

Quartier

Magazin für Hafencity, Speicherstadt und Katharinenviertel

*museum für
seefahrt*

Der Querdenker

Der Unternehmer Horst Rahe im Gespräch

Unikate mit Profil

Die Motorradmanufaktur in der Speicherstadt

Central Park

Das vielfältige Quartier Lohsepark



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

Willkommen bei der Haspa in der HafenCity

Für jeden zweiten Hamburger ist die Haspa die Bank seines Vertrauens – und das aus gutem Grund: Seit mehr als 186 Jahren sind wir ein Teil dieser Stadt und der Region. Die Hamburger Sparkasse ist älter als die Speicherstadt und so modern wie die HafenCity. Die Nähe zu unseren Kunden, persönlicher Service und menschliches Banking, Weitblick und Kompetenz sind für uns genauso selbstverständlich wie schnelle und flexible Lösungen.

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

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

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



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

So erreichen Sie uns:

Filiale Kaiserkai
Am Kaiserkai 1
20457 Hamburg
Telefon 040 3579-3421

Filiale Überseequartier
Überseeboulevard 5
20457 Hamburg
Telefon 040 3579-2672

Öffnungszeiten

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

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

Meine Bank heißt Haspa.

Haspa^{is}
Hamburger Sparkasse



**Liebe Leserinnen,
liebe Leser,**

es gibt eine ganze Reihe hochkarätiger Ausflugsziele im Staate Dänemark, die gerade für einen Besucher aus der amphibischen HafenCity erfrischend wirken können. Neben der Hauptstadt selbst zählt dazu schon seit Langem das Museum von Louisiana mit seinem Skulpturenpark an der Ostsee. Etwas weiter nördlich, in Helsingør, ist nun in Sichtweite von Schloss Kronborg und innerhalb eines Trockendocks das dänische maritime Museum auf Kiel gelegt worden. In Kronborg, der alten Zollfestung am Øresund, hat Shakespeare seine Tragödie vom Prinzen Hamlet angesiedelt und ihm die berühmte existenzielle Frage nach dem Sein oder Nichtsein in die Gedanken gewoben. Dieselbe Frage, eher elementar und weniger philosophisch, durchzieht auch die den Naturgewalten ausgelieferte Seefahrtsgeschichte. Ein faszinierender Ort also für das unterirdische Bauwerk des Architekturbüros BIG mit seiner spektakulären Reduktion, bei der ein Teil der Wirklichkeit – wie immer, nur diesmal augenfälliger – unsichtbar bleibt.

Sehr präsent in der HafenCity sind die Bauten des Büros Böge Lindner K2 Architekten. Sie prägen den Stadtteil, auch wenn sich die Urheber selbst eher in Zurückhaltung üben – im Interview erläutern die vier Vordenker ihre Vorstellung vom Bauen. Die wird sich in Kürze auch im Lohsepark wiederfinden, einem Quartier, dass für die Wahrnehmung der HafenCity in der nahen Zukunft eine entscheidende Rolle spielen wird. Hier kommen ebenso ausgiebig diskutierte wie sensible Aspekte zum Tragen, zum Beispiel der Denkmalcharakter des ehemaligen Hannoverschen Bahnhofs, die Integration des sozialen Wohnungsbaus in die behauptete Wohlstandsoase und nicht zuletzt die Bedeutung des programmatisch vermissen Grüns – in diesem Falle des Grünstreifens zwischen dem Brooktor und dem Baakenhafen.

In der Speicherstadt wird an eher straßennahen Problemstellungen gearbeitet. Die Manufaktur Ehinger Krafrad, die im zweiten Boden von Block E residiert, betont sehr erfolgreich die Werte des letzten Jahrhunderts: Es geht um Hubraum, Image und die Sehnsucht nach Profil. Was braucht der Easy Rider mehr – die Maschinen sind da, jetzt muss nur noch die Infrastruktur in Ordnung gebracht werden. Die fast nagelneue Shanghaiallee ist davon natürlich ausgenommen, hier wird stattdessen die biologische Infrastruktur zum schaurigen Schaustück. Gunther von Hagens plastinierte Körperwelten polarisieren beim Zusehen, da hilft weder eine ethische noch eine ästhetische Vorgabe. Immerhin philosophierte bereits Hamlet angesichts eines Schädels – dem eines Hofnarren.

Viel Vergnügen bei der Lektüre dieser und vieler weiterer Geschichten und einen fröhlichen Frühling im Quartier wünscht Ihnen

Thomas Hampel
Herausgeber



KARIN GUENTHER



Harald Popp

Fotografie

Ausstellung
21.2.–5.4.2014

Eröffnung
Donnerstag 20.2.2014
18 Uhr

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

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



museum für seefahrt 8

Fotos: Rasmus Hjortshøj/www.coastarc.com (Seite 4 oben), Thomas Hampel (Seite 4 unten links und Seite 5 unten links), Jonas Wölk/Astrid Hüller (Seite 4 unten rechts), Gunther von Hagens/Institut für Plastination/Heidelberg/www.koerperwelten.de (Seite 5 unten rechts)

Titel: Ein Maritimes Museum im ehemaligen Industriedock, das kann nicht nur die HafenCity. Das neue Seefahrtsmuseum von Helsingør wurde von den Architekten in einem Trockendock der stillgelegten Schiffswerft unterhalb von Schloss Kronborg gebaut – und liegt dabei nicht höher als einen Meter über Normalnull.

Das Foto machte Luca Santiago Mora



central park 18



unikat mit profil 22

Inhalt

Gezeiten

06 Wegbereiter

Dalmanstraße, Dalmannkai, Dalmannhaus: Einer der wenigen einheimischen Namensgeber in der Hafen-City schuf einst die Grundlagen für Hamburgs Hafen

Titel

museum für seefahrt

08 Das versunkene Museum

Dank des Architekten Bjarke Ingels hat das dänische Helsingør seit letztem Herbst ein spektakuläres Seefahrtsmuseum – in einem ehemaligen Trockendock

Architektur

14 Vier gewinnt

Kein Architektenbüro hat in der HafenCity so viel gebaut wie sie: Seit 2001 gestalten Böge Lindner K2 vom Brooktorkai aus ihre eigene Nachbarschaft mit

18 Central Park

Park, Gedenkstätte, Wohnort, Spielplatz: Damit die künftigen Nutzer des Lohseparks sich nicht gegenseitig behindern, ist eine ausgewogene Planung nötig

Wirtschaft

22 Unikate mit Profil

Katrin Oeding und Uwe Ehinger erfüllen Träume auf zwei Rädern: In Block E entwickeln sie maßgeschneiderte Bikes für betuchte Motorradfreunde

28 Der Querdenker

Aus seinem Büro am Kaiserkai plant der Hamburger Unternehmer Horst Rahe die Zukunft des Tourismus zu Wasser und zu Land

Kultur

32 Unter die Haut

Die genauso umstrittene wie beliebte Ausstellung „Körperwelten“ von Gunther von Hagens gastiert ab Mai in der Shanghaiallee

34 Der goldene Schnitt

Die Cutterin und Filmemacherin Sophie Kill hat auf der Cremon-Insel das perfekte Umfeld für ihre Arbeit gefunden

Vermischtes

36 Essen und Trinken

Königsküche – Manee Thai: Royal Thai Cuisine

37 Aus dem Quartier

Erleuchtung für das Überseequartier – Ateliers in Block M – Kunst am Elbberg – Zu Besuch in Gotham City – Überseequartier: In guter Gesellschaft – etage eins: Mode aus Deutschland – Oh it's fresh: Hauptsache frisch

41 Gewinnspiel

41 Buchtipp

42 Das Letzte

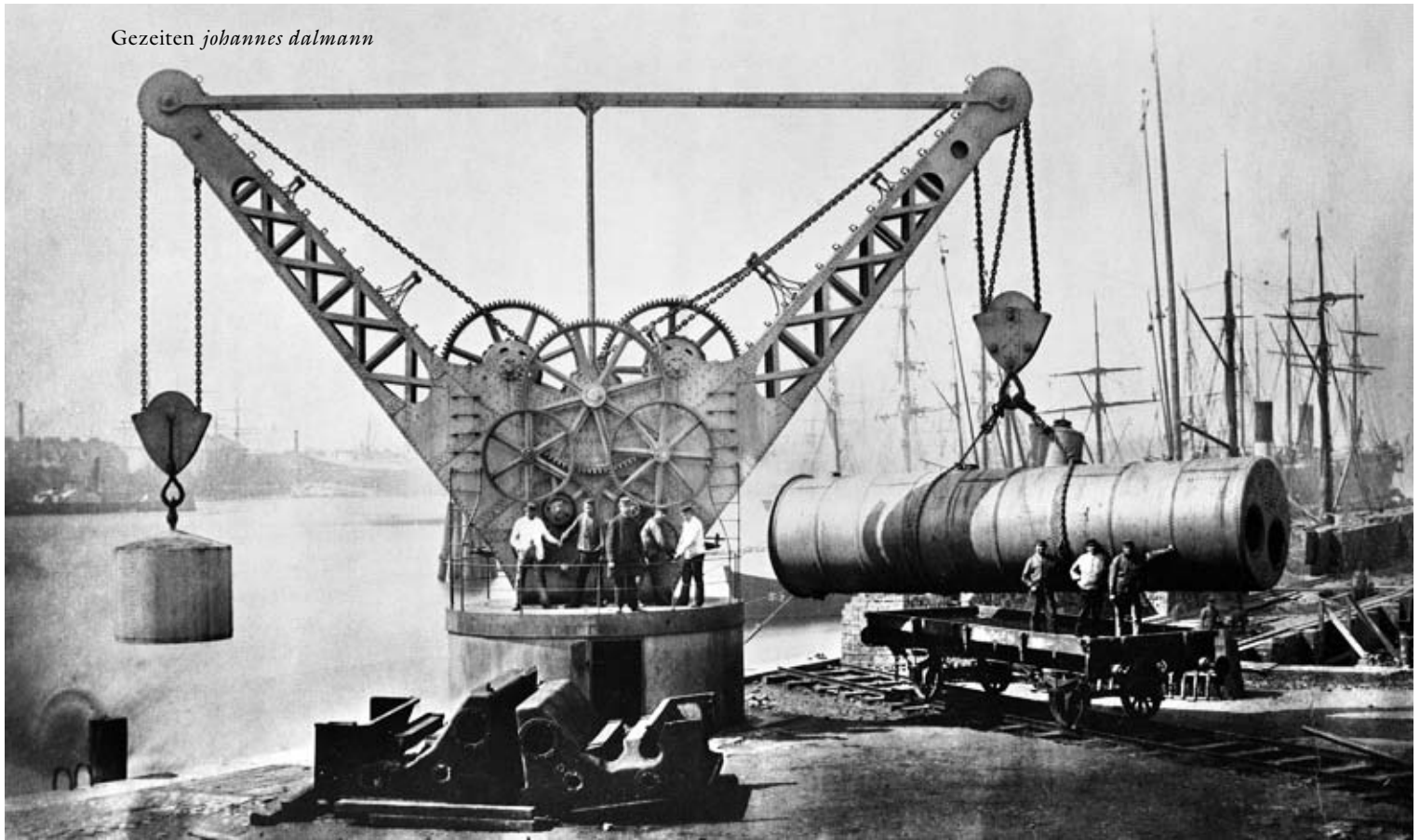
42 Impressum



der querdenker 28



unter die haut 32



Wegbereiter

Der Dalmannkai trägt einen der wenigen Namen in der HafenCity, die heute noch von der Geschichte des Ortes erzählen

Text: Nikolai Antoniadis

Mit dem Bau der HafenCity sind die meisten Überbleibsel des historischen Hafens auf dem Großen Grasbrook verschwunden, und mit den Orten auch deren Namen. Zu den wenigen beibehaltenen Namen gehört der von Johannes Dalmann, der heute hauptsächlich mit dem Dalmannkai verbunden wird, der Uferpromenade am Grasbrookhafen. Lange hieß auch die Erschließungsstraße der Kaizunge nach ihm Dalmannstraße und führte bei der ursprünglichen Ausdehnung des Sandtorhafens bis zum Brooktor. Vor ein paar Jahren wurde der Name dann aufgegeben und die neue Adresse Am Kaiserkai genannt. Dabei war Johannes Dalmann zumindest für



Johannes Dalmann: Vordenker und Wegbereiter für Hamburgs Hafen

den Hafen ungleich bedeutender als der deutsche Kaiser: In der Literatur gilt er gemeinhin als Vater, als Begründer des modernen Hafens, der Hafen selbst als sein geniales Werk, das Maßstäbe für ein Jahrhundert setzte. Auch wenn diese Bewertung etwas überschwänglich ausfällt, so war er doch maßgeblich an der Konzeption des Hafens beteiligt, war die treibende Kraft hinter der Entscheidung für tideoffene Hafenbecken und die Ausstattung der Kaistrecken an den neuen Sandtor- und Grasbrookhäfen mit Schuppen statt mit Speichern für schnelle Sortierung und Weitertransport, mit kombiniertem Kaiumschlag, der landseitig Bahn und Straße, wasserseitig den



140 Jahre Dalmannkai: Handkurbelkran für 20 Tonnen Schwergut, 1872 (linke Seite). Kaiumschlag an Schuppen 14, 1934 (oben links). Abrissarbeiten beim Amt für Strom- und Hafenbau im Zuge der Vorarbeiten für die wachsende HafenCity, 2006 (oben rechts). Dalmanns Grabstelle auf dem Friedhof Ohlsdorf heute (unten links). Die Kaistrecke als grüne Flaniermeile und sonnige Uferpromenade, 2009 (unten rechts)

Umschlag über Elbkähne gestattete, jeweils mittels beweglicher Dampfkrane. Damit hatte Dalmann die entscheidenden Grundlagen für den modernen und schnellen Hafen entwickelt.

Am 4. März 1823 in Lübeck als Sohn eines Kapitäns geboren, hatte Dalmann nach dem Großen Brand 1842 als Zimmermannsgeselle beim Wiederaufbau Hamburgs mitgeholfen, bevor er in Berlin Wasserbau und Mathematik studierte. Danach kam er nach Hamburg zurück und machte Karriere als Beamter, zunächst als Bauleiter bei Deich- und Strombauarbeiten, später beaufsichtigte er Peil- und Baggerarbeiten in der Elbe; 1848 erhielt er die goldene Ehrenmünze, weil er bei einem Sturm auf der Elbe fünf Menschen vor dem Ertrinken gerettet hatte. Nachdem er zunächst kommissarischer Wasserbaudirektor gewesen war, übernahm er das Amt 1864 offiziell. Zu dieser Zeit hatte er die rich-

tungsweisenden Entscheidungen für den Hafenausbau aber bereits getroffen und sich auch in anderen Bereichen engagiert. Ende der 1850er Jahre war er mit den Planungen und Vorarbeiten zum Venloer Bahnhof, später Hannover'scher Bahnhof, und mit der Überbrückung der Norderelbe zwischen Baakenhafen und Entenwerder betraut. 1858, als er das Gutachten zum Tidehafen vorstellte, hatte er ein Konzept für einen Industriebezirk auf Steinwerder vorgelegt. 1869 reiste er als Repräsentant Hamburgs zur Eröffnung des Suezkanals nach Ägypten.

Er starb 1875, erst 52-jährig, und wurde auf dem Friedhof von St. Jacobi in Wandsbek begraben. Sein Grabmal entwarf der prominente Architekt Wilhelm Hauer: ein vier Meter hoher Sandsteinblock mit einem davor kauernden Löwen und einem Bronzerelief mit Dalmanns Gesicht. Nach der Schließung des Friedhofs wurden seine Gebeine 1960 nach

Ohlsdorf umgebettet, sein prächtiges Grabmal aber nur zum Teil überführt. Erhalten sind Löwe und Bronzeplatte, nicht aber der Sandsteinblock. Dalmanns herausragende Bedeutung für Hamburg zeigt auch sein Konterfei, das eine der beiden Säulen über dem Kamin im Phoenixsaal des Rathauses ziert.

Im Zuge der Veränderung des Straßengrundrisses durch die HafenCity wurde nicht nur die Dalmannstraße auf der Kaizunge umbenannt; es verschwand auch das verbliebene Stück auf dem Großen Grasbrook, an dem bis 2005 das Amt für Strom- und Hafenbau stand. Lediglich ein Gebäude blieb erhalten, weil es unter Denkmalschutz stand. Heute wird es „Altes Hafenamt“ genannt und steht an der Osakaallee. Ein letztes Zeugnis der Straße gibt das kurze Straßenstück Am Dalmannkai, die Verlängerung der Überseeallee (ehemals Versmannstraße) nach Westen. ■

Das versunkene Museum

Zu den herausragenden neuen Waterfront-Bauten gehört auch eines mit besonderem Tiefgang: Das „Museet for Søfart“ im dänischen Helsingør. Mit Schloss Kronborg ist die Stadt bereits in die Liste des Welterbes der UNESCO aufgenommen, nun hat sie sich ein neues untergründiges Handels- und Seefahrtsmuseum zugelegt

Text: Dirk Meyhöfer

*Das Seefahrtsmuseum in Helsingør zur
Zeit seiner Eröffnung im Oktober 2013*





So klar und untergeordnet sich die neue Museumsarchitektur gibt (oben), so aufgeregt ist der Ausstellungsmix (rechts) präsentiert, wo die Exponate sich so wild auftürmen, wie es der Architektur draußen verboten ist



Die Kombination aus Seefahrt und Museum bringt den HafenCitojen unwillkürlich ins „Fahrwasser“ des heimischen Internationalen Maritimen Museums. Peter Tamm hat im ehemaligen Kaispeicher B sich und seiner Sammlung maritimer Exponate ein eindrucksvolles Denkmal gesetzt. Die Geschichte der Seefahrt wird dort in einem historischen Backsteinspeicher erzählt, der möglicherweise bald selbst zum Welterbegehören wird. Helsingør und die HafenCity sind Gastgeber für die sentimentale Erinnerungskultur einer Seefahrt, die es nicht mehr gibt. Auch wenn die beiden Museumsbauten nicht unterschiedlicher sein können, ist die jeweilige architektonische Lösung beeindruckend und lässt sie in derselben Liga spielen. Und das geheime Band zwischen beiden Hafenstädten wird durch die Erfahrung noch gestärkt, dass das Festland der dänischen Seemacht vor gar nicht allzu langer Zeit bereits in Altona begann.

Unweit der schwedischen Küste liegt im dänischen Helsingør am Øresund Schloss Kronborg, in dem nicht nur Shakespeare seinen Hamlet leben und sterben ließ, sondern dessen drei schlanke Renaissancetürme aus dem 16. Jahrhundert ein erster oder letzter heimatlicher Gruß für die dänischen Seefahrer war, die in ihr Land zurückkamen oder es verließen.

Der richtige Platz also für ein Seefahrtsmuseum. Wenn da nicht die strengen Regeln der UNESCO für das unmittelbare Umfeld eines Welterbes wären und die Dänen ihr royales Erbe nicht über alles lieben würden: „Höhe Eins“ (in Metern) heißt die Formel. Höher darf nicht gebaut werden – und das wird eingehalten. Eine gläserne Balustrade ist das einzige Bauteil

über Normalnull. In der blendenden Eis- und Schneelandschaft dieses Wintertages bleibt selbst sie im Dunst unauffällig. Erst wenige Meter vor dieser gläsernen Umzäunung wird das 146 Meter lange, zehn Meter tiefe ehemalige Trockendock aus ruppigem Stahlbeton sichtbar.

Die Ausgangslage in skandinavischen Häfen wie Malmö, Göteborg, Oslo oder Helsingør ist die gleiche wie in Hamburg. Dort, wo früher die Ladungen der Seeschiffe umgeschlagen oder wie hier Fähren und Frachter gebaut wurden, ist infolge des Strukturwandels plötzlich in Altstadt Nähe viel Raum für Neues – und hier kann, wir wissen das, Spektakuläres entstehen. Deshalb würdigten die Architekten den Wunsch des Museumsdirektors nach einer Ikone anfangs noch durch eine Skizze, die an das berühmte Guggenheim-Museum in Bilbao erinnerte. Es kam anders.

Das neue Bauwerk selbst ist kein Haus im üblichen Sinne, sondern wirkt von oben gesehen wie eine leere Arche, die über Brücken und Rampen ans „Festland“ angeschlossen ist. Im Winter ist die Annäherung ein maritimes Abenteuer. Wenn die Gangways wie an diesem Morgen nicht geräumt sind, wird die Beplankung zur Piste, und man ist den Krücken beinahe so nahe wie eine skandinavische Prinzessin in Hamburg.

Das eigentliche Museum breitet sich hinter dem rauen Dockbeton aus. Ausgerechnet der dänische Architekt Bjarke Ingels (BIG), der binnen weniger Jahre zwei Architekturbüros



Der Museumseingang befindet sich am Fuße der Rampen innerhalb des ehemaligen Trockendocks (oben). Strand und Meer liegen hier ebenfalls unterhalb Normalnull (rechts)

in Kopenhagen und New York mit weit über 200 Mitarbeitern aufgebaut hat, taucht also ab. Ingels gilt seit der Jahrtausendwende weltweit als Wunderkind der Architekturszene, kein spektakulärer Architektenwettbewerb, zu dem er nicht eingeladen wird. Er benutzt Bauplätze als Bühnen, die er perfekt für seine „Personal Performance“ ausstaffiert. Für seine Kommunikation geht er ungewöhnliche Wege. So etwa 2009 mit seiner Ausstellung „Yes is More“, in der er das Format des Comics in der Ausstellung und im Katalog instrumentalisierte. Sein neues Büro in einer ehemaligen Kronkorken-Fabrik für Carlsberg ist kirchenhoch – die vielen weißen Arbeitstische mit Apple-Computern werden von schwarzen T-Shirt-Trägern umlagert wie die Pforte einer Szenedisco. Man spürt förmlich die Energie in der Halle aufsteigen. Gut versinnbildlicht durch Fragmente der alten Stromversorgung wie Isolatoren und Kabelstränge für die ebenfalls erhaltenen Laufkrane.

Das Museet for Søfart ist ähnlich grandios, doch in die andere Richtung gebaut: „Obwohl unter der Erde“, sagt Bjarke Ingels, „ist es uns gelungen, das höchste Gebäude zu errichten, das wir jemals für Dänemark erdacht haben.“ Der Boden des Trockendocks liegt zehn Meter unter dem Erdboden, Bohrpfähle zur Sicherung der Anlage ragen noch einmal 30 Meter in die Tiefe. Auf diese Weise ist Bjarke Ingels zum Helden des Paradoxen geworden: zu einem, der bisher als ehemaliger Herold der signature architecture galt und dessen Markenzeichen künstliche Hügel und Berge sind. Für die HafenCity



Architekt Bjarke Ingels liebt die perfekt überraschende Performance: Katalog zu einer seiner Ausstellungen als Comic!

.....





Schwarzes T-Shirt statt Blaumann: Wo früher Kronkorken für Carlsberg produziert wurden, entsteht heute das neue architektonische Bild der Welt neu: BIG-Hauptquartier und Atelier Kopenhagen

plante er 2008 die „Alpenwiese“, eine schwimmende Eventinsel im Hafenbecken vor der Elbphilharmonie, die in diesem gebirgigen Zusammenhang als Hintergrund-Gletscher interpretiert wird. In Helsingør sind zwischen Wettbewerbsgewinn und Fertigstellung fünf lange Jahre vergangen, was dem Schwierigkeitsgrad der Aufgabe geschuldet ist. Aber fünf Jahre sind vermutlich die Hälfte der Bauzeit der Elbphilharmonie und in Gletscherzeit gemessen ohnehin vernachlässigenswert.

.....

„Obwohl unter der Erde“, sagt Bjarke Ingels, „ist es uns gelungen, das höchste Gebäude zu errichten, das wir jemals für Dänemark erdacht haben.“ Der Boden des Trockendocks liegt 10 Meter unter dem Erdboden, Bohrpfähle zur Sicherung der Anlage ragen noch einmal 30 Meter in die Tiefe. Auf diese Weise ist Bjarke Ingels zum Helden des Paradoxen geworden: zu einem, der bisher als ehemaliger Herold der signature architecture galt und dessen Markenzeichen künstliche Hügel und Berge sind

.....



Bjarke Ingels (ganz oben) und sein Team (von links nach rechts): Thomas Christoffersen, David Zahle, Andreas Klok Pedersen, Finn Nørkjær, Jakob Lange, Kai-Uwe Bergmann, Sheela Maini Søgaard

Das maritime Museum hat auch nicht die Charakteristik „gefrorener Musik“, was bisweilen von der Elbphilharmonie behauptet wird, sie ist, wie die Süddeutsche Zeitung meinte, mit „gefrorenem Seegang“ zu vergleichen. Und der Beobachter im dänischen Winter ahnt, wo das frostige Spektakel, unterstützt von einer perfekten Audio-Installation, kulminiert: im Untergeschoss, wo in einem schrägen Raumfluss aus Beton und Glas, der jede Ahnung von rechten Winkeln vergessen macht, Schiffsmodelle, Navigationsgeräte und andere maritime Pretiosen präsentiert werden. Die gesamte Außenwand wird per Projektion zum Meer, der Boden wirkt wie Sand und Wasser in einem, und die polygonalen Glasvitrinen mit historischen Schiffsmodellen oder Navigationsgeräten werden scheinbar zu schaukelnden Eisschollen. Der Raumrausch aus Rampen, sanft geneigten Böden und asymmetrischen Ausstellungskabinetten will eines suggerieren: Wir sind Schiff!



Die Museumsinnenarchitektur lebt von fantastischen Durch- und Einblicken und von der Abwesenheit des Rechten Winkels: Alles schwebt!

Und die Durchblicke in den offenen Innenraum des alten Docks zeigen, wo es hätte gebaut werden können.

Das ist die neue Art einer implodiven Architektur, die die Formexplosion über der Erde nicht mehr nötig hat. Wer schnell nach Helsingør aufbricht, kann auf den internen Rampen, die temporäre Ausstellungen aufnehmen können, die Entstehungsgeschichte verfolgen. Dort und im vorzüglichen Ausstellungskatalog werden manche Superlative abgebildet: etwa die drei schweren Stahlbrücken, die das Verbindungsgerüst des Museums bilden, oder die komplizierte Gründung unterhalb des Meeresspiegels. „Wir können

auf Architektur und Konstruktion stolz sein“, sagt Bjarke Ingels, „sie bilden jetzt ein Gesamtkunstwerk, das die dänische Seefahrtsgeschichte bestens nacherzählt!“ Und er hat Recht, viele der gezeigten Museumsschätze sind vielleicht etwas weniger exklusiv, und die technische Inszenierung an vielen Stellen auch kein unique selling point. Aber ein Ausstellungsstück ist sicher ein echter Superlativ – das Trockendock selbst. ■

Entdecken Sie neue Horizonte!

Dänische Mentalität gepaart mit einem ausgeprägten Private Banking Verstand bildet die Grundlage für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Informieren Sie sich jetzt über den dänischen Weg im Private Banking!

Persönlich. Ehrlich. Nah.
jbpb.de

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

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

 **JYSKE BANK**
PRIVATE BANKING



Vier gewinnt

Das Team von Böge Lindner K2 Architekten über Wohnen im Park, Arbeiten nach dem Kant'schen Imperativ und darüber, wie man Schlimmeres verhindern kann

Text: Nikolai Antoniadis

Als Sie 2001 an den Brooktorkai zogen, gab es die HafenCity erst auf dem Papier.

Böge: Wir sind von Anfang an dabei. Als wir hier einzogen, standen da unten noch das alte Zollamt, die kleine Polizeistation und die Kaffeesilos. Wir haben diese Anfangszeit praktisch live vor der Haustür miterlebt: den alten Bestand, die ersten Baufelder, die Baustellen – viele davon unsere eigenen!

Kozian: Wir haben hier unser eigenes Umfeld gestaltet. Wann kann man das schon?

Böge: Als wir 1997 von der HafenCity erfuhren, waren wir genauso überrascht wie alle anderen. Das war natürlich spannend, weil sich plötzlich ein riesiges Betätigungsfeld öffnete. Aber die logische erste Frage war eigentlich: Was wird in diesem Zusammenhang mit der Speicherstadt geschehen?

Sie konnten diese Frage selbst beantworten: Sie gehörten zu den Büros, die am Sandtorkai die ersten Gebäude der HafenCity gebaut haben.

Keßling: Richtig. Zu den Vorgaben gehörte unter anderem, dass das Gebäude ziegelbesetzt sein sollte. Wir fanden es prinzipiell positiv, an dieser Nahtstelle zwischen der Speicherstadt und der neuen HafenCity ein Gegenüber zu schaffen, das eine Verbindung über die Materialität schafft. Detlev Kozian hat damals lange nach dem richtigen Stein gesucht, der konform zur Speicherstadt sitzt. Interessant war an dieser Nahtstelle aber die Frage: Machen wir hier gestalterisch einen Bruch oder nicht?

Kozian: Städtebaulich gab es klare Vorgaben. Es handelt sich quasi um Punkthäuser, zwischen denen man hindurch die Speicherstadt oder aus der anderen Richtung den Kaiserkai sehen kann. Eine völlig andersartige Struktur, mit zweigeschossigen Loftwohnungen, aber doch ähnlich zur Speicherstadt. Beides sollte farblich und thematisch miteinander korrespondieren.

Böge: Die ersten Baufelder am Sandtorkai waren total stringent vorgegeben. Es gab keine Diskussionen über Ziegel, Ku-

bus, die Sockelzonen oder die Abstände zwischen den Baukörpern. Das war alles völlig klar! Alle haben damals wahnsinnig geschimpft, dass man überhaupt keine Fantasie mehr haben dürfe! Aber wenn man heute das Ergebnis sieht, muss man sagen, dass die Bauten am Sandtorkai sicher nicht so monoton sind wie viele befürchtet haben.

Ist die Verwendung von Backstein in Hamburg in Ihren Augen eher Fluch oder eher Segen?

Böge: Das Gute am Backstein ist: Er verhindert Schlimmeres. Er nivelliert in seinem Rahmen einigermaßen schlechte Bauten (*lacht*). Ich würde das aber nicht mit Bedeutung aufheizen. Es ist ein Material wie jedes andere auch, ein gutes Material, das man auch schlecht verwenden kann. Es ist auf jeden Fall kein Allheilmittel. Allerdings muss ich auch sagen: Nach meinem Studium in Stuttgart stellte ich mir die Frage, wo ich hinwollte, wenn nicht in den Süden nach München. Für einen jungen Architekten

mit Ambitionen stand da eigentlich nur Hamburg oder Berlin zur Debatte. Und wenn Sie sich an Berlin in dieser Zeit, in den 70er, 80er Jahren, erinnern: Die Stadt war graubraun von der Kohle, die die Haushalte zum Heizen verwendeten. Da fand ich es in Hamburg sehr angenehm, dass es wenigstens Ziegel gab.

Aber es war nicht der Grund, warum Sie sich für Hamburg entschieden haben?

Böge: Nach Berlin wollten wir damals nicht, weil es im geteilten Deutschland eine abgeschlossene Stadt war.

Ihr erstes selbstständiges Projekt war trotzdem in Berlin.

Böge: Unser erstes Projekt war 1980 eine Schule in Moabit, ein Projekt mit großem sozialem Anspruch. Über 50 Prozent der Schüler waren Kinder von Migranten, die meisten Türken. Es gab einen pädagogischen Modellgedanken, und den haben wir konkret in Architektur umgesetzt. Wir haben die Schule konzipiert wie eine kleine Stadt.

Das war der Auftakt für eine ganze Reihe von Bildungseinrichtungen, die Sie seither realisiert haben, wie die Jacobs University in Bremen oder das Institut für Physik und Astronomie der Uni Potsdam. Aktuell sind Sie am Wettbewerb zum Campus Steilshoop beteiligt, mit Stadtteilschule und Quartierszentrum, und am Lohsepark sind die Arbeiten an einem Wohnprojekt im Gange, in dem auch ein Quartierstreff und eine Kindertagesstätte integriert werden. Bringen solche Mischnutzungen Konflikte mit sich, auf die man architektonisch reagieren muss?

Böge: Unter heutigen Gesichtspunkten handelt es sich nicht wirklich um ein gemischt genutztes Gebäude, nur weil im Erdgeschoss eine andere Nutzung vorgesehen ist als Wohnen. Das ist nur die erste Stufe von Mischnutzung. Richtig spannend wird es erst, wenn man das im größeren Zusammenhang sieht, also in den Auswirkungen für die Umgebung. Das beste Beispiel für ein gemischt genutztes Gebäude steht im Überseequartier, das Haus Virginia. Dort findet man

Hotel, Wohnen, im Erdgeschoss Läden. Das kann man wirklich als Hybridgebäude bezeichnen. Trotzdem sieht es noch relativ einheitlich aus. Aber darin besteht natürlich die Herausforderung: Nutzungen so zu mischen, dass sie sich gegenseitig befruchten und nicht stören, also sie vernünftig zu mischen und nicht einfach nur zu mischen.

Prüfen Sie Ihre Gebäude hin und wieder im Rückblick darauf, ob sie funktionieren, ob sich Ihre Entwürfe in der Realität bewähren?

Böge: Wir bei Böge Lindner K2 kommen alle aus einer Zeit, in der Architektur auch etwas mit Sozialromantik oder Sozialutopie zu tun hatte. Wir schleppen diesen Anspruch immer mit wie eine Art Kant'schen Imperativ. Wenn ich ein Stück Erde in meine Verantwortung bekomme, wenn ich bauen darf, dann muss es hinterher schöner sein als vorher; es sollte die Welt ein bisschen im positiven Sinne verändert haben. Ich habe zum Beispiel lange Kontakt zu dieser



Fotos: Thomas Hampel (1, 4), Jonas Wölk (2, 3)



Ocean's End, eines der ersten Häuser am Sandtorkai (1). Architektengemeinschaft: Lutz-Matthias Keßling, Ingeborg Lindner-Böge, Jürgen Böge und Detlev Kozian (2). Die Büroräume am Brooktorkai (3). Bürohaus SKAI von Böge Lindner, fertiggestellt 2009 (4)

„Das Gute am Backstein ist: Er verhindert Schlimmeres. Er nivelliert in seinem Rahmen einigermaßen schlechte Bauten. Ein gutes Material, das man aber auch schlecht verwenden kann. Er ist auf jeden Fall kein Allheilmittel“

Schule in Moabit gehalten. Nach dem Bau war dieses soziale Projekt sehr, sehr erfolgreich, inzwischen hat sich das aus verschiedenen Gründen geändert. Als ich vor ein paar Jahren zu einem Schulbaukongress eingeladen wurde, habe ich dieses alte Projekt herausgeholt und gesagt: Ich finde es total lästig, dass wir ständig neue Konzepte und Ansprüche formulieren, uns aber nicht mit unseren alten Versuchen beschäftigen. Das, was wir Architekten vor 30 Jahren gebaut haben, ist noch gar nicht ausgewertet worden! Ob es funktioniert oder nicht und warum nicht, weiß ich nur von den Lehrern, mit denen ich gesprochen habe.

Keßling: Ob Gebäude funktionieren, hängt ja auch von sehr unterschiedlichen Faktoren ab. Natürlich wird eine Verbindung wie zum Beispiel im Lohsepark, also öffentlicher Park, Kindertagesstätte und Wohnen, von einigen als Konfliktpotenzial verstanden. Ich glaube aber, dass man das nicht unbedingt als Konflikt begreifen muss.

Wie können denn eine Kita und ein öffentlicher Park zusammen mit Wohnungen funktionieren?

Keßling: Am Lohsepark haben wir klar horizontal geschichtet: Weil Kinder nicht viel Treppen laufen können, ist die Kita

in der Sockelzone, also im Erdgeschoss und in der ersten Galeriezone. Während die Katharinenschule die Spielfläche auf dem Dach hat, haben wir die Spielfläche im Hof organisiert: ein abgedeckeltes Spielgebäude, strukturiert wie ein Gittergarten, in dem die Kleinen frei spielen können. Ansonsten wird der Lohsepark selbst zum Spielgelände für die Kinder. Das ist dort auch nicht die einzige Kindertagesstätte, sondern in den nächsten Blöcken befinden sich, glaube ich, zwei weitere Kitas. Auf der Seite zur Steinschanze gibt es auch noch einen Quartierstreff im Bereich der Genossenschaftswohnungen, das heißt, die Nut-



zungen werden hier gestaffelt: Unten ist der öffentliche Bereich, in den oberen Stockwerken der private.

Kozian: Wohnen am Lohsepark wird zukünftig eine sehr schöne Adresse. Anders als die anderen Freiflächen in der Hafencity, die hauptsächlich über Wasserflächen und Kaiwandanlagen bestimmt sind, entsteht hier ein zentraler Park. Deshalb haben wir uns gefragt: Wie können wir den Parkrand gestalten?

Keßling: Beim Lohsepark hatten wir – anders als beim Haus Virginia, wo wir den ganzen Block formen durften und auf diese Weise auch die Blockränder bestimmen konnten – nur eine Teilfläche des Baufeldes, einen Baukörper in L-Form als eine Hälfte eines Karrees zu bearbeiten. Für dieses L gab es Vorgaben, zum Beispiel roter Ziegel, auch die Höhenstrukturen waren natürlich angegeben, die sich im Wesentlichen an den Bestandsbauten am Nordende des zukünftigen Parks orientieren.

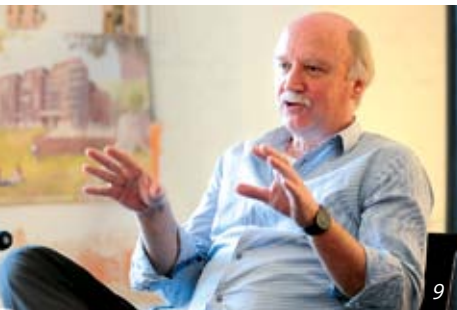
Kozian: Wir haben also überlegen müssen, wie wir diese L-Figur gestalten, so-

dass wir einen Block bilden, der trotzdem Einzeladressen darstellt. Wir haben deshalb versucht, die Baumasse zum Park hin zu zergliedern, indem wir diese große Blockstruktur parzellieren und ein, zwei, drei Häuser schaffen. Das war das Prinzip. Darüber hinaus kam uns beim Wettbewerb die Fassadenthematik ganz gelegen, denn vor dem Block sollte ursprünglich noch für sechs Jahre die große Lagerhalle stehen, die jetzt zum Glück frühzeitig abgebrochen wurde, die aber für uns noch einen Entwurfsimpetus beinhaltete, weil wir seitlich Abstände einhalten mussten. Daraus sind dann teilweise diese Überkragungen am Eckbau entstanden. Man versteht das heute nicht mehr, denn die Halle ist weg. Trotzdem wirken diese Rücksprünge auch ohne die Halle nicht wie Provisorien, sondern werden im Gegenteil plötzlich zum Identifikationsmerkmal für die Einzelhaussituation.

Wenn Sie jetzt noch am Strandkai bauen würden, hätten Sie in der westlichen

HafenCity in fast jedem Quartier Ihren Abdruck hinterlassen ...

Böge: Am Strandkai haben wir damals die städtebauliche Überarbeitung gewonnen. „Gewonnen“ muss man allerdings in Anführungsstriche setzen. Es gab einen zweistufigen Wettbewerb für Unilever: In der ersten Phase ging es um den Städtebau, in der zweiten um das Gebäude. Wir haben das ziemlich kess aufgezogen, indem wir gesagt haben: „Der städtebauliche Entwurf, der vom Strandkai vorliegt, ist gut. Uns fällt auch kein besserer ein.“ Wir haben ihn deshalb im Prinzip so gelassen wie er war, nur ein bisschen über Materialität und Anmutung ergänzt und Unilever auf ein anderes Grundstück gestellt. Damit haben wir dann den städtebaulichen Wettbewerb gewonnen. Das war unser Beitrag zum Strandkai. Wir haben dann natürlich auf die weitere Bearbeitung verzichtet, weil das Konzept nicht von uns war, sondern von ASTOC. Aber jetzt nehmen wir wieder an den aktuellen Wettbewerben zum Strandkai teil. ■



9



10



11

Fotos: Thomas Hampel (5, 7, 10, 11), Jonas Wölk (6, 8, 9)

Detail- und Gesamtansicht vom Haus Virginia im Überseequartier (5 und 7). Modell der Gesamtschule Wilhelmsburg (6) im Büro von Böge Lindner K2 in der Speicherstadt (8). Jürgen Böge im Gespräch (9). Die markante rote Fassade des Bürogebäudes SKAI am Sandtorkai (10). ElbElysium mit Seniorenwohnungen am Kaiserkai (11)



Visualisierung: Vogt Landschaftsarchitekten AG



Foto: Thomas Hämpel

Central Park

Die Arbeiten am Lohsepark haben begonnen. Als größte Grünanlage des Viertels liegt er nicht nur im Zentrum eines neuen Quartiers, sondern auch im Zentrum von Überlegungen zur gesamten HafenCity

Text: Nikolai Antoniadis

Er ist die „grüne Lunge“. Die „grüne Seele“. Der „Central Park“ der HafenCity. Er soll, so die Auslober des freiraumplanerischen Wettbewerbs 2009, „eine ganz besondere Atmosphäre entfalten“, „sich von der Qualität gewöhnlicher Parkanlagen deutlich unterscheiden und sich in seiner gesamten Anmutung als zukunftsweisende Parkanlage einer Metropole des 21. Jahrhunderts erweisen“. Der Lohsepark. Die HafenCity Hamburg GmbH versteht ihn als „Volkspark“, dessen Entwicklung für die HafenCity „einen Meilenstein“ darstellt: als innenstädtisches Erholungsgebiet, als überörtliche Freiraumverbindung, wohnungsnaher Parkanlage und Gedenkort mit Dokumentationszentrum. Er soll Platz für Spielplätze bieten, für ein Spiel- und Gemeinschaftshaus, ein Café und an seinen Rändern für mehrere 100 Wohnungen, Schulen, Kindertagesstätten, Geschäfte.

Das Gefühl der Ereignislosigkeit

Die Volksparks wie sie zu Beginn des 20. Jahrhunderts etwa in Berlin, Köln oder Hamburg entstanden, hatten vor allem gesellschaftliche Missstände aufgegriffen und Parks geschaffen, in denen breite Schichten der Bevölkerung frei zugängliche Wiesen, Schwimmbäder, Sportplätze, Cafés, zuweilen sogar Bildungseinrichtungen nutzen konnten. Im Grundsatz wird diesem Gedanken auch im Lohsepark gefolgt, auch wenn ein „Volkspark“ zumindest in seinen Dimensionen andere Assoziationen auslöst. Wer die Broschüren zum Lohsepark liest,

Der Lohsepark wie er sich ab 2015 vom Baakenhafen aus präsentieren könnte (oben). Das Areal heute: Bei Erdarbeiten werden Relikte des Hannoverschen Bahnhofs freigelegt (unten)

denkt an großzügige Parkanlagen, in denen zahlreiche Nutzungen nebeneinander unterkommen. Von einem Park spricht man üblicherweise bei 2,5 bis 25 Hektar, von einem Wohngebietspark bei etwa 10 Hektar. Der Lohsepark ist mit 4 Hektar etwas größer als der Jungfernstieg und erstreckt sich als 80 Meter breiter Grünstreifen vom Ericusgraben zum Baakenhafen. Wichtiger als seine Größe ist aber das Angebot, das er seinen Besuchern macht: Dabei ist „Nutzungsoffenheit“, darauf wies die Landschaftsarchitektin Constanze Petrow in einem Vortrag in der HafenCity hin, „ein ganz wesentliches Merkmal von Parks“. Entscheidend sei ein „Grundgefühl der Ereignislosigkeit“. Das schließe Vielfalt und Abwechslung nicht aus, „aber gerade die anspruchslose ästhetische Wahrnehmung ist es, die den Reiz und Genuss des Freiraumbesuchs ausmacht“.

Wohnbrücken, chinesische Gärten und Seilbahnen

Während der frühen Diskussionen um den Park wurde daher die Frage gestellt, ob ein Quartierspark wie der Lohsepark die Funktionen eines zentralen Parks für die HafenCity erfüllen könnte, vor allem mit den geplanten Features: Spielplätze für Kinder, ein Sportplatz, ein Gedenkort für deportierte Juden, Sinti und Roma, im Süden eine U-Bahnstation mit Fahrradstellplätzen. 2007 lancierte Hadi Teherani auch noch seine Idee einer „Living Bridge“, gefolgt von dem erhofften öffentlichen Echo. Bei einer Verwirklichung dieses Vorhabens wäre der gesamte Südteil des Lohseparks entfallen, die Straßen an seinen Seiten hätten verbreitert werden müssen, da sie bei Wohnungen auf der Brücke und Autoverkehr zum südlichen Elbufer zu klein wären. Auch ein Chinesischer Garten war ins Gespräch gebracht worden, den etwa die Handelskammer für durchaus realisierbar hielt. Dabei ging es natürlich nicht da-



Visualisierung: Böge, Lindner K2 Architekten

Visualisierung des im Bau befindlichen Wohnblocks von Böge Lindner K2 Architekten an der Westseite des Lohseparks

rum, ob sich ein solcher Exotismus irgendwie für den Park eignete, sondern lediglich um einen Showeffekt, der den öffentlichen Raum in den Dienst des Städtemarketings stellte. Dieses Interesse, den Lohsepark zu einer Art Themenpark zu machen, der sich für kommerzielle Interessen instrumentalisieren lässt, ist bis heute nicht vom Tisch. Zum Beispiel sehen die Pläne für eine Seilbahn über die Elbe – die von den weltweit führenden Seilbahnunternehmen Doppelmayr Garaventa und Leitner in Kooperation mit Stage Entertainment betrieben werden, um die Anbindung an die Musicaltheater im Hafen spektakulär zu inszenieren – den Lohsepark als denkbare Startposition: mit einer Gondelstation, einem 95 Meter hohen Mast und erhofften 1,5 Millionen Fahrgästen pro Jahr.

Ausgerechnet in der HafenCity?

Der Park kann nicht alle Ansprüche aufgreifen. Im Verlauf der Planungen wurden daher mehrere Punkte gestrichen, etwa der Chinesische Garten oder der Sportplatz, der ins Oberhafenquartier wandert. Aber auch die verbliebenen Nutzungen sind vielfältig, Spielplätze, Gastronomie, ab 2015/16 wird ein Schulzentrum mit Gymnasium gebaut, hinzu kommen Kitas, Läden und Wohnungen. Auch Sozialwohnungen. Diese Nachricht wurde 2011 auf dem vorläufigen Höhepunkt der Diskussion um Wohnungsnot, Mietwucher und die Wohnungsbauoffensive des Senats wie eine kleine Sensation gefeiert. Wer früher danach fragte, warum in der HafenCity kein sozialer Wohnungsbau betrieben würde, bekam zu hören, es ergebe keinen Sinn,

ausgerechnet hier Wohnungen zu subventionieren. Das Geld, um Neubauwohnungen im Stadtzentrum auf eine Miete von 5,90 Euro zu drücken, könnte anderswo sinnvoller eingesetzt werden. Außerdem ging (und geht) man davon aus, dass die verschiedenen Bauträgerkonzepte – Genossenschaften, Baugemeinschaften, Miet- und Eigentumswohnungen – eine gute soziale Durchmischung gewährleisten. Der öffentliche und politische Druck hat zumindest das erste Argument in den Hintergrund gedrängt. Die ersten beiden Baublöcke am Lohsepark sehen jeweils etwa 35 subventionierte Wohnungen vor, ein Drittel davon im ersten Förderweg, zwei Drittel im zweiten Förderweg, also Mieten von 5,90 bis 8 Euro pro Quadratmeter. Inzwischen ist diese geringe Anzahl, die manche eher als Feigenblättchen und weniger als neuen Trend verstanden, durch die Planungen am Baakenhafen weit in den Schatten gestellt: Dort werden Sozialwohnungen in ganz anderen Größenordnungen errichtet.

Neben geförderten Wohnungen entsteht rund um den Park ein Mix aus Eigentums- und Mietwohnungen mit verschiedenen Bauträgern, darunter die Baugenossenschaft Bergedorf-Bille, die bereits am Kaiserkai gebaut hat. Der von ihr entwickelte Gebäudekomplex wird auch zwei Kitas, ein Ärztezentrum, Gewerbeflächen und eine Begegnungsstätte enthalten. Auf dem Nachbargrundstück tritt ein Konsortium verschiedener Wohnungsbau- und Stadtentwicklungsgesellschaften als Bauherr auf. Zu diesem Projekt zählen eine weitere Kita und Wohnungen einer Baugemeinschaft, die ein innovatives Verkehrskonzept umsetzen will, mit Carsharing-Angeboten, vergünstigten HVV-Anwohnerickets, Elektro-Ladestationen in der Tiefgarage und einem Elektro-Fahrrad-Pool. Das letzte Grundstück auf der Westseite des Parks, gegenüber der HafenCity Universität, ist inzwischen dem Immobilienentwickler Harmonia anhand gegeben worden, der dort Wohnungen und ein Hotel plant.



Foto: Thomas Hampel

Ausstellungsdetail am Info-Pavillon zum Hannoverschen Bahnhof am Lohseplatz

Ein zweieinhalb Meter tiefer Riss

Als die Ergebnisse der ersten Architektenwettbewerbe zum Lohsepark 2011 präsentiert wurden, ging man noch davon aus, die Güterhalle der Spedition Georg Dietrich werde bis 2017 die weitere Entwicklung der Parkfläche blockieren. Durch deren vorzeitigen Abriss geht die Hafencity Hamburg GmbH aber nun davon aus, dass der Park bis Ende 2015 fertiggestellt ist. Das ist auch für die Gedenkstätte relevant, deren Umsetzung zwar intensiv diskutiert, aber auf die Zeit nach 2017 verschoben wurde. Gerade sie ist eine besondere Herausforderung.

Die meisten Gedenkstätten liegen außerhalb der Städte, zumindest nicht in deren Zentrum und nur sehr selten in Parks, die vorrangig der Erholung dienen. Insofern gibt es nur wenige Vorbilder. Aber während eines Kolloquiums zum Thema führte die Landschaftsarchitektin Constanze Petrow 2007 mehrere Beispiele an, bei denen Erinnerungsorte in den städtischen Alltag integriert wurden: So „Der verlassene Raum“ auf dem Koppenplatz in Berlin, ein Denkmal, das gleichzeitig mit der Umgestaltung des Platzes realisiert wurde, sodass sich nun direkt daneben ein Rasen, ein Spielplatz und Sitze befinden, die ausgiebig genutzt werden. Ein weiteres Beispiel ist das Denkmal für die ermordeten Juden Europas, ebenfalls

in Berlin. Der Grund für den Besuch, so Petrow, sei für viele hauptsächlich die Arbeit des Star-Architekten Peter Eisenman. Aber die Qualität von dessen Arbeit zeige sich eben daran, dass sich Besucher, sobald sie einmal dort sind, eben doch mit dem Thema auseinandersetzen, und das mitten im Stadtzentrum.

Die Topografie stellt eine weitere Herausforderung dar. Weil das Gelände auf hochwassersicheres Niveau von über 8 Metern üNN gebracht werden muss, die Relikte des Bahnhofs aber aus Gründen der Authentizität auf dem historischen Niveau von 5,40 Metern üNN verbleiben sollen, ergibt sich eine Art Fuge, ein zweieinhalb Meter tiefer Riss quer durch den Park. Der Park wird insgesamt in verschiedene Höhen gestaffelt, die von der historischen Ebene über die Parkebene (6,50 Meter üNN) hinauf zum Stadtniveau führen. Als Verbindung zwischen diesen Ebenen dienen Böschungen und Terrassen, von denen sich eine quer in den Park hineinschiebt und einen Teil des Hannoverschen Bahnhofs nachzeichnet, von dem lediglich die westlichen Gewölbe erhalten sind.

Gedenkort, Volkspark, Wohnort. Gerade diese scheinbare Unvereinbarkeit wird am Ende vielleicht die Qualität des Lohseparks ausmachen. Denn sie kann sicherstellen, dass die gewünschte Vielschichtigkeit nicht in trivialer Themenvielfalt gesucht wird. ■

GRATIS FÜR SIE:
GEGEN VORLAGE DIESER ANZEIGE ERHALTEN SIE AB EINEM EINKAUFSWERT VON EURO 199,95 EINE WASSERDICHTWECKENDER BAG.*

* Promotionszeitraum ab dem 15. März, nur so lange der Vorrat reicht, ausschließlich auf Ware der aktuellen Kollektion, nicht kombinierbar mit Gutscheinen und anderen Promotions.

SAINT TROPEZ - NEWPORT - PORTO CERVO
GAASTRA
— Since 1897 —



Seit 2008 arbeiten Katrin Oeding und Uwe Ehinger am Aufbau ihrer Motorradmarke, dem Ehinger Kraftrad. Dabei leben sie konsequent ihren eigenen Kult – und verstehen sich zugleich als Hüter eines nahezu verlorenen Motorradwissens

Unikate mit Profil

Katrin Oeding und Uwe Ehinger entwickeln Custombikes für gehobene Ansprüche – und eine neue Marke gleich dazu. Das Rad erfindet das Unternehmerpaar dabei zwar nicht neu, liefert aber ein beeindruckendes Beispiel für moderne Wertschöpfung mit viel Leidenschaft

Text: Sven Grönwoldt, Fotos: Jonas Wölk, Astrid Hüller

Brook 5, 2. Boden: Es ist einer dieser besonders schicken Arbeitsplätze in der historischen Speicherstadt, ideal für kreative und innovative Köpfe. Tatsächlich spürt der Besucher beim Betreten dieser Etage sofort ein wenig Zeitgeist – gemischt allerdings mit einer ordentlichen Portion Industrieromantik. Das Interieur ist absolut stilecht: An den Decken hängen klassische Fabrikleuchten, Akten und Ordner werden in alten Werkzeugschränken gelagert, und in der Ecke steht eine Werkbank, an der gewiss schon jahrzehntelang harte körperliche Arbeit verrichtet wurde. Und dann sind da noch die verrosteten Benzintanks auf den schlichten Wandregalen und in der Mitte des Raumes das gute halbe Dutzend edler Motorräder im Stil der 1930er und 1940er Jahre.

Eine Schrauberwerkstatt befindet sich hier jedoch ebenso wenig wie ein Museum für Industriedesign. Nur, was genau geschieht auf diesem Speicherboden, hinter der Luke 5, wo ehemals Importgüter wie Kaffee, Tee und Gewürze umgeschlagen wurden? Das Geschäft von Katrin Oeding und Uwe Ehinger ist komplexer, aber nicht minder bodenständig. Die Motorräder im Zentrum jedenfalls sind mehr als reine Staffage. Um sie geht es – und um den Aufbau einer Marke. Oeding ist auf Corporate Identity und Brand Development





Vom klassischen Motorsport inspiriert: Die Maxime Reduced to the Max wird bei Ehinger Kraftrad zum Stilmerkmal

spezialisiert, Ehinger ein Veteran in Sachen Vintage-Bikes. 2008 gründeten die beiden das Unternehmen Ehinger Kraftrad – und teilen seitdem beim täglichen Job ihre Begeisterung für schlichtes, funktionales Design und straßentaugliche Motorräder.

Ihre eigene Street Credibility betonen die beiden Gründer auch gern: Katrin Oeding steuert zwar in erster Linie das Know-how für Gestaltung und Markenführung bei, das sie während ihrer langjährigen Agenturlaufbahn erlangt hat; ihre enge Beziehung zu heißen Motorrädern entwickelte sie jedoch schon viel früher: „Ich habe Benzin im Blut“, sagt sie lächelnd. „Schon als Kind habe ich viele Stunden in meiner ostdeutschen Heimat beim Speedway verbracht.“ Seitdem hat sie ein Faible für diese im Westen kaum noch beachtete Motorsportart. Später, in ihrer Wahlheimat Hamburg, arbeitete sie

als Designerin und gestaltete Literatur, Markenbücher und Kampagnen für Autobauer wie Lamborghini und Audi. Den Designansatz für die Ehinger Krafträder umschreibt sie dann auch gern im Agenturjargon und betont immer wieder ihre Lieblingsformel: „Reduced to the Max“. Dabei kommt ihre Begeisterung für mechanische Fragen und ausgefeilte Motorradtechnik besonders dann zum Ausdruck, wenn sie direkt neben den Maschinen im Showroom über Details spricht – zum Beispiel neben der 650er Triumph Thunderbird 6T, also exakt dem

Sonderanfertigungen mit Airbrush-Verzierungen und Chrom-Extras sucht man vergeblich. Pimpen dürfen andere

Modell, auf dem schon Marlon Brando in „The Wild One“ posierte; oder der ebenso seltenen 1200er Harley Davidson Red Flathead von 1939, die im Originalzustand über mehrere Generationen auf der Straße bewegt wurde – und somit genau die Eigenschaften mitbringt, die Uwe Ehinger liebt.

Bereits Mitte der 1970er Jahre begann der passionierte Biker mit dem Motorradhandel und bereiste dafür die ganze Welt auf der Suche nach seltenen Fundstücken. Er machte Scheunenfunde in Uruguay, abenteuerliche Geschäfte in Chile (dort wurden 50 US-Dollar und ein funktionsfähiges Fahrrad kurzerhand – und zur Freude aller Beteiligten – gegen eine reparaturbedürftige Indian-Vierzylinder getauscht) und kaufte der südkoreanischen Regierung Teile der Flotte ausgedienter Polizeimaschinen ab. „Mehrere hundert Maschinen habe ich bis Ende der 80er gekauft, verkauft und aufgearbeitet“, verrät Ehinger. „Danach war der Markt leergefegt; und wer heute tatsächlich noch ein altes Original im Familienbesitz hält, kennt durch das Internet längst die traumhaften Preise auf dem internationalen Sammlermarkt.“

Mit originalen Vintage-Bikes handelt Ehinger daher nur noch selten. Sein Hauptaugenmerk gilt heute den eigenen Entwicklungen, den „Interpretationen“, wie er die Umsetzung seiner Motorradkonzepte gern nennt. Und hier ergänzen sich die beiden Unternehmensgründer ideal: Der Tüftler Ehinger, der seine Entwürfe am Computer mit CAD-Software und in 3-D-Ansicht zeichnet, und seine Partnerin Katrin Oeding, die für die stringente Designumsetzung verantwortlich ist.

Die Resultate dieser Zusammenarbeit stehen direkt neben den alten Originalen im hauseigenen Showroom. Zwar erinnern auch diese Motorräder allesamt an die Formsprache der 1930er und 1940er Jahre; ihre Baukomponenten sind jedoch neu oder zumindest komplett überarbeitet. Eine 2012er Triumph Bonneville (bei Ehinger umgetauft in Triumph Street



Matter Lack und wenig Chrom: Originale Vintage-Bikes wie die Harley Davidson Red Flathead von 1939 sind Zeitzeugnisse einer alten Motorradkultur, deren Philosophie seit ein paar Jahren im Brook 5 wiederbelebt wird

Tracker) hat dann nur noch wenig mit ihren Schwestern vom Laufband gemein, wirkt ohne ihr Retrokleid von der Stange sportlicher und als moderner Klassiker doch irgendwie authentisch. Und auch bei der umgebauten Version einer Harley Davidson Grey Knucklehead scheint nur der kräftige Motor mit den charakteristischen außenliegenden Stößelstangen im Originalzustand geblieben zu sein; alles andere wurde elegant geliftet und auf das Wesentliche reduziert. Statt eines entbehrlichen Schutzblechs am Vorderrad bekommt so ein Bike bei Ehinger dann lieber mal eine moderne Zündung. Alles im Sinne der alltäglichen Fahrfreude.

Aufgemotzte Sonderanfertigungen mit flammenden Airbrush-Verzierungen und blendenden Chrom-Extras sucht man hier vergeblich. Pimpen dürfen andere. Selbst das Design der auffälligsten Maschine im Showroom, des schneeweißen Snowracer, orientiert sich an den schlichten Formen der Wettbewerbsmaschinen klassischer Motorsportarten wie Trial und Speedway sowie dem in den 1930er Jahren in den USA populär gewordenen Hillclimbing. „Für die Umsetzung dieses Konzepts wurden wir 2013 sogar mit dem renommierten if

Product Design Award ausgezeichnet“, verkündet Katrin Oeding stolz und fügt noch schnell hinzu: „Grundsätzlich fahren unsere Showbikes auch auf der Straße.“

Die Designerin mit der ausgeprägten Motorradliebe bezeichnet sich selbst auch gern als Bauhaus-Anhängerin – und tatsächlich achten sowohl Oeding als auch Ehinger bei der Entwicklung ihrer Zweiräder konsequent auf die Erfüllung jener bereits von Gropius und seinen Mitstreitern geforderten Produkteigenschaften: Die Dinge müssen haltbar sein und schön, aber stets auch ihre praktische Funktion erfüllen. Lediglich das Low-Budget-Kriterium, das die deutschen Designväter aus Weimar und Dessau gern zusätzlich zu ihrem hohen Anspruch an edle Verarbeitung und hochwertige Materialien postulierten, erfüllen die Zweiräder aus der Speicherstadt definitiv nicht: Denn eine Einzelanfertigung der Marke Ehinger Krafterad kostet so viel wie ein Luxuswagen. Apropos Sportwagen: „Die Ingenieure des deutschen Autobauers Porsche sind seit den 80ern maßgeblich für die Neuentwicklung von Harley-Motoren verantwortlich“, erklärt Ehinger, der die Entwicklungsgeschichte der ursprünglich aus Milwaukee



Uwe Ehinger ist nicht nur Liebhaber und Händler von Sammlerstücken; er ist auch Konstrukteur und Tüftler, wenn es um anspruchsvolle Motorradtechnik geht

stammenden Zweiräder wie kaum ein anderer kennt – und seine Partnerin ergänzt: „Auch wir haben großen Respekt vor der deutschen Ingenieurs- und Handwerkstradition.“ Deshalb setzen die beiden betont auf die Fertigung aller Neuteile in deutschen Traditionsbetrieben: zum Beispiel Luftfilterdeckel im klassischen Sandgussverfahren, gehärtete Stahlfedern von Qualitätsherstellern oder Lederware von lokalen Gerbern. „Auch die Haut für unsere Sitzbänke stammt von Tieren aus Norddeutschland“, bekräftigt Oeding.

Dabei ist der Schwur auf das heimische Handwerk bei den beiden Enthusiasten mehr als nur das Resultat ihrer hohen Qualitätsansprüche und guten Erfahrungen mit lokalen Zulieferern, sondern auch Teil ihrer Marketingstrategie. Ihre Kunden kommen vornehmlich aus Japan sowie auch aus Frankreich, Italien und den USA. Zum Teil sind das Länder, in denen das Gütesiegel „Made in Germany“ noch eine tiefere Bedeutung besitzt; es steht dort nach wie vor für Qualität, Funktionalität und Langlebigkeit. Dass nur die Neuteile an den Custombikes aus hiesigen Produktionsstätten stammen und das Design auch nach den Umbauten eigentlich gar nicht

typisch deutsch ist, sondern weiterhin an klassische US-Bikes erinnert, scheint dem Image der vermeintlich urdeutschen Marke nicht abträglich zu sein. Der Purismus ist bei Ehinger Krafrad jedenfalls relativ: Die grenzenlosen Möglichkeiten bei der Weiterentwicklung werden voll ausgeschöpft und bewährte Mechaniken anderer internationaler Hersteller ebenfalls gern verwendet. Alte und neue Bauteile dürfen dabei durchaus kombiniert werden; und es ist kein Sakrileg, wenn auf einem klassischen Harley-Starrahmen dann ein zierlicher Tank verschraubt wird, dessen Design an eine 80ccm-Yamaha-Zweitaktmaschine erinnert, für den eigenen Zweck allerdings noch weiterentwickelt und schließlich in Aluminium gefertigt wurde. Die japanischen Kunden scheinen mit dieser Mixtur jedenfalls keine Probleme zu haben, was sicherlich auch daran liegt, dass in Asien die Furcht vor Eklektizismus deutlich weniger verbreitet ist als in Europa.

Ob das Marketing von Ehinger Krafrad zukünftig mehr Käufer in der Heimat anspricht, muss sich erst noch zeigen. Ein Blick auf die imposanten Maschinen im Showroom der Speicherstadt dürfte sogar den einen oder anderen Hambur-



Das Wandregal mit den klassischen Originaltanks ist schlicht – und wirkt dennoch wie ein kleiner Altar

ger überzeugen, der sonst tendenziell jeden Harley-Hype verdammt – angesichts der allsommerlich in die Hansestadt strömenden Werner-Karikaturen mit ihren überdimensionierten Hinterreifen, notorisch bösen Blicken und gefühlten 150 Dezibel. Bisher bestärkt jedoch vornehmlich der internationale Erfolg die leidenschaftliche Arbeit und den Aufbau des eigenen Motorrads. Drei bis fünf Maschinen entwickeln die beiden durchschnittlich im Jahr für ihre solventen Kunden. „Es sind vornehmlich Motorradenthusiasten, die in erster Linie Fahrspaß wollen – und manchmal auch eine gute Wertanlage“, erklärt Oeding, die den internationalen Absatz in Zukunft

noch etwas steigern will, gewiss aber keine Massenproduktion plant, denn jedes Motorrad soll ein Unikat mit ganz individueller Entstehungsgeschichte bleiben. Und auch die eigene Geschichte der beiden Unternehmensgründer, die bereits seit Anfang der 1990er Jahre ein Paar sind, wird ohne Zweifel ein starker Motor bei der zukünftigen Entwicklung sein. „Für den Aufbau der Marke Ehinger Kraftrad werden wir besonders Uwes außergewöhnlichen Lebensweg als langjähriger Händler und Sammler, Rennfahrer, Konstrukteur und Hüter verlorenen Motorradwissens noch mehr aufarbeiten“, prophezeit die Partnerin und Experte für Markenführung. ■

Bildproduktion Bildmanagement

Motion
DS CGI POST
Foto DAM



WIR MACHEN BILDER. REAL FOTOGRAFIERT, DIGITAL BEARBEITET ODER VOLLSTÄNDIG COMPUTERGENERIERT. VOM EINFACHEN PACKSHOT BIS ZUM ATEMBERAUBENDEN IMAGEMOTIV, VOM EINDRUCKSVOLLEN STILL BIS ZU AUSGEFALLENEN MOTION GRAPHICS. FÜR DEN EINSATZ IN PRINT, IM WEB ODER IN ANDEREN DIGITALEN UND ANALOGEN MEDIEN. DAS NENNEN WIR **BILDPRODUKTION**.

WIR MANAGEN BILDER. INDEM WIR SIE IN ALLEN FORMATEN FÜR ALLE MEDIEN AUFBEREITEN, SIE ZIELGENAU DISTRIBUIEREN UND EFFIZIENT VERWALTEN. UND INDEM WIR SPEICHERUNGS-, REDAKTIONS- UND PUBLISHING-SYSTEME IMPLEMENTIEREN, DIE DEN TÄGLICHEN UMGANG MIT BILDERN FÜR UNSERE KUNDEN UNGLAUBLICH EINFACH MACHEN. DAS NENNEN WIR **BILDMANAGEMENT**.





Foto: Thomas Hampel

Horst Rahe – hier in seinem Büro mit Blick auf den Hafen – ist ein präziser Planer

Der Querdenker

In seinem repräsentativen Bürogebäude am Kaiserkai spricht der erfolgreiche Kaufmann Horst Rahe über absurde Verkehrsführungen in der HafenCity, wie er die Übernahme Mecklenburg-Vorpommerns durch Bremen verhinderte und über neue Projekte auf Basis exakter Kostenplanungen

Text: Bettina Mertl-Eversmeier

„Das ist militärisch organisiert und zentral gesteuert. Ich habe Erfahrungen aus der Kreuzschiffahrt, wo ich jeden Tag auf den Pfennig genau wusste, was ein Gast kostet“

„Ich wundere mich, wie mit den Menschen in der HafenCity umgegangen wird, was die Verkehrsführung angeht“, sagt Horst Rahe und deutet in Richtung Klappbrücke am Sandtorhafen. Wir sitzen in seinem Büro im vierten Stock des Johannes-Dalman-Hauses mit einem traumhaften Blick auf Hafen und Elbphilharmonie. Im Erdgeschoss betreibt Rahe einen gastronomischen Ableger seines Hotels Louis C. Jacob. Das Carls läuft momentan gut, aber ob das so bleibt? Da die Brücke erneuert wird, können Fußgänger ein Jahr lang den Sandtorhafen nicht überqueren. Der Kaiserkai wird zur Sackgasse.

Eine provisorische Brücke ist der Stadt mit 200.000 Euro zu teuer. „Am Ende des Kaiserkais gibt es viele Kleingewerbetreibende, die davon abhängig sind, dass Menschen hierher kommen. Es gibt keine Parkplätze, ergo können sie nicht mit dem Auto kommen, und viele fahren mit der U-Bahn und müssen dann über die Brücke.“ Rahe fürchtet eine Pleitewelle.

Der Vollblutunternehmer ist ein Spezialist für Zukunftsprognosen. Wobei er, der Betriebswirtschaftslehre, aber auch Soziologie studiert hat, mit Soziologen zusammenarbeitet: „Man muss sich mit den gesellschaftlichen Trends beschäftigen und darüber nachdenken, was die Menschen wollen, was fehlt.“ Gegenüber vom Konzerthaus fehlte ein Restaurant.

Aber die Geschichte von Rahe und der HafenCity beginnt schon, als noch gar nicht feststand, dass die Elbphilharmonie gebaut wird. Seine Deutsche Immobilien AG hatte sich 2006 das Grundstück anhandgeben lassen. „Wir haben immer an die HafenCity geglaubt, und Grundstücke am Wasser sind etwas Schönes.“ Rahe untertreibt, aber solch bodenständiges Understatement charakterisiert den Unternehmer. Die Immobilie ist ein Filetstück, und, wen wundert's, zum Richtfest im März 2008 waren alle Büros vermietet.

Ein Teil seiner Holding Deutsche Seereederei mit Tochtergesellschaften aus der Immobilien- und Tourismusbranche ist an den Kaiserkai gezogen. Niemand ahnte damals, dass die Elbphilharmonie 2014 noch nicht eröffnet sein würde. Dafür brummt Carls Kultursalon. Ein Mal im Monat treten dort junge Musiker auf, darunter auch Absolventen der Hochschule für Musik und Theater in Rostock, die Rahe mit einer Stiftung unterstützt.

Das Desaster mit der großen Nachbarin sieht der Unternehmer, der Kurator im Freundeskreis Elbphilharmonie+Laeiszhalle ist, entspannt. Es habe Hamburgs Bekanntheitsgrad er-



Foto: A-ROSA, Flussschiff GmbH

Die A-ROSA Flussschiff GmbH gehörte zur Deutschen Seereederei

heblich gesteigert. Hätten die Planer alles richtig gemacht, wäre schnell klar geworden, dass das Großprojekt nicht finanzierbar sei. Verschmitzt resümiert er: „Ein wenig bösartig kann man sagen, man hat ein bisschen die Augen zugemacht, um das Projekt in Gang zu setzen.“

Im Baugeschäft ist Rahe Profi. Bereits mit 27 sitzt er im Vorstand einer Immobilienfirma, das einzige Angestelltenverhältnis seines Lebens. Der Vertrag mit beidseitiger täglicher Kündigung bedeutet ein Alles-oder-Nichts-Prinzip, das ihm entgegenkommt. Er gründet bald sein erstes eigenes Unternehmen. Der Erfolg ist dem heute 74-Jährigen nicht in die Wiege gelegt: Bei Kriegsende in seiner Geburtsstadt Hannover ist er sechs Jahre alt, erlebt Hunger und Armut. Sein Studium muss er selbst finanzieren, er montiert Blaupunkt-Radios oder reinigt Silos im Hafen.

Die Erfahrung, wie schwer es ist, mit eigenen Händen Geld zu verdienen, hat ihn geprägt. „Ich gehe nicht verschwenderisch mit Geld um“, sagt Rahe, der auf Listen wie „Die 300 reichsten Deutschen“ auftaucht und das mit einem Kopfschütteln quittiert: „Das ist Unsinn. Reine Raterie.“ Was er verdient, stecke er fast ausschließlich in seine Firmen. Wenn er von seinen Projekten erzählt, leuchten seine Augen, und man merkt dem Mann im blauen Anzug mit den silbernen Seemannsknöpfen sein Alter nicht an. Hotels oder Kreuzfahrten, Gesundheitszentren oder Bürohäuser, viele Geschäfte hat er aufgebaut und dann wieder verkauft. Es geht ihm nicht um



Das erste a-ja Resort eröffnete Ostern 2013 in Warnemünde. Im Prinzip handelt es sich dabei um eine Art „AIDA fürs Land“, wie Horst Rahe es nennt

Foto: Frank Siemens

Eigentum, ihm ist wichtig, dass er seine Ideen umsetzen kann. Rahe plant präzise. Umso erstaunlicher scheint es, dass er 1993 die Deutsche Seereederei (DSR) übernimmt, Honeckers einstige Vorzeigereederei, damals hochdefizitär. Was ihn gereizt habe an diesem Unternehmen, das als unsanierbar galt? Da erzählt er die Geschichte zweier Zufälle.

Erster Zufall: Horst Matthies, bei der Treuhandanstalt zuständig für die Verkehrsbetriebe, trifft Rahe auf einem Berlin-Flug. Er nimmt ihn im Taxi mit, denn er sucht dessen Rat. Für die DSR hat er nur einen potentiellen Käufer, die Bremer Vulkan Werft. Diese hat schon fast die gesamte Werftindustrie in Mecklenburg-Vorpommern übernommen, eine Vormachtstellung, die Matthies unheimlich ist. Ob Rahe nicht Ideen habe, wie es mit dem Unternehmen weitergehen könne. Dieser schreibt ein Konzept, will daraus aber keine Bewerbung machen.

Zweiter Zufall: Bei der Bremer Eiswette – einer traditionellen Kaufmannsveranstaltung – steht Rahe ganz in der Nähe des Vulkan-Vorstandsvorsitzenden Friedrich Hennemann, der ihn aber nicht bemerkt. Er schnappt ein Gespräch auf, in dem es ausgerechnet um die Übernahme der DSR geht: Hennemann sagt, Rahe sei zwar ein guter Mann, aber gegen den Bremer Vulkan habe er keine Chance.

Dieser Satz weckt Rahes Sportsgeist: „Am liebsten mache ich Sachen, von denen jeder sagt: Das geht nicht.“ Er und sein Partner, der Reeder Nicolaus W. Schües, gehen nach Rostock. Statt auf klassische Schifffahrt setzen sie auf Kreuzschifffahrt, Immobilien und Tourismus. Rahe will sich keine Hintertür offenhalten und verschmilzt sein erfolgreiches Hamburger Unternehmen mit der DSR. Der damals 54-Jährige zieht sogar in einen Plattenbau: „Ich wollte kennenlernen, wie die Menