusammenhang mit der lateinischen Bezeichnung solea für Schollen.

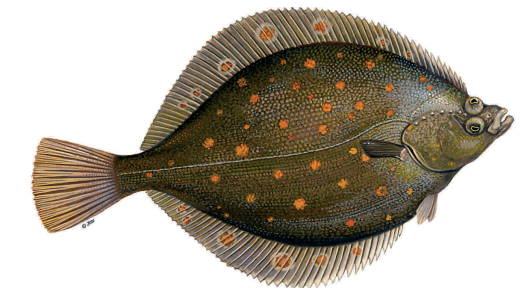
Ihr Vorkommen erstreckt sich über fast alle europäischen Küsten: vom Weißen Meer bis zur portugiesischen Atlantikküste, aber auch in Nord- und westlicher Ostsee, sowie im westlichen Mittelmeer. Die Scholle lebt schwarmbildend über Sand- und Schlickgrund in Tiefen von 100 bis 200 Meter, im Mittelmeer auch bis 400 Meter Tiefe.

Ausgewachsene Schollen erreichen eine Körperlänge von 40 bis maximal 70 Zentimeter. Sie werden bis zu 45 Jahre alt und wiegen dann bis zu sieben Kilogramm. Es gibt etwa 60 Arten in ca. 23 Gattungen.

Die Scholle ernährt sich – zumeist nachts auf Nahrungssuche gehend – von Borstenwürmern, Kleinkrebsen, dünnschaligen Muscheln, Schnecken und Wattwürmern. Sie unternimmt ausgedehnte Wanderungen.

Schollen laichen in den Wintermonaten, in unseren Breiten bei etwa 6 Grad Celsius und einem Mindestsalzgehalt von 10 bis 12 Gramm Salz pro Liter, etwa in der südwestlichen Nordsee. Sie geben zwischen 50.000 und 500.000 Eier mit 1,6 bis 2,1 Millimeter Durchmesser ab, die frei im Wasser schweben. Aus ihnen schlüpfen nach 10 bis 20 Tagen 6 Millimeter lange Larven. Diese haben zunächst eine bilateral-symmetrische Gestalt und ernähren sich schwimmend von Plankton. Erst nach ein bis zwei Monaten verwandeln sie sich zum asymmetrischen Bodenfisch; das linke Auge wandert dabei zur rechten Körperseite hinüber.

Die Augenseite ist grau-braun gefärbt und mit charakteristischen kreisförmigen rötlichen bis gelblichen Punkten gesprenkelt (namensgebend für die Bezeichnung Goldbutt). Die unten liegende Blindseite ist weißlich. Die Scholle ist in der Lage, ihre oben liegende pigmentierte Körperseite zur Tarnung farblich an den Untergrund anzupassen, weshalb die Sprenkelung nicht immer sichtbar ist. Bei Gefahr gräbt sie sich durch Schlagen der Flossensäume aus Rücken- und Afterflosse oberflächlich in den Sand ein. Die beiden Seiten des Flossensaumes sind nicht mit der Schwanzflosse verwachsen.



Die Scholle ist einer der wirtschaftlich wichtigsten Speisefische. Es werden weltweit 100.000 bis 120.000 Tonnen pro Jahr hauptsächlich mit dem Schleppnetz gefangen.

Die Weltnaturschutzunion IUCN führt die Scholle in der Roten Liste gefährdeter Arten, bewertet sie allerdings als nicht gefährdet (Least Concern).

Die im Frühjahr gefangene Scholle wird im Handel als Maischolle bezeichnet und ist wegen ihrer Zartheit sehr geschätzt.

Sommervorboten

Monat Juni

Der Juni ist der sechste Monat des Jahres im gregorianischen Kalender. Er hat 30 Tage und enthält den Tag der Sonnenwende (21. Juni, abhängig von der Himmelsmechanik auch am 20. oder 22. Juni möglich), der auf der Nordhalbkugel der längste Tag mit der kürzesten Nacht des Jahres ist. Benannt ist er nach der römischen Göttin Juno, der Gattin des Göttervaters Jupiter, Göttin der Ehe und Beschützerin von Rom. Zur Regierungszeit Kaiser Neros wurde der Monat in Germanicus umbenannt, einer der Namen des Kaisers, das sich allerdings nicht durchsetzte. Unter Kaiser Commodus hieß der Monat dann Aelius, wiederum einer seiner Namen, auch diese Umbenennung wurde nach dem Tod des Kaiser wieder rückgängig gemacht.

Der alte deutsche Monatsname ist Brachet oder Brachmond, da in der Dreifelderwirtschaft des Mittelalters in diesem Monat die Bearbeitung der Brache begann.

In Gärtnerkreisen spricht man auch vom Rosenmonat, da die Rosenblüte im Juni ihren Höhepunkt erreicht; aus diesem Grund wurde der Juni früher auch Rosenmond genannt. Im Römischen Kalender war der Iunius ursprünglich der vierte Monat und hatte 29 Tage.

Der Juni enthält in den deutschsprachigen Ländern keine festen Feiertage. Von den beweglichen fällt in seltenen Fällen Christi Himmelfahrt, häufiger jedoch Pfingsten und Fronleichnam in den Juni. In vielen Gegenden werden die Sommersonnenwende und der Johannistag gefeiert.

Das Fronleichnamfest (Fest des heiligsten Leibes und Blutes Christi) ist ein Hochfest im Kirchenjahr der katholischen Kirche, mit dem die leibliche Gegenwart Jesu Christi im Sakrament der Eucharistie gefeiert wird.

Die Bezeichnung Fronleichnam leitet sich vom mittelhochdeutschen vrōne līcham „des Herren Leib“ ab. In der Liturgie heißt das Fest Hochfest des Leibes und Blutes Christi, regional wird es auch Prangertag oder Blutstag genannt. In das Englische und in andere Sprachen ist die lateinische Bezeichnung des Hochfestes Corpus Christi eingegangen.



Fronleichnam wird am Donnerstag nach dem Dreifaltigkeitsfest begangen (am 60. Tag nach dem Ostersonntag) und fällt somit frühestens auf den 21. Mai und spätestens auf den 24. Juni.

Der Donnerstag als Festtermin steht in enger Verbindung zum Gründonnerstag und der damit verbundenen Einsetzung der Eucharistie durch Jesus Christus selbst beim letzten Abendmahl. Wegen des stillen

Charakters der Karwoche erlaubt der Gründonnerstag keine prunkvolle Entfaltung der Festlichkeit. Aus diesem Grund wurde das Fest Fronleichnam bei seiner Einführung auf den Donnerstag der zweiten Woche nach Pfingsten gelegt. In Ländern, in denen Fronleichnam kein gesetzlicher Feiertag ist, kann das Hochfest auch am darauffolgenden Sonntag gefeiert werden. In diesem Jahr fällt Fronleichnam auf den 19. Juni.

Pfingsten

Der Name Pfingsten leitet sich von dem griechischen Wort „pentekosté“, der Fünzigste, ab. Er entwickelte sich über den gotischen Ausdruck „paintekuste“ und das mittelhochdeutsche Wort „pfingesten“ zu der heutigen Bezeichnung. In seiner ursprünglichen Bedeutung verweist er auf den zeitlichen Abstand zu Ostern, den Abstand von 50 Tagen (das entspricht dem 10. Tag nach Christi Himmelfahrt). Gemäß antiker Praxis wurde dabei der Ostersonntag als erster Tag gezählt. Das Pfingstfest, auch bezeichnet als „Geburtstag der Kirche“, ist durch besondere religiöse Feiern geprägt. Es ist sowohl ein eigenes kirchliches Fest, an dem das von Jesus angekündigte „Kommen des Heiligen Geistes“ gefeiert wird, als auch zugleich der feierliche Abschluss der Osterzeit.

Die Geistsendung an Pfingsten war, wie es in der Kurzgeschichte im Neuen Testament nachzulesen ist, der Ausgangspunkt für das missionarische Wirken der Jünger Jesu. Theologen sehen daher in diesem Ereignis die Geburtsstunde der Kirche. Das Pfingstfest kann somit auch als Geburtstagsfest der Kirche bezeichnet werden. Es ist neben Weihnachten und Ostern das dritte große

Fest im Kirchenjahr und in Deutschland, Österreich und der Schweiz staatlicher Feiertag. Es wird wie die beiden anderen Feste auch an zwei Tagen begangen. Das Datum von Pfingstsonntag und Pfingstmontag richtet sich nach dem Datum von Ostern. Durch den variablen Ostertermin variiert auch Pfingsten zwischen dem 10. Mai und dem 13. Juni.

In diesem Jahr fällt Pfingsten auf den 8. und 9. Juni

Pfingsten ging wie Ostern aus einem jüdischen Fest hervor. Es war ursprünglich ein Erntefest mit Dankopfern. Während das Passah-Fest (Ostern) den Beginn der Getreideernte markierte, wurde am fünfzigsten Tag darauf der Schawuot begangen, der Tag der Darbringung der Erstlingsfrüchte. Später wurde dieser Tag auch als Wochenfest bezeichnet.

Als christliches Fest wurde Pfingsten erstmals im 4. Jahrhundert erwähnt. Die Feier der Pfingsttage war überwiegend vom weltlichen Festwesen bestimmt. Bretonische Sagen, französische und deutsche Ritterromane erzählen beispielsweise von glanzvollen Pfingstfesten des sagenhaften Königs Artus (5./6. Jahrhundert).

Anzeige

Den Michel entdecken

Traditionelles Frühlingsfest
am Pfingstwochenende
7. und 8. Juni 2014

Beginn an beiden Tagen um 11.30 Uhr

Foto: Michael Zapf



Auf dem Kirchplatz gibt es Frühlingsangebote für jeden Geschmack: An bunten Ständen kann man stöbern, Trödel, Bücher und Kleidung entdecken oder Obst, Blumen, Honig, Marmelade, Weine und vieles andere erwerben. Auch für das leibliche Wohl ist gesorgt. Ein besonderer Geheimtipp aus dem kulinarischen Angebot sind die köstliche Maibowle, die in diesem Jahr zur Juni-Bowle wird, und die nach alten Rezepten gebackenen Kuchen und Torten.

Das Frühlingsfest ist für Hamburger und Gäste eine schöne Gelegenheit zum Entdecken, Verweilen und Entspannen und um „hinter die Kulissen“ des Michels zu schauen und das Hamburger Wahrzeichen gründlich zu erkunden. Wir bieten Sonderführungen von der Krypta bis zur Turmspitze.

Sonnabend, 7. Juni

Die Sonderführungen durch Kirche und Krypta beginnen um 15.30 und 17.30 Uhr beim Info-Stand auf dem Kirchplatz. Die Führungen „Geheimnisse des Michel“ finden um 16 und 18 Uhr statt. Treffpunkt: Portal 5, Preis: 3,00 Euro - (Kinder bis 12 Jahre zahlen die Hälfte, Kinder bis 1 m Körpergröße sind frei).

Musikalisch gibt es am Sonnabend um 12 Uhr den Orgelpunkt (Orgelkonzert mit einer kurzen Andacht von insgesamt 45 Minuten Dauer, Eintritt frei). Die Orgeln werden von den Kirchenmusikdirektoren Christoph Schoener und Manuel Gera gespielt.

Sonntag, 8. Juni

Die Sonderführungen finden um 13, 15 und 17 Uhr statt, die Führungen „Geheimnisse des Michel“ um 14 und 16 Uhr, Treffpunkte und Preise wie am Sonnabend.

Pfingsten

Pfingsten ist in Deutschland heutzutage ein eher volkstümlich als kirchlich geprägtes Fest.

In vielen Regionen existieren Pfingstbräuche, die dem anderswo bekannten Maibrauchtum ähneln, so zum Beispiel das Pfingstbaumpflanzen in der Lüneburger Heide,



in Oelde der Pfingstenkranz,



in Mecklenburg das Schmücken des Pfingstochsen, in Frankfurt am Main der Wäldchestag, in Halle (Saale) der Knoblauchs- mittwoch, die Geißbockverstei- gerung in Deidesheim, die Hei- mensteiner Kirmes in Heilbad Heiligenstadt oder die Pfingst- kirmes in Menden.

Mancherorts wird das „Birken- stecken“ praktiziert, wo sich in der Pfingstnacht Junggesellen aufmachen, um ihrer Liebsten eine Birke an die Hauswand zu stellen. Im Bergischen Land pflegt man das Pfingstingen. Junge Männer oder Männerge- sangvereine ziehen von Haus zu Haus und entbieten den Pfingstgruß. Dafür sammeln sie Eier, Speck und sonstige Gaben, aber auch Geld.

In der Jugendarbeit sind traditio- nell Pfingstzeltlager sehr beliebt.

In Österreich und Teilen von Deutschland ist in der Nacht von Pfingstsonntag auf Pfingst- montag die Unruhnacht (Bosheitsnacht). Ursprünglich sollten in dieser Nacht böse Geister ausgetrieben werden, jetzt wird in der „Unruhnacht“ den Mitbürgern verschiedene Streiche gespielt (Pfingststehlen).

Für manche Menschen ist Pfingsten ein Fest der Familie. Sie nutzen das Pfingst- wochenende für kurze Pfingstreisen oder Wanderungen und Fahrradtouren, wo sie sich an dem Anblick der blühenden Pfingstrosen erfreuen können.



Die Pfingstrose

Die Pfingstrosen (Paeonia), auch Päonien genannt, sind die einzige Pflanzengattung der Familie der Pfingstrosengewächse (Paeoniaceae). Diese Gattung umfasst 32 Arten. Die bekanntesten Sorten sind Stauden, also ausdauernde krautige Pflanzen, deren oberirdische Sprossen im Winter absterben; daneben gibt es auch verholzende Arten und Sorten, die meistens als Halbsträucher, seltener als Sträucher wachsen. Ausgangsformen der Kultursorten sind fast immer gärtnerische Züchtungen der Gemeinen Pfingstrose und der Milch- weißen Pfingstrose.

Die meisten europäischen Pfingst- rosenarten sind nur von wenigen Fundorten bekannt und ge- hören daher zu den gefähr- deten Arten. Bis auf zwei an der Westküste Nordamerikas heimische Arten sind alle Pfingst- rosen aus den gemäßigten Klima- zonen und subtropischen Klimazonen Eurasiens verbreitet. Einige Arten gedeihen aber auch in stärker kontinentalen Gebieten Sibiriens und Ostasiens. Verbreitungsschwerpunkt sind aber die subtropischen Bergregionen in Südeuropa, Kleinasien, Kaukasien und Ostasien.

Die Pfingstrosen zählen zu den schönsten und wunderbarsten Blütenpflanzen unserer Gärten. Die große Farbpalette, die Farbzusammenstellung und Form der Blüten ziehen alle Blicke in der Zeit der Pfingstrosenblüte auf sich.

Viele Pfingstrosensorten können alt werden wie Schildkröten und zählen damit zu den langlebigsten Pflanzen, die dem (Hobby-) Gärtner zur Verfügung stehen.

Die Gattung Paeonia wurde 1753 von Carl von Linné in Species Plantarum erstveröffentlicht.

Der botanische Gattungsname

Paeonia ist auf das grie- chische Wort „paionia“

zurückzuführen, das

für den Götterarzt Paian

steht. Der griechischen Sage nach

heilte er mit Hilfe dieser Pflanze

Pluton, den Gott der Unterwelt,

nachdem Herakles diesen im Krieg um

Pylo verwundet hatte. Auch die antiken rö- mischen Dichter wissen Ähnliches von der Pflanze zu berichten.

Vergil sagt im 7. Gesang der Äneis, dass die Göttin Artemis den Virbios, der von den Pferden seines Vaters Theseus getötet worden war, mit Hilfe einer Pfingstrose wieder zum Leben erweckte.



NEUERÖFFNUNG



Am 1. Februar 2014
habe ich meinen Traum wahr werden lassen.
Mit der Eröffnung meines Blumenfachgeschäfts
am Großneumarkt 38 beginnt für mich eine neue Ära.

Sie erhalten bei mir eine individuelle Beratung
Blumen für jeden Anlass, wie
Blumenarrangements für Heim und Büro
Raum-Tischschmuck
Hochzeitsdekorationen
Trauerdekorationen
sowie Schnittblumen, Pflanzen, Keramik & Accessoires

Claudia Rademann

Großneumarkt 38 / 20459 Hamburg / 040 -30706331 / Claudia.Rademann@gmx.de

Öffnungszeiten: Montag - Freitag 7:30 - 17:30 Uhr, Samstag 8:30 - 15 Uhr



veranstaltungen



3. und 4. Mai

Altländer Blütenfest, 21635 Jork, Zentrum, www.altlaender-bluetenfest.de

4. Mai

Haspa Marathon Hamburg Hansemarathon, www.haspa-marathon-hamburg.de

8. und 15. Mai

Theaterstück "Aqua Qua Dabra"
WasserKunst Elbinsel Kaltehofe, Kaltehofe Hauptdeich 6-7, 20539 Hamburg
www.wasserkunst-Hamburg.de und www.aqua-qua-dabra.de

9. bis 11. Mai

825. Hamburger Hafengeburtstag, www.hamburg.de/hafengeburtstag

vom 8. Mai bis 29. Juni

„Argentinische Kunst- und Kulturwochen in Hamburg“,
Galerie Kunststätte am Michel, Neanderstrasse 21, 20459 Hamburg
www.galerie-kam.de

10. Mai

Eurovision Song Contest - Party auf dem Spielbudenplatz / ESC-Party
<http://spielbudenplatz.eu>

17. und 18. Mai

33. Eppendorfer Straßenfest, Eppendorfer Landstraße

23. Mai

Japanisches Kirschblütenfest, Außenalster

23. und 24. Mai

Elbjazz Festival, Hamburger Hafen, www.elbjazz.de

29. Mai bis 1. Juni

84. Deutsches Spring- und Dressur Derby, Derby Park Klein Flottbek

3. bis 9. Juni

Internationales Kurzfilmfestival, <http://festival.shortfilm.com>

9. bis 15. Juni

1. Internationale Musikfest Hamburg-Klassikfestival

13. bis 15. Juni

6. Tag der Musik (mit über 330 Live-Auftritten in Hamburg), <http://tagdermusik-hamburg.de>

20. bis 29. Juni

17. Duckstein-Festival, Jungfernstieg, www.duckstein.de

22. Juni

MOGO Hamburger Motorrad Gottesdienst, am Michel, www.mogo.de

27. und 28. Juni

Schlagermove, St. Pauli, www.schlagermove.de

29. Juni

20. hella Halbmarathon, Reeperbahn bis Rothenbaumchausee
www.hamburg-halbmarathon.de

Änderungen vorbehalten



Polizeiorchester Hamburg

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

Konzertübersicht der öffentlichen Auftritte

Sonntag, 4. Mai – 16 Uhr

Seniorenveranstaltung im Schröder-Stift, Kiwittsmoor 8

Sonntag, 11. Mai – 16 Uhr

Muttertagskonzert im Kurpark Lüneburg zugunsten SOS-Kinderdorf

Donnerstag, 15. Mai – 14 Uhr

Seniorenveranstaltung im Lichtwarkhaus, Holzhude 1

Donnerstag, 22. Mai – 15 Uhr

Hafenkonzert im Schulauer Fährhaus

Freitag, 23. Mai – 13 Uhr

Konzert auf dem Rathausmarkt anl. Jubiläum 200-Jahre-Polizei

Sonntag, 25. Mai – 11 Uhr

Konzert im Ohnsorg-Theater*

Donnerstag, 29. Mai – 10 Uhr

Festgottesdienst in der Jacobi-Kirche anl. Jubiläum 200-Jahre-Polizei

Freitag, 30. Mai – 12 Uhr

Konzert auf dem Rathausmarkt anl. Jubiläum 200-Jahre-Polizei

Samstag, 31. Mai – 12 Uhr

Konzert auf dem Rathausmarkt anl. Jubiläum 200-Jahre-Polizei

Donnerstag, 12. Juni – 14 Uhr

Seniorenveranstaltung im Lichtwarkhaus, Holzhude 1

Samstag, 14. Juni – 15 Uhr

Konzert in Pflanzen und Blumen

Änderungen vorbehalten / *Karten nur über den Veranstalter



„Argentinische Kunst- und Kulturwochen“

in der Galerie Kunststätte am Michel



Anlässlich des 825. Hamburger Hafengeburtstags - mit Partnerstadt Buenos Aires/Argentinien - und im Rahmen des Kulturevents „Art for Charity“, das seit Jahren dem Erfahrungsaustausch von Kunstschaffenden und Kunstgenießern dient und von den Besuchern als Plattform zum Informationsaustausch sowie zur Anbahnung von Kontakten zu Kunst, Politik und Wirtschaft genutzt wird, lädt die Galerie Kunststätte am Michel, Neanderstrasse 21, 20459 Hamburg, vom 9. Mai bis 29. Juni 2014

zu den „Argentinischen Kunst- und Kulturwochen in Hamburg“, einer visuellen, akustischen und kulinarischen Reise, ein.

Eröffnet wird das Event am Donnerstag, 8. Mai 2014, um 18 Uhr, durch Herrn Manuel A. Fernández Salorio, Generalkonsul Argentiniens in Hamburg

Den Besuchern wird ein umfangreiches Kunst-, Kultur- und Gourmetprogramm angeboten, wie z.B.

- Ausstellung ARTgentina - Grafik, Malerei & Skulpturen großer argentinischer Meister
- Filme in Originalfassung argentinischer Regisseure, wie z.B. „El exilio de Gardel“ (Fernando Solanas, 1986)
- Videos in deutscher, englischer und spanischer Sprache, wie z.B. „Ein Spaziergang durch Argentinien“ und „Geschichte der argentinischen Fußballnationalmannschaft“
- Rincon Latino „Bühne frei“ für Tango Tanzpaare & Musiker
- Lukullisches - Landestypische Speisen & Getränke, wie z.B. Wein, Mate Tee und Empanada
- Infostand der Knappschaft Bahn und See, Regionaldirektion Hamburg „Gesundheit auf Reisen“
- Reisevortrag „Höhepunkte Argentiniens“, vorgestellt von Christopher Raabe, Enchanting-Travels AG
- Tombola

Als Gäste werden renommierte argentinische und internationale Künstler, Politiker, Vertreter des diplomatischen Korps und des Europarates sowie Unternehmer aus Deutschland und Argentinien erwartet.

Die „Argentinischen Kunst- und Kulturwochen“ wurden mit der Intention ausgelobt, den interkulturellen Dialog zwischen Deutschland und Argentinien zu beleben und zu fördern.

Durch Information, Dialog und Netzwerkbildung soll die Veranstaltung einen Beitrag dazu leisten, die Möglichkeiten und Perspektiven der kulturellen und wirtschaftlichen Kooperation bei den Hanseaten bekannter zu machen.

Sie soll ihnen dadurch Anreize für einen Kultur- oder Studienaufenthalt in Argentinien bieten. Ebenso soll auf die Möglichkeit eines Argentinien-bezogenen Studiums aufmerksam gemacht werden.

Wir danken den Unternehmen



KNAPPSCHAFT



Schön ist es in Hamburg.
Aber waren Sie schon mal in

Argentinien?

Teil II





Argentinien ist einer der südlichsten Staaten der Erde. Seit jeher zieht das Land Menschen wegen seiner einzigartigen Natur in den Bann. Die Mischung aus europäischem Lebensstil und südamerikanischer Gelassenheit begeistert viele Abenteuerer und Reisende aus aller Welt. Das weite Land lädt durch sein mildes Klima und weites Straßennetz zu Erkundungen ein.

Argentinien ist eine Republik im Süden Südamerikas. Es ist der achtgrößte Staat der Erde und der zweitgrößte des Kontinents; im Hinblick auf die Einwohnerzahl nimmt es dort den dritten Rang ein. Wegen seiner großen Nord-Süd-Ausdehnung hat das Land Anteil an zahlreichen Klima- und Vegetationszonen.

Argentinien ist in 23 Provinzen (provincias) und eine autonome Stadt (ciudad autónoma), Stadt Buenos Aires, untergliedert.

Der Name Argentinien ist vom lateinischen argentum, Wort für Silber, abgeleitet. Der Ursprung dieser Bezeichnung geht auf die Reisen der ersten spanischen Eroberer zum Río de la Plata zurück. Die Schiffbrüchigen der Expedition von Juan Díaz de Solís stießen in dieser Gegend auf Eingeborene, von denen sie mit Silbergegenständen beschenkt wurden, die sie nach Spanien mitnahmen. Um das Jahr 1524 wurde über die sagenumwobene Sierra del Plata berichtet, einen Berg mit reichen Vorkommen an diesem Edelmetall. Ab dieser Zeit wurde der Fluß Solís von den Portugiesen Río de la Plata genannt. Zwei Jahre später übernahmen auch die Spanier diese Bezeichnung. Ab 1860 wird der Name „Republik Argentinien“ als offizielle Bezeichnung des Landes geführt.

Buenos Aires

ist die Hauptstadt von Argentinien und das administrative, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Landes. Ihre Gründer benannten sie nach der Heiligen Santa María del Buen Ayre (spanisch für Heilige Maria der Guten Luft). Die „guten Lüfte“ beziehen sich auf die Lage der Stadt, unmittelbar jenseits der südlichen Grenze des Verbreitungsgebiets der Malaria. Damals glaubte man, die Krankheit werde von der Luft verursacht (mal aria „schlechte Luft“).

Die Stadt Buenos Aires liegt am Río de la Plata (spanisch für Silberfluss), einer trichterförmigen Mündung der Flüsse Río Paraná und Río Uruguay in den Atlantik, an der Ostküste des südamerikanischen Kontinents durchschnittlich 25 Meter über dem Meeresspiegel. Durch diese Lage verdankt Buenos Aires ihre Bedeutung, die sie zum besten Exporthafen Argentiniens machte. Man muss dabei vor Augen haben, dass sie bis etwa 1800 der einzige Zugang zum Meer war, weil der Süden noch von Indianerstämmen beherrscht wurde.

Das Wasser des Río de la Plata ist durch den hohen Eintrag von lehmigem Schlamm trüb. Aus der Luft kann man sehen, wie sich das ockerfarbene Wasser des Uruguay nur langsam mit dem rotbraunen Wasser des Paraná vermischt. Das Revier weist nur geringe Tiefen auf, im Allgemeinen unter 20 m, so dass Schiffe mit größerem Tiefgang, die Buenos Aires ansteuern, ausgebagerte Fahrrinnen benutzen müssen.

1888 ereignete sich im Gebiet des Río de la Plata ein Erdbeben. Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs fand bei der Mündung des Río de la Plata die so genannte Schlacht am Río de la Plata zwischen dem deutschen Panzerschiff Admiral Graf Spee und den alliierten (britischen) Einheiten statt.

Gegründet wurde Buenos Aires 1535 als spanische Militärfestung gegen die ebenfalls in dieses Gebiet vordringenden Portugiesen, die jedoch bald wegen Angriffen der Indianer und Lebensmittelknappheit wieder aufgegeben werden musste. Die definitive Gründung erfolgte schließlich 1580 durch Juan de Garay. Lange Zeit blieb die Stadt ein bedeutungsloser Militärposten des Vizekönigreiches von Lima, der nicht einmal das Recht auf Außenhandel hatte.



Das änderte sich 1776, als das Vizekönigreich des Río de la Plata gegründet und Buenos Aires seine Hauptstadt wurde. Von da an wuchs die Bevölkerung schnell an, was sich nach der Erringung der Unabhängigkeit von Spanien 1816 noch verstärkte, auch wenn Buenos Aires lange Zeit nur Provinzhauptstadt war, deren Gouverneure aber einen großen Einfluss auf das Geschehen im Lande hatten.

Erst 1880 wurde die Stadt zur Hauptstadt Argentiniens gekürt. Liberale Einwanderungsgesetze verschafften ihr zwischen 1880 und 1920 einen schnellen Boom, die „Gran Aldea“ (großes Dorf), wie sie bis 1900 genannt wurde, wurde zur Millionenstadt und verdrängte die anderen wichtigen Städte Argentiniens in ihrer Bedeutung. Ab 1950 wuchs sie über das eigentliche Stadtgebiet hinaus, so dass heute der Großteil ihrer Einwohner in Vororten wohnt, die politisch strikt von Buenos Aires getrennt sind und stattdessen zur Provinz Buenos Aires gehören.

Die offiziell nur 202 Quadratkilometer große Stadt bildet den Kern einer der größten Metropolregionen Südamerikas, dem Gran Buenos Aires mit etwa 13 Millionen Einwohnern. Sie streckt sich heute rund 68 Kilometer von Nordwest nach Südost und etwa 33 Kilometer von der Küste nach Südwesten aus. Sie wird oft als „Wasserkopf“ Argentiniens bezeichnet, da sich hier fast alle wichtigen Institutionen des Landes befinden und in der Stadt und vor allem in der Umgebung etwa ein Drittel aller Argentinier wohnt. Heute zeigt sich die Einwohnerzahl relativ konstant, auch wenn sich die Stadt durch „Country Clubs“ und „Privatviertel“ seit den 80er Jahren weiter spinnenförmig in die Pampa ausdehnt.

Buenos Aires ist als einzige Stadt Argentiniens als „Capital Federal“ autonom, also nicht an eine bestimmte Provinz gebunden. Sie ist ein wichtiges kulturelles Zentrum und wurde 2005 durch die Unesco mit dem Titel Stadt des Designs ausgezeichnet.

Doch trotz ihrer monströsen Größe ist das Zentrum, in dem alle Sehenswürdigkeiten liegen, überschaubar und bietet auch beschauliche Ecken, in denen das Leben einen Schritt langsamer von sich geht. Die Stadt wirkt auf den ersten Blick sehr europäisch, was am Einfluss der Einwanderer aus Italien, Spanien, Deutschland und Frankreich liegt, von denen ein Großteil der Bevölkerung abstammt. Westeuropäische Charaktermerkmale sind in der Architektur, den Flaniermeilen, den baumgesäumten Straßenzügen, den Theatern, Kultureinrichtungen und Kunstgalerien ja sogar in der Sprache klar sichtbar. Buenos Aires spiegelt die Heterogenität Argentiniens auf engstem Raum wieder: Tradition und Moderne, Europa und Südamerika in allen Schattierungen.

Die weltoffene Hauptstadt Argentiniens, welche mit ihrem Charme und ihrer Leidenschaft eine gewaltige Anziehungskraft auf ihre Besucher ausübt wird auch „La Reina del Plata“, die Königin des Río de la Plata, oder auch als das „Paris Südamerikas“ bezeichnet.

Um die lateinamerikanische Identität von Buenos Aires kennenzulernen, muss man sich ein paar Tage Zeit lassen.

Die Einwohner der Stadt werden „porteños“ (Hafenbewohner) genannt. Ihnen haftet in anderen Teilen des Landes das Vorurteil an, arrogant zu sein.

Buenos Aires ist in 48 Stadtteile (Barrios) gegliedert:



Daneben gibt es traditionelle Stadtteilbezeichnungen, die gebräuchlicher sind, als die offiziellen Bezeichnungen: Abasto (Gebiet um den ehemaligen Zentralmarkt und heutigen Einkaufszentrum); Stadtteile Almagro und teilweise Balvanera, Barrio Norte (Wohngebiet der reichen Bevölkerung); Stadtteile Recoleta und Palermo, Congreso (rund um das Parlamentsgebäude), Microcentro (Börsen- und Geschäftszentrum); Stadtteile Retiro und San Nicolás, Once (Gebiet um den Stadtbahnhof Once); Stadtteil Balvanera, Tribunales (Gebiet um den Justizpalast); Stadtteil San Nicolás

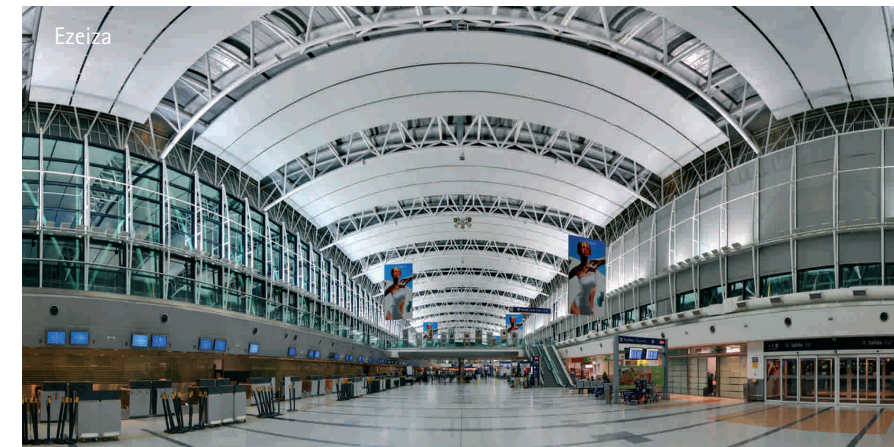
Argentinien kann das ganze Jahr hindurch bereist werden. Das Land erstreckt sich über 30 Breitengrade und weist ganz unterschiedliche Klimazonen auf. Die Temperaturen nehmen generell von Norden nach Süden ab. Die Jahreszeiten sind jenen Europas entgegengesetzt.

Die beste Reisezeit nach Buenos Aires: Oktober bis Februar. Buenos Aires befindet sich in der subtropischen Klimazone. Die durchschnittliche Jahrestemperatur beträgt 17,73 Grad Celsius, die Jahresniederschlagsmenge 1214,6 Millimeter im Durchschnitt.

Erreichbar ist Buenos Aires zu Land, Wasser und Luft

Buenos Aires ist ans internationale Flugnetz angebunden (von Deutschland aus: Frankfurt am Main) und kann ebenfalls von allen Gegenden Argentiniens sehr einfach erreicht werden. Touristen aus Europa erhalten bei der Einreise ein Visum für drei Monate. Der Reisepass muss für die gesamte Zeit des Aufenthaltes gültig sein.

Buenos Aires hat zwei Flughäfen: Für den internationalen Verkehr den Flughafen Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini de Ezeiza, kurz „Ezeiza“ genannt, der am Rande der Vorstadt Ezeiza (40 km südlich der Stadt) liegt und für den Inlandsverkehr sowie für Flüge nach Chile und Uruguay den Flughafen Aeroparque Jorge Newbery, kurz Aeroparque genannt. Er liegt direkt am Ufer des Río de la Plata, etwa fünf Kilometer vom Zentrum der Stadt entfernt. Der Aeroparque wird auch von allen Provinzhauptstädten Argentiniens angefliegen.



Ins Zentrum von Buenos Aires gelangt man vom Flughafen Ezeiza aus am besten mit einem Shuttlebus der Firmen Tienda León oder Transfer Express, den Stadtbussen „Colectivos“ oder den konventionellen gelb-schwarzen Taxis. Taxis sollten nur an den offiziellen Ständen innerhalb des Flughafens gebucht und an den Ständen bezahlt werden. „Schwarze Taxen“ sollten auf jeden Fall gemieden werden.

Das nötige Kleingeld für die Fahrten erhält man in einer Wechselstube für ankommende Gäste im Flughafen. Dort gibt es auch die besten Wechselkurse, allerdings begrenzt auf 50 US\$.

Damit ein „colectivo“ hält, muß man einfach den Arm hochhalten. Ein wenig Geduld mitgebracht bekommt man so schon einen schönen ersten Eindruck von der Stadt.

Buenos Aires ist auch mit einigen Kreuzfahrtlinien erreichbar. Der Hafen liegt im Südosten der Stadt am Río de la Plata, in der Nähe des Busbahnhofs Retiro und dem Mikrozentrum.

Von Buenos Aires aus werden Montevideo und Colonia del Sacramento (Uruguay) mit Fähren sowie mit Schnellbooten angefahren (Fährgesellschaften Buquebus und Colonia Express). Eine Fährverbindung der Firma Cacchiola gibt es von Tigre nach Carmello mit Anschlussbus nach Montevideo. Hier kann aber kein Auto mitgenommen werden.



Buenos Aires hat auch einen großen Hafen, der für große Container- und Tankschiffe geeignet ist. Um diesen den Zugang zu ermöglichen wird regelmäßig eine Fahrinne im Río de la Plata ausgebaggert.

In Buenos Aires gibt es vier Kopfbahnhöfe: Retiro für Züge aus dem Norden, Constitución für den Süden, Once und Federico Lacroze für den Westen.

Die Eisenbahnlinien sind generell in einem sehr maroden Zustand, die Technik gnadenlos veraltet. Das liegt daran, dass in den zurückliegenden Jahrzehnten der Straßenverkehr bevorzugt ausgebaut wurde.

Viele Überlandstrecken sind nicht mehr befahrbar.

Von Córdoba, Posadas, Rosario, Santa Fé, Bahía Blanca, Santa Rosa de Toay und einer Vielzahl von Städten in der Provinz Buenos Aires ist Buenos Aires aus mit der Bahn erreichbar. Die Züge sind preisgünstig, aber meist recht unkomfortabel und langsam.

Da der Personenverkehr mit der Eisenbahn in Argentinien wegen der im Vergleich zu den Überlandbussen geringen Geschwindigkeit und des mangelnden Komforts mittlerweile eine untergeordnete Rolle spielt, verfügt Buenos Aires mit dem Terminal de Ómnibus de Retiro über einen sehr großen Busbahnhof (gelegen neben dem Eisenbahnhof).

Die Überland- oder Fernbusse erfüllen einen verhältnismäßig hohen Standard und fahren in der Regel über Nacht. Am Morgen kommt man in Retiro an und kann mit einem Remis, Taxi, Colectivo (Bus) oder mit der Subte (U-Bahn) ins Zentrum fahren. Die Preise sind für die langen Entfernungen günstig. Am Abend brechen die Busse wieder in alle Richtungen und man kommt am Morgen wieder an seinem Ausgangspunkt an. Semi Cama bedeutet 4 Liegesitze in einer Reihe. Coche Cama bedeutet meistens 3 Liegesitze in einer Reihe, die sich fast waagrecht stellen lassen.

Zusätzlich gibt es kleinere Terminals in einigen Vororten: Almirante Brown, Once, Liniers, Lomas de Zamora und Don Torcuato, bekannt als Ruta 197, die ebenfalls von einigen Städten aus direkt angefahren werden.

Die Straßen in der Stadt sind weitestgehend nach dem Schachbrettmuster angelegt und zumeist Einbahnstraßen. Für die Jahrhundertfeier der Unabhängigkeit 1916 war geplant, dieses Straßensystem durch ein System von Diagonalen, wie in La Plata zu ergänzen. Von den großzügigen Planungen wurden lediglich die Avenida 9 de Julio – keine Diagonale aber die breiteste Straße der Welt – sowie die Diagonal Norte und Diagonal Sur die beide an der Plaza de Mayo beginnen, realisiert.



Im argentinischen Straßenverkehr ist große Vorsicht angebracht, da Verkehrsregeln bestenfalls als „Anregungen“ betrachtet werden. Für einen Ungeübten ist es keinesfalls zu empfehlen sich mit dem Auto in Buenos Aires fortzubewegen; auch außerhalb der Metropolregion ist Vorsicht geboten. Die Straßen sind dort oft mangelhaft ausgebaut, werden von Einheimischen jedoch wie Autobahnen benutzt. Seitenstreifen werden oftmals zur zweiten Fahrspur umfunktioniert. Besonders aufmerksam sollte man bei Dunkelheit bezüglich Fahrzeugen mit geringer oder gar ohne Beleuchtung sein.

Fußgänger sollten Ampeln lediglich als „Empfehlung“ betrachten. Besonders eigensinnig verhalten sich Busse und Taxifahrer. Fahrräder und Motorräder halten generell nicht, Autos eher widerwillig.

Am Sonntag aber, wenn der rücksichtslose Alltagsverkehr sich einen Tag Ruhe gönnt, sind die Porteños oft auf dem Fahrrad anzutreffen; vor allem im Palermo-Park oder in der Reserva Ecologica am Ufer des Rio de la Plata. Verschiedene Agenturen bieten für Touristen geführte Touren an, ganz Abenteuerlustige können auch den nicht allzu gut markierten Fahrradwegen folgen.

Das Straßennetz Argentinien ist auf Buenos Aires ausgerichtet. Somit kommt man von fast allen Orten Argentinien schnell in die Hauptstadt:

Nordosten (Provinzen Misiones, Corrientes, Entre Ríos): Je nach Lage des Ortes über die Ruta Nacional 12 oder 14, die sich in Ceibas vereinigen. Ab Zárate die Ruta Nacional 9 bis Buenos Aires

Norden (Provinzen Chaco, Formosa, Santa Fe): Die Ruta Nacional 11 an den Flüssen Paraguay und Paraná entlang bis nach Rosario, dann die Ruta Nacional 9

Nördlicher Nordwesten (Provinzen Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero): Schnellste Verbindung ist die Ruta Nacional 9 bis Santiago del Estero und dann die Ruta Nacional 34 bis Rosario, dann wieder auf die Ruta Nacional 9. Da die Ruta 9 Stück für Stück in eine Autobahn umgewandelt wird, wird die direkte Reise komplett über die Ruta 9 (über Córdoba) immer attraktiver. Es fehlen aber noch große Teilstücke

Südlicher Nordwesten und Córdoba (Catamarca, La Rioja, San Juan, Córdoba). Ausgangspunkt ist die Stadt Córdoba; angefahren wird sie von Catamarca über die Ruta Nacional 60, von La Rioja über die RN 38 und von San Juan über die RN 20. Ab Córdoba weiter über die Ruta Nacional 9 bis nach Buenos Aires

Westen und Zentrum (Mendoza, San Luis, südl. Córdoba): Die Ruta Nacional 7 führt direkt von Mendoza über San Luis nach Buenos Aires und kann von den verschiedenen Städten der genannten Provinzen über Zubringer erreicht werden. Der Süden von Mendoza bietet die Alternative über die direkte und wenig befahrene RN 188

Südwesten (Neuquén, Westen von Río Negro, La Pampa). Ausgangspunkt ist die Stadt Neuquén, von dort aus RN 22, RN 152 und RN 35 nach Santa Rosa (La Pampa), dann Ruta Nacional 5 nach Buenos Aires

Süden (Patagonien und südl. Provinz Buenos Aires): Die Ruta Nacional 3 führt von Feuerland aus direkt nach Buenos Aires, Zwischenstationen sind Río Gallegos, Comodoro Rivadavia, Trelew, Viedma und Bahía Blanca

Der öffentliche Personennahverkehr wird hauptsächlich mit dieselbetriebenen Bussen „Colectivos“ bewältigt. Das Buslinienetz umfasst mehr als 150 Linien, das zum größten Teil noch mit historischen Bussen aus den 60er und 70er Jahren bestückt ist.

Durch die regelmäßigen Staus auf den Straßen der Stadt und bei nur wenigen Busspuren ist das Einhalten eines Fahrplans beinahe nicht möglich und wird auch nicht ernsthaft von den Fahrgästen erwartet. Der Fahrgast sollte man stets Münzen parat haben, da niemand Geldscheine in Münzen wechseln will.



Von den Porteños wird der Colectivo als eine Quelle des Nationalstolzes angesehen. Als am 24. September 1928 das erste Mal ein Colectivo eingesetzt wurde, handelte es sich dabei noch um einen Kleinbus, der aus einem umgebauten Automobil-Fahrgestell, einem Chevrolet Double Phaeton, hergestellt wurde. Ab 1950 wurden Lastkraftwagen zu Bussen umgebaut.

Oftmals wurden diese Busse mit Fileteados verziert, erhielten dadurch ihren eigenen Charme und sorgten für Farbe auf den Straßen von Buenos Aires.

Die Busse wurden jedoch konstant weiterentwickelt. Hatten die ersten Busse gerade mal fünf Sitze, konnten sie in den 1980ern circa 20 Fahrgäste aufnehmen. Seit 1990 wurde die Busflotte durch neue Busmodelle, speziell für den Zweck des Personentransports hergestellt, modernisiert. Die Zweckerreichung wurde dadurch sicherlich verbessert, ihren eigenen Charakter, wie ihn z.B. die roten Doppeldecker in London haben, hatten sie jedoch verloren.

Fileteado, künstlerischer Malstil, sind gekennzeichnet durch farbenfrohe Ornamente, typischerweise Symmetrie und poetische Ausdrücke, Sprichwörter und Aphorismen, die humorvoll oder schalkhaft, gefühlvoll oder philosophisch sein können.

Sie sind Bestandteil der Kultur der Porteños seit Beginn des 20. Jahrhunderts.



Der Porteño nutzt neben den Colectivos die U-Bahn (subte) und die S-Bahn (tren urbano). Der erste Abschnitt der U-Bahn wurde 1913 eingeweiht. Damit war es das erste derartige Bahnnetz Lateinamerikas und der gesamten Südhalbkugel. Das Netz wurde in den folgenden Jahrzehnten rasch erweitert, aber der Ausbau stagnierte nach dem Zweiten Weltkrieg.

Während der Bauarbeiten für die Linie B fand man 1930 Reste eines Mammuts und eines Mastodon und während der Arbeiten zur Verlängerung der Linie D wie gegenwärtig bei der Linie B fand man Überreste von Glyptodonten. Die an der Linie D gefundenen Reste sind in der Station Juramento (dieselbe Linie) ausgestellt. Die drei an der Linie B gefundenen Glyptodonten sind an der Station Tronador ausgestellt. Alle diese Ausgrabungen wurden von der Universität La Plata und der Universität Buenos Aires überwacht.

Die U-Bahn (6 Linien, von A-H gekennzeichnet) verbindet zentral die wichtigsten Gebäude sowie alle Kopfbahnhöfe; Die Linie H ist momentan noch im Bau befindlich, wobei das Stück zwischen Once und Caseros seit Anfang 2008 in Betrieb ist. Die S-Bahnen fahren von den Kopfbahnhöfen Retiro, Constitución, Once, F. Lacroze und Estación Buenos Aires (trotz des Namens der kleinste) aus in die Vororte. Etwas verwirrend ist, dass es auf den Bahnhöfen für jede Linie (des Bahnnetzes) einen eigenen Plan gibt.



Für den individuellen, öffentlichen Nahverkehr stehen etwa 40.000 Taxis zur Verfügung. Sie sind schwarz-gelb gefärbt und auch für argentinische Verhältnisse recht günstig.

Als seriös gelten die Radio-Taxis (erkennbar am Aufdruck), in denen man auf der Rückseite der Vordersitze z.B. detaillierte Angaben zum Fahrer findet. Der Fahrer verlangt den auf der Uhr angezeigten Preis. Der weicht nur bei Fahrten über die Autobahn (z.B. zu einem der Flughäfen) wegen der Autobahngebühr ab, was dem Fahrgast auch erklärt wird. Dennoch ist hier immer Vorsicht geboten. Taxis kann man überall am Straßenrand durch Heben der Hand anhalten. Daneben gibt es die nicht gekennzeichneten „Remises“, die man von markierten Haltestellen aus und per Telefon anfordern kann.

Ausgehen gehört am Wochenende zu der Lieblingsbeschäftigung der Porteños. Motto ist: „Sehen und gesehen werden“. Auf das Auftreten wird viel Wert gelegt und ein gewisser Machismus ist verbreitet. Wie in Südeuropa beginnt das Nachtleben relativ spät und findet hauptsächlich in der Altstadt, der „Ciudad vieja“ und in den in der ganzen Stadt verteilten Diskotheken und Bars statt. In den Tanzlokalen braucht man sich vor ein Uhr nachts nicht sehen lassen, weil dann noch geschlossen ist, auch während der Woche.

Den Besuchern bietet Buenos Aires bietet einiges an architektonischen Sehenswürdigkeiten aus der Kolonialzeit und der Zeit um 1900.

Kostenlose Stadtführungen, die von Porteños, durchgeführt werden, bietet die Non-Profit Organisation „CICERONES de BUENOS AIRES“ an. Anmeldung ein paar Tage vor Ankunft über Internetseite www.cicrones.org.ar

Praktisch alle Sehenswürdigkeiten der Stadt liegen in einem relativ kleinen, etwa 5 Quadratkilometer umfassenden Gebiet: Zwischen der Mündung des Riachuelo, dem Río de la Plata und dem Parque Tres de Febrero im Stadtteil Palermo, wie z.B.: Casa de Gobierno (Casa Rosada, rosafarbenes Regierungsgebäude), Cabildo im Kolonialstil, Bolsa de Comercio, Palacio de Congreso (großer neoklassizistischer Palast, in dem das Repräsentantenhaus untergebracht ist), Obelisk auf der Avenida 9 de Julio Ecke Diagonal Norte (Wahrzeichen der Stadt), Denkmal von San Martín auf der Plaza San Martín, River-Fußballstadion, Museo Nacional de Bellas Artes (Avenida de Libertador 1473, Stadtteil Reco-

leta, größtes und bedeutendstes Kunstmuseum Argentiniens), Museo Histórico Nacional (Defensa 1600, mit Sammelstücken aus der argentinischen Geschichte, u.a. die Uniform von San Martín), Museo de la Ciudad (Alsina 412, Geschichte der Stadt), Museo de Ciencias Naturales (Ángel Gallardo 490, naturwissenschaftliches Museum), Museo Municipal de Arte Moderno (Avenida Corrientes 1530, moderne Kunst), Museo Nacional de Aeronáutica (Avenida Rafael Obligado neben dem Flughafen Jorge Newbery, Flugzeugmuseum), Museo de Arte Hispanoamericano (Suipacha 1422, Sammlung von Kunstwerken aus der Kolonialzeit), Catedral (Nähe der Plaza de Mayo, Kolonialer Barockstil), San Ignacio de Loyola (Bolívar 225, ältestes Kolonialgebäude der Stadt, 1710), San Francisco (Alsina Ecke Defensa, Franziskanerkirche, 1754), Santo Domingo (Avenida Belgrano Ecke Defensa, Kolonialkirche, 1756, bekannt als Zufluchtsort während der Englischen Invasion 1806), El Pilar (Junín 1904, koloniale Kirche, 1717, schön inmitten grüner Gärten gelegen und direkt an der Plaza Francia bzw. dem Friedhof Recoleta), Teatro Colón (zwischen der Plaza Lavalle und der Avenida 9 de Julio, Bauwerk im neobarocken Stil der Jahrhundertwende um 1900 erbaut).

Hinzu kommen unzählige Parks, wie z.B.: Parque Tres de Febrero im Stadtteil Palermo (weitläufiger grüner Park mit zahlreichen Unterparks, wie z.B.: Zoo, Japanischer Garten, Rosengarten, Botanischer Garten), Parque Sarmiento im Stadtteil Nuñez an der Avenida General Paz (Park speziell für Sportliebhaber), Parque Norte nördlich des Aeroparque Jorge Newbery am Río de la Plata

(kleiner Park mit einem Schwimmbad), Reserva Ecológica am Puerto Madero (Naturreservat auf aufgeschüttetem Gelände am Río de la Plata), Parque Reconquista in den nördlichen Vororten entlang des „Camino del Buen Ayre“ am Río de la Reconquista (aufgeschüttetes Gelände, circa 15 km lang, speziell für Sportliebhaber interessant), Parque de la Costa in der Vorstadt Tigre (kleiner Freizeitpark mit verschiedenen „Fahrgeschäften“). Anreise mit dem Tren de la Costa möglich, einem straßenbahnähnlichen Gefährt), Parque Pereyra Iraola in Berazategui an der südlichen Peripherie, erreichbar über die Ruta Nacional 2 (großer, für Familienausflüge und Picknick empfehlenswerter Park mit Wildtierreservat) und Straßen und Plätze, wie z.B.:

Avenida 9 de Julio (breiteste Straße der Welt. Beiderseits eines begrünten Mittelstreifens verläuft die eigentliche Avenida 9 de Julio mit sechs Fahrstreifen je Richtung), Avenida de Mayo (von vielen alten politischen Gebäuden gesäumter Boulevard), Plaza de Mayo (ehrwürdiger Platz vor dem Regierungsgebäude. Hier finden die meisten Demonstrationen statt), Plaza San Martín (angenehm grüner Platz nahe dem Bankenviertel Retiro), Plaza de Mauricoas, Plaza Francia (Platz am Friedhof Recoleta, auf dem wochenends ein bekannter Kunsthandwerksmarkt stattfindet. Im angrenzenden Kulturzentrum „Centro Cultural“ gibt es Ausstellungen und Veranstaltungen), Plaza Serrano/ Plaza Cortazar (im Szene-Viertel Palermo Viejo), an welchem es hippe Bars gibt, an Wochenenden ein Kleider- und Kunsthandwerksmarkt. Benannt nach dem berühmten argentinischen Schriftsteller Julio Cortazar, dessen wichtigstes Werk „La Rayuela“ (Himmel und Erde) ist.

Es gibt es eine unüberschaubare Menge an Supermärkten, Tante-Emma-Läden und Shoppingcenter, in denen man fast alles erstehen kann. Die Fußgängerzone Florida und die diese kreuzende Lavalle stellt die auf Massentourismus spezialisierte Einkaufsmeile der Stadt dar und bietet vor allem Hochpreis-Modeboutiquen. Hierher werden die Touristenströme von interessierten Kreisen gezielt gelenkt und man wird dort von zahlreichen Personen beinahe belästigt, die Zettel für diverse Angebote (Tagesausflüge in andere Landesteile, Restaurants usw.) verteilen oder Geldumtausch anbieten (von Letzterem ist hier unbedingt abzuraten!).

Günstigere Preise für Kleidung zahlt man in den Einkaufsmeilen von Once (nahe Plaza Miserere) und Munro (14 km nördlich in einem Vorort). Kleider von jungen argentinischen Modedesignern bekommt man auf dem Kleidermarkt Sonnabend und Sonntag am Plaza Serrano/Plaza Cortazar. Im Szene-Bezirk Palermo Viejo liegen außerdem teure Boutiquen, die auch ausgefallene Kleidung verkaufen.

Bekannte Kunsthandwerkmärkte finden sich in der Recoleta (beim Friedhof), in San Isidro und Acassuso (noble Vororte, 20 km nördlich). Kunsthandwerk kann man auch teurer in zahlreichen Shops einkaufen, wobei die originelleren Stücke auf jeden Fall auf den Märkten angeboten werden.

Antiquitäten im altspanischen Stil gibt es im Stadtteil San Telmo südlich des Zentrums. Die Bekanntheit dieser Geschäfte bei Touristen und wohlhabenderen Porteños hat jedoch zu erhöhten Preisen geführt.

Sehr populär bei Touristen ist auch La Boca, ein Stadtteil im Osten der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires und das bekannteste der 48 Viertel

der Stadt. La Boca liegt an der Einmündung des Riachuelo-Flusses in den Río de la Plata und hat daher auch seinen Namen (Boca = spanisch für „Mündung“). Im Westen von La Boca liegt Barracas, im Norden liegen Puerto Madero und San Telmo.

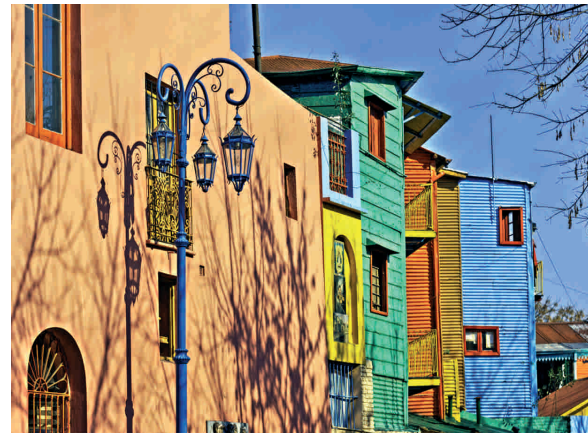
La Boca entstand Ende des 19. Jahrhunderts als Viertel italienischer Einwanderer, die meist als Industriearbeiter tätig waren. Viele der ersten Einwohner stammten aus der italienischen Hafenstadt Genua. 1882 löste sich La Boca nach einem langen Generalstreik von Argentinien los und die Rebellen hissten die genuesische Flagge, die aber sofort vom damaligen argentinischen Präsidenten Julio Argentino Roca wieder heruntergeholt wurde.

La Boca ist auch für das Fußballstadion La Bombonera (Pralinenschachtel) des Fußballclubs Boca Juniors bekannt. Seine Farben (gelb und blau) verdankt es einem schwedischen Schiff, welches im Moment der Gründung vorbeifuhr.

Zu den weiteren Sehenswürdigkeiten des Viertels gehören: Die originellen Häuser, die aus dem Blech abgewrackter Schiffe gebaut und mit Schiffslack bunt bemalt wurden. Künstler preisen ihre Werke auf den Gehsteigen der Straße El Caminito (Der kleine Weg) an, das Theater La Ribera, das Museum Quinquela Martín, die Tangosäle sowie die vielen italienischen Restaurants. Auch im alltäglichen Leben ist der italienische Einfluss bis heute zu spüren.

Interessant ist auch der Markt im Vorort Tigre (35 km nördlich der Stadt), auf dem man insbesondere kunstvoll angefertigte Möbel, aber auch Pflanzen, Tiere und alle Arten von Obst erstehen kann oder mit den lanchas (Barkassen) durch das Delta fahren kann.

In Tigre kann man in einigen Zuflüssen zum Río de la Plata baden – nicht aber im Río de la Plata selbst – Lebensgefahr!



Argentinien bietet eine große Vielfalt an Landschaften. Von reißenden Wasserfällen in tropischen Urwäldern über die unendliche weite Ebene der Pampa bis hin zu staubtrockenen Hochwüsten und Gletschern ist alles zu finden.

Drei Wochen sind, solange man wirklich ganz Argentinien (oder zumindest alle großen Attraktionen) kennenlernen will, das absolute Minimum.

Weniger lohnt sich nur, wenn man wegen eines bestimmten Zieles oder einer bestimmten Region hierher kommt. Die großen Entfernungen und die eher dünnen Flugverbindungen lassen ein Reisen „spontan und schnell durch das Land“ kaum zu.

**Rundreise-Tipps
mit Start in Buenos Aires**

Die Region Nordosten bietet Wasser und Tierspektakel

Sie ist ein subtropisches Dschungel- und Sumpfgebiet, satt an faszinierender Flora und Fauna. Die Hauptattraktion sind die berühmten Iguazu-Wasserfälle, mit ihren 275 Fällen eines der eindrucklichsten Naturschauspiele der Welt. Doch dies sind nicht die einzigen Wasserfälle in der Provinz Misiones.

Der Zugang zu den abgelegenen Moconafällen ist etwas beschwerlich, dafür aber werden sie auch nur von wenigen Touristen aufgesucht. Misiones ist nach den zahlreichen Jesuitenmissionen benannt, von welchen einige zu besichtigen sind. Zu den bekanntesten gehören San Ignacio und Santa Ana.



Hauptstadt von Misiones ist Posadas und unweit der Stadt gelangt man dann in die Provinz Corrientes zur zweiten Hauptattraktion des Nordostens: Das einzigartige Sumpfgebiet Esteros de Ibera. Sümpfe, Flüsse und Lagunen bilden eine einzigartige Landschaft. Sie überrascht mit einer unglaublich artenreichen Tierwelt, die man hier aus nächster Nähe beobachten kann. Otter, Alligatoren, Kaimane, Wasserschweine, Sumpfhirsche und ungefähr 350 Vogelarten sind in den Sümpfen heimisch.

In beiden Provinzen sind große Plantagen von Zitrusfrüchten, Baumwolle und Mate zu finden.

Es gibt keine „beste“ Reisezeit. Ganzjährig herrscht schwüles, subtropisches Klima.

Wer auf Argentinien Landstraßen unterwegs ist, wird vielerorts auf kleine Schreine mit roten Fahnen treffen. Diese sind dem „kleinen Gaucho Gil“ gewidmet, einem im Jahr 1878 verstorbenen, sehr populären Volkshelden. Er gilt als Patron der Fernfahrer und wer ihn hupend begrüßt, erhofft sich dadurch eine unfallfreie Reise. Ursprünglich vor allem in seiner Heimatprovinz Corrientes und im Nordosten des Landes verehrt, finden sich heute in ganz Argentinien Schreine zu Ehren von Gauchito Gil.

Die Region Nordwesten bietet Tradition und Natur pur

Abwechslung sowie landschaftliche und kulturelle Höhepunkte erwarten den Reisenden in dieser Region, welche in touristischer Hinsicht die Provinzen Tucuman, Salta und Jujuy umfasst. Kontrastreich geht es zu und her: Bizarre Schluchten, ausgedehnte Hochebenen, Salzwüsten und schneebedeckte Andengipfel gehen abrupt in subtropische Nebelwälder und fruchtbare Täler über. Hier lassen sich kleine, malerische Dörfer entdecken, in welchen die Zeit stehen geblieben zu sein scheint. Die heimische Bevölkerung hält noch stark an ihren überlieferten Traditionen und Bräuchen fest, vor allem in den weit abgelegenen Bergdörfern, zu denen man oft nur zu Fuß oder mit dem Maultier gelangt. Die pittoresken Dörfer bilden einen interessanten Kontrast zum kolonialen Barock in Städten wie Salta und Tucuman.



Ausgangsort für den Besuch der unzähligen Attraktionen ist meistens Salta. Von hier bieten sich Ausflüge ins Weinzentrum Cafayate, ins Bergdorf Cachi und in die farbenreichen Täler Calchaquies an. Da sich die Gegend aber auch perfekt mit der Zentralregion kombinieren lässt, reist der Besucher möglicherweise via Tucuman an und besichtigt die präkolumbische Stätte bei Quilmes. Die Provinz Jujuy grenzt an Bolivien und Chile und ist geprägt von Hochebenen, Salzseen und Schluchten. Ein Abstecher oder die Weiterreise in die Hochland-Gebiete der Nachbarländer ist sehr empfehlenswert.



Beste Reisezeit April bis November. Diese Monate fallen in die Trockenzeit. Zwischen Dezember und März ist mit mehr Niederschlägen zu rechnen.

Während in ganz Argentinien vor allem gegrilltes Fleisch – je nach Region Rind, Lamm oder Ziege – auf der Menükarte steht, hat die Küche des Nordwestens einen anderen Charakter. Ein großer Teil der Bevölkerung ist indigener Abstammung und dies schlägt sich auch in der Küche nieder. Humitas, Tamales und Locro heißen hier die Speisen, welche viel Mais beinhalten. Locro, ein dicker Eintopf aus Mais, Fleisch und Gemüse, zählt zu den Nationalgerichten Argentiniens und wird landesweit am 25. Mai, dem Jahrestag der Mai-Revolution, gegessen.

Die Zentralregion – Cuyo und Cordoba

Unter dem Namen Cuyo, was in der Sprache der indigenen Ureinwohner „Land der Wüsten“ bedeutet, vereinen sich die Provinzen San Luis, San Juan, La Rioja und Mendoza. Heute blühen hier die größten Obstplantagen und gedeihen die besten Weine Argentiniens. Das Reich der Inkas dehnte sich bis nach Cuyo aus, weshalb man hier auf Ruinen antiker Dorfgemeinschaften und Festungsanlagen trifft.

In Richtung Nordosten trifft man auf das einsame Berggebiet der Sierras Pampeanas, ein Mittelgebirge mit gezackten rötlichen Felsmassiven. Die Gebirgszüge erreichen in einigen Fällen Höhen von bis zu 6000 Meter und sind meist von trockenem Buschland bedeckt. Am bekanntesten sind die Sierras de Córdoba in der gleichnamigen Provinz.

Cuyo schließt westlich an die pampinen Sierras an. Er umfasst im Westen die Zentralanden und im Osten eine flache bis hügelige Trockensteppe, in der jedoch dank der künstlichen Bewässerung Wein angebaut wird. Bekannt ist der Cuyo für sein besonders sonniges Klima.

Je mehr man sich Córdoba nähert, desto bewohnter wird die Gegend. Córdoba erinnert mit seinen Kolonialbauten noch heute an sein spanisches Vorbild und behält sich als Universitätsstadt ihren jugendlichen Charakter.

Ausgangspunkt für Exkursionen in die Region ist Mendoza, eine moderne und lebendige Stadt. Außerhalb der Stadt führen kleine Straßen zu schönen Naturreservaten, berühmten Weingütern und mächtigen Bergmassiven. Der Aconcagua, mit 6959 m der höchste Berg Amerikas, überblickt majestätisch die Region. Die beiden Naturreservate Talampaya und Ischigualasto (Valle de la Luna) bezaubern durch ihre bizarren, von der Erosion geformten Felsformationen.



Beste Reisezeit: November bis April.

Die Seenregion – Die Schweiz Südamerikas

Argentiniens Seenregion gehört zum nördlichen Teil Patagoniens und trägt den Übernamen „Schweiz Südamerikas“. Doch auch wenn es hier ebenfalls viele Seen, Berge und Wälder gibt, befindet man sich immer noch in Argentinien, was einem spätestens beim Anblick der reitenden Gauchos oder der imposanten Vulkane bewusst wird. Insgesamt vier Nationalparks, über hundert türkisfarbene Seen und Lagunen ziehen sich durch dichte grüne Bergwälder. Die schneebedeckten Spitzen der Anden vervollständigen die fantastische Kulisse.

Hauptausgangspunkt für Aktivitäten im Seengebiet ist San Carlos de Bariloche, in dessen Umgebung sich viele sehenswerte Ziele befinden. Von hier geht es ins Tal des alles überragenden Donner-Bergs Tronador, ins charmante Bergdorf San Martín de los Andes und in die touristisch eher unbekanntere, ursprüngliche Region Neuquén. Vor allem Naturliebhaber kommen in der Seenregion auf ihre Kosten und können auf Wanderungen, beim Reiten, Golfen, Fischen oder auf Kayak-Touren die idyllischen Routen und Plätze der Region erkunden. Auch lässt sich die Gegend perfekt auf eigene Faust mit dem Mietwagen bereisen.



Eine Kombination mit der Seenregion Chiles liegt auf der Hand und ist empfehlenswert. Viele Wege führen ins Nachbarland. Der bekannteste ist sicher die Seenüberquerung „Cruce de Lagos“, wo man in einer Tagesfahrt mit Bus und Schiff nach Puerto Montt gelangt.

Beste Reisezeit: November bis März. Die Temperaturen steigen sehr selten auf über 25 Grad. Nachts kann es kalt werden (10 Grad)



Lago Huechulafquen

Lago Futalafquen, Lago Huechulafquen, Lago Epulafquen, sind nur einige der Seen, welche der argentinischen Seenregion zu ihrer Bezeichnung verholfen haben. Ganz und gar nicht spanisch muten die Namen der Seen an und das sind sie auch nicht. Die Seenregion ist

Heimat der Mapuche, einem indigenen Volk, welches sich über Argentinien und Chile erstreckt. In Mapudungun, der Sprache der Mapuche, bedeutet Lafquen oder Lauquen See und diese sind in riesiger Zahl zu finden. Übrigens, auch Flüsse gibt es hier: Paradies und Geheimtipp von Fischern aus aller Welt.

Region Patagonien und Feuerland –
Faszinierendes Ende der Welt

Wild und unbändig erstreckt sich Patagonien bis zum südlichen „Ende der Welt“. Ein scheinbar endloses Gebiet aus Eis, Stein, Gräsern und Wind, über das sich zerfetzte Zuckerwatte-Wolken schieben. Patagonien erzählt Geschichten von Ureinwohnern, Entdeckern, Visionären und Pionieren.

Die legendäre Ruta 40, die sich vom hohen Norden bis nach Feuerland zieht, bietet Abenteurern die Möglichkeit, dieses wilde Paradies auf eigene Faust zu erkunden. Ursprüngliche Estancias an traumhafter Lage laden zum Verweilen ein. Auf kurzen Wanderungen oder mehrtägigen Trekkings lässt sich

Anzeige

diese traumhafte Berglandschaft entdecken. El Calafate ist Drehscheibe für Touren zum Perito Moreno-Gletscher und zum Bergmassiv Fitz Roy. Eine Tagesfahrt entfernt befindet sich der Torres del Paine-Nationalpark in Chile, welcher sich hervorragend mit dem argentinischen Patagonien verbinden lässt. Ushuaia liegt auf der mythischen Insel Feuerland. Von hier bringen Schiffstouren Reisende zum legendären Kap Hoorn, nach Chile und in die Antarktis.

Nach Trelew wird geflogen, wenn Ihre Reise an die Atlantikküste gehen soll. Auf der Halbinsel Valdes sind unzählige Tiere wie zum Beispiel Seelöwen, Pinguine, Wale und See-Elefanten zu sehen.

Beste Reisezeit: November bis März. Die Temperaturen steigen kaum über 20 Grad, nachts können sie auf 0 Grad fallen. In diesen Monaten ist es allerdings oft sonnig und klar, jedoch stets windig.

Patagonien – bezauberndes Land am stürmischen Ende der Welt. Endlose Weiten, einsame Schotterpisten, sagenumwoben und traumhaft schön. Patagonien zieht seine Besucher in den Bann und nicht wenige träumen davon, zurück zu kehren, mehr zu sehen.

Tipp: Kosten Sie von den dunkelblauen Beeren des Calafate-Busches. Die Pflanze, die der kleinen Stadt El Calafate am Lago Argentino ihren Namen gab, blüht im Dezember und trägt Anfangs Jahr Früchte mit magischen Kräften. Wer diese zu sich nimmt, kommt wieder – ganz bestimmt. So die Legende.



Erleben Sie Argentinien hautnah
Ganz persönlich und perfekt organisiert von Enchanting-South America.

Sichern Sie sich
erstklassige Karten für
das Teatro Colón in
Buenos Aires. Buchen Sie
bis zum **31.06.2014**
Ihre Traumreise.
Code Traumreise*

Bei Enchanting-South America finden Sie die ideale Wunschreise. Unsere Länderexperten vor Ort planen mit Hingabe und viel Liebe zum Detail Ihre individuelle Traumreise. Freuen Sie sich auf einen unbeschwerten Ablauf Ihrer Reise. Entdecken Sie die Naturwunder Argentinien und lassen Sie sich auf besondere Begegnungen und Momente ein. Wir freuen uns, Sie bei Enchanting-South America begrüßen zu dürfen!

Enchanting-South America
www.enchanting-southamerica.de
Sonnenstraße 26b, 85622 Feldkirchen
Tel: 089-2897 8840
E-Mail: kontakt@enchanting-southamerica.de

* Planen Sie auf unserer Website www.enchanting-southamerica.de Ihre Traumreise ganz unverbindlich in 3 Schritten. Geben Sie in das Feld Sonstiges den Code "Traumreise" ein. Unsere Reiseberater helfen Ihnen gerne, bei der Planung Ihrer Reise.





zeigt
vom 9. Mai 2014 bis 1. März 2015
auf 600 qm Ausstellungsfläche
die Sonderausstellung

„DAS FAHRRAD.
Kultur, Technik, Mobilität.“

Fahrräder, u.a. aus den renommierten
Sammlungen der Stiftung Deutsches
Technikmuseum Berlin (www.sdtb.de),
des Deutschen Fahrrad museums
(www.deutsches-fahrradmuseum.de) sowie
der Stiftung Historische Museen Hamburg
(www.historische-museen-hamburg.de)
laden zu einer interdisziplinären Reise
durch die Geschichte
des Kultobjekts Fahrrad ein

Weitere Informationen unter
www.museum-der-arbeit.de
www.das-fahrrad.org

Der Begriff „Fahrrad“ wurde von den deutschen Radfahrervereinen 1885 für „Bicycle“ geprägt. Er setzte sich aber erst durch, als in der Zeit der Weimarer Republik die Ablehnung des Französischen als Sprache des Hochadels einsetzte. Aus dem immer noch verwendeten Veloziped wurde das Fahrrad. In der Schweiz hat diese Ablösung des Französischen nicht stattgefunden,

DAS FAHRRAD

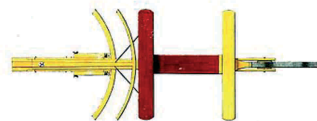
so dass bis heute die Bezeichnung Velo als Abkürzung für „vélopede“ üblich ist. Bis zur Mitte der 1920er Jahre wurde das Wort Fahrrad eher für Motorräder verwendet, und deren Motor hieß häufig „Fahrradmotor“. Auch die Begriffe „Radfahrer“ (umgangssprachlich Radler) und „Radfahren“ stammen von den deutschen Radfahrervereinen.

Das Fahrrad war das erste erfolgreiche Individualverkehrsmittel nach dem Reiten auf einem Tier. Muskelkraftwagen wurden schon im Mittelalter gebraucht, meistens als Wägelchen mit Lakaien-Fußantrieb in herrschaftlichen Gärten. Eine Ausnahme bildeten Wagen für Behinderte, von denen der mit den Armen bewegte Wagen des querschnittsgelähmten Uhrmachers Stephan Farfler der bekannteste ist.

1817 stellte der Forstbeamte Karl Drais seine einspurige, von ihm so genannte Laufmaschine (später Draisine genannt), die als ältestes lenkbares Fahrrad gilt, als Alternative zum Reitpferd vor. In den Jahren vorher gab es Missernten, die den Preis für Pferdefutter beträchtlich erhöhten.

Die Draisine wurde vielfach nachgebaut, aber nicht weiter entwickelt und schließlich vergessen (der Haferpreis fiel wieder) und teilweise wegen der Kollisionsgefahr mit Fußgängern auch verboten. Später konnte man mit den ersten Eisenbahnen größere Entfernungen überwinden. Erst mit dem Beginn der Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden

wieder Laufmaschinen, die bald mit Pedalantrieb ausgerüstet und bis zum Ende des Jahrhunderts im Wesentlichen zum heute bekannten Fahrrad weiterentwickelt wurden. Nur die Gangschaltung wurde erst am Anfang des 20. Jahrhunderts benutzt.



1817
Karl Drais
Freiherrn Carl von Drais

Zunächst dominierten die von der Draisine übernommenen Radgrößen um 60 cm Durchmesser, die bei relativ schwerer Bauweise dank Kräfte ein balancierendes Fahren – mit kleinen Lenkkorrekturen – schon ab geringen Geschwindigkeiten ermöglichten.

Der vermutlich vom Franzosen Pierre Michaux und seinem in die USA ausgewanderten Landsmann Pierre Lallement (US-Patent von 1866) erstmals benutzte Pedalkurbelantrieb wirkte direkt an der Achse des Vorderrades einer Draisine.

Das Pedalieren schräg nach vorne erzeugt Lenkkräfte und erschwert dadurch das Balancieren beim Fahren. Weil das bei der Laufmaschine nötige Ausschreiten nach vorne entfiel, konnte die Sitzposition weiter nach vorn (und höher) gelegt werden, womit die Trittkräfte mehr von oben wirken und das Vorderrad weniger eingelenkt wird. Man ließ zu, dass der Boden auch mit den Zehenspitzen vom Sattel aus nicht mehr erreicht wird, dass man über eine Fußraste hinten am Rahmen auf- und absteigen muss. Dadurch ließ sich der Durchmesser des Antriebsrades auf das 2- bis 3-fache steigern (größere Entfaltung) und pedalerend schneller fahren. Das Hochrad war entstanden.

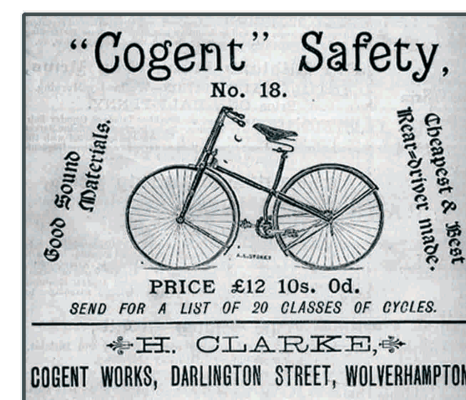
Weil der Fahrer sehr hoch und weit vorn – also nur wenig hinter dem vorderen Aufstandspunkt – saß, waren Stürze durch Bremsen oder kleine Bodenhindernisse häufig und führten zu relativ schweren Verletzungen, unter anderem des Kopfes. Das bezüglich Sicherheit fehlentwickelte Hochrad musste aufgegeben werden.

An die Sturzgefahr beim Gebrauch eines Hochrades erinnert der englische Begriff safety bicycle für das spätere Niederrad. Als Abhilfe gegen die Sturzgefahr wurden zwei Lösungen ausprobiert.

Das amerikanische sogenannte „Kangaroo“ (1884) mit einem halb großem Vorderrad, das einen ins Schnelle übersetzenden Antrieb aus beidseits des großen Rades montierten Pedalen und paarigen Ketten hatte, blieb ein Kuriosum. Der gleichzeitig (1879/1884) eingeführte ins Schnelle übersetzende Kettenantrieb zum Hinterrad mit Tretkurbel zwischen Vorder- und Hinterrad wurde mit dem Rover II 1885 zur Standardkonstruktion für den Pedalantrieb des Fahrrades. Das gegenüber einem Hochrad deutlich kleinere Vorder- und größere Hinterrad näherte sich der ursprünglichen Radgröße der Draisine wieder an. Der Sattel wurde wenig hinter der Fahrzeugmitte platziert. Bis Ende der 1880er Jahre wurde der Rahmen des kettenbetriebenen Niederrades in Statik und Ästhetik zum heute noch üblichen Diamantrahmen verbessert.



Hochrad der Firma Adler ehemals Heinrich Kleyer AG, circa 1885
Sammlung Deutsches Fahrradmuseum, Foto: Karin Plessing



Englische Werbung für ein Sicherheitsniederrad, 1887

Aufgrund seines niedrigen Preises war das Fahrrad das erste massentaugliche Individualverkehrsmittel. In Europa erlangte es in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine große Verbreitung, als es für Arbeiter erschwinglich wurde, die damit den infolge von Industrialisierung und Urbanisierung immer länger werdenden Weg zur Arbeitsstelle zurücklegten.

In den 1960er Jahren war ein allgemeiner Wohlstand in der industrialisierten Welt entstanden, dem zufolge das Fahrrad durch Motorräder und schließlich Autos verdrängt wurde. In den ärmeren Ländern behielt das Fahrrad eine ähnlich bedeutende Rolle wie in Europa zu Beginn des 20. Jahrhunderts, wird aber auch dort bei wirtschaftlicher Entwicklung immer mehr durch das Auto ersetzt (zum Beispiel in China).

Erst nach den Ölkrisen in den 1970er Jahren und wachsendem ökologischen Bewusstsein erlangte das Fahrrad in den Industrieländern Europas wieder größere Bedeutung – vor allem im städtischen Nahverkehr – und auch öffentliches Interesse, was zur Verbesserung der Radfahrinfrastruktur (also z.B. Anlegen von Radwegen und Fahrradabstellplätzen, Einführung von Leihradsystemen) führte und den Anteil der Radfahrer am gesamten Verkehrsaufkommen (Modal Split) erhöhte.

In Deutschland betrug der Bestand an Fahrrädern 2010 ca. 69 Millionen Stück; jährlich werden ca. 4 Millionen Neufahrräder verkauft. In den letzten Jahren fand eine teilweise Verlagerung zu Fahrrädern mit unterstützendem Elektroantrieb (Pedelec) statt.

Termine - Museen

Altonaer Museum, Museumstraße 23, 22765 HH, Tel. 428 135-3582
(tägl. Di-So 10 -17 Uhr) www.altonaermuseum.de
„Arno Schmidt – Schriftsteller und Landschaftsfotograf“, bis 14.09.2014

Ballinstadt, Das Auswanderermuseum, Veddeler Bogen 2, 20539 HH
Tel. 31979 6-01 (tägl. 10-18 Uhr) www.ballinstadt.de
Dauerausstellung „port of dreams“

Brahms-Museum, Peterstr. 39, 20355 HH, Tel. 41913086 (Di-So 10-17 Uhr)
www.brahms-hamburg.de
Kabinettausstellung „... brillant aufgestellt – aus Anlass des 100. Todesjahrs von Alfred Lichtwark“, bis 11.05.14

Bucerius Kunst Forum, Rathausmarkt 2, 20095 HH, Tel. 3609960
(tägl. 11-19 Uhr) www.buceriuskunstforum.de
„Miró. Malerei als Dichtung“, bis 25.05.14
„Kirchner. Das expressionistische Experiment“, 29.05. bis 07.09.14
„Über Wasser. Photographie und Malerei 1800 bis heute“, 13.06. bis 20.09.15

Bücherhallen Hamburg – Zentralbibliothek, Hühnerposten 1, 20097 HH
Tel. 42 606-0 (Mo-Sa 11-19 Uhr) www.buecherhallen.de
Ständig wechselnde Veranstaltungen

Deichtorhallen Hamburg – Int. Kunst und Fotografie – Deichtorstraße 1-2,
20095 HH, Tel. 321030 (Di-So 11-18 Uhr) www.deichtorhallen.de
„Philip Guston. Das grosse Spätwerk“, bis 25.05.14
„Ute Mahler und Werner Mahler – Werkschau“, bis 29.06.14
„Gianfranco Baruchello. Retrospektive“, 14.06. bis 28.09.14

Ernst Barlach Haus – Stiftung Hermann F. Reemtsma, Jenischpark,
Baron-Voght-Straße 50a, 22609 HH, Tel. 826085 (Di-So 11-18 Uhr)
www.barlach-haus.de
„Hans Josephsohn. Die Sache muss leben“, bis 15.06.14

Freie Akademie der Künste, Klosterwall 23, 20095 HH, Tel. 324632
(Di-So 11-18 Uhr) www.akademie-der-kuenste.de
„Instabilität der Wirklichkeit – Bilder von Stefan Hoenerloh“, bis 04.05.14
„Stefan Oppermann“, 15.05. bis 29.06.14

Hamburger Kunsthalle, Glockengießer Wall 1, 20095 HH, Tel. 428542612
(Di-So 10-18 Uhr, Do bis 21 Uhr) www.hamburger-kunsthalle.de
„Serial Attitudes-Wiederholung als Methode seit den 1960ern“, bis 25.05.14
„Feuerbachs Musen – Lagerfelds Models“, bis 15.06.14
„Verwandlung der Welt – Die romantische Arabeske“, 13.06.14 bis 23.02.15

Hamburgmuseum, Holstenwall 24, 20355 HH (Di-Sa 10-17 Uhr, So 10-18 Uhr)
www.hamburgmuseum.de
Dauerausstellung „Taktgeber Hafen. Hamburger Stadtentwicklung im
20. Jahrhundert“
Dauerausstellung „Aufbruch in die Moderne“
„Park Pioniere. 100 Jahre Stadtgrün Hamburg“, 13.06.14 bis 23.02.15

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

Jenisch Haus. Museum für Kunst und Kultur an der Elbe, Baron-Voght-Str. 50,
22609 HH, Tel. 828790 (Di-So 11-18 Uhr) www.jenischhaus.org
Dauerausstellung und ständig wechselnde Veranstaltungen
„Caspar Voght (1752-1839), Weltbürger vor den Toren Hamburgs“, bis 23.11.14

Kunsthau Hamburg, Klosterwall 15, 20095 HH, Tel. 335803 (Di-So 11-18 Uhr)
www.kunsthauhamburg.de
Dauerausstellung und ständig wechselnde Veranstaltungen

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

Museum für Kunst und Gewerbe, Steintorplatz, 20099 HH, Tel. 428134-903
(Di-So 11-18 Uhr, Do 11-21 Uhr) www.mkg-hamburg.de
Ständig wechselnde Veranstaltungen
„Im Kampf um die Moderne Kunst. Künstler der Ära Max Sauerlandt“, bis 18.05.14
„Mythos Chanel“, bis 18.05.14
„Inside Out-Einblick in Mode“, bis 01.06.14
„Patente Instrumente“, bis 24.08.14
„COVERS AND MORE. Illustrationen von Wieslaw Smetek“, 09.05. bis 17.08.14
„Posters. Andy Warhol“, 21.05. bis 07.09.14
„Richard Haizmann. Frühe Zeichnungen und Skulpturen“, 05.06.14 bis Mai 15
„Krieg und Propaganda 14/18“, 20.06. bis 02.11.14

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

Museumsfrachtschiff Cap San Diego, Überseebrücke, 20459 HH, Tel. 364209
(10-18 Uhr) www.capsandiego.de
Dauerausstellung „Ein Koffer voller Hoffnung“
„Der Flug des Condors – Joachim Maack zeigt Fotografien aus Südamerika“,
bis 25.05.14

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

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

Änderungen vorbehalten



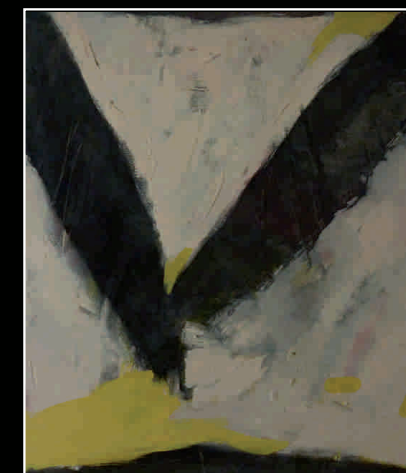
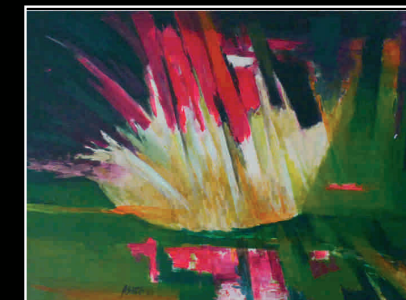
Kulturaustausch
Hamburg-Übersee e.V.
Galerie und Verlag

Galerie Kunststätte am Michel (KaM) | Kulturaustausch Hamburg-Übersee e.V.
Neanderstrasse 21, 20459 Hamburg | +49 (40) 25 49 75 30
info@galerie-kam.de | www.galerie-kam.de
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 10 - 17 Uhr und nach Vereinbarung

Dauerausstellung

Arte America Latina

Zeitgenössische Kunst aus Lateinamerika



Artgentina

Argentinische Kunst- und Kulturwochen

unter Schirmherrschaft des Generalkonsulats Argentinien in Hamburg

9. Mai bis 29. Juni 2014

Vernissage: Donnerstag, 8. Mai, 18 Uhr

Grußworte spricht Herr Manuel A. Fernández Salorio,
Generalkonsul Argentinien in Hamburg



Artgentina

Argentinische Kunst- und Kulturwochen 2014
unter Schirmherrschaft des Generalkonsulats Argentinien in Hamburg
8. Mai bis 29. Juni 2014

Jeden Mittwoch 15 bis 20 Uhr
„Bühne frei“
für Tango Tanzpaare & Musiker



Info und Anmeldung
Galerie Kunststätte am Michel | 040 - 25 49 75 30
www.galerie-kam.de | www.jupaju.de (Veranstaltung)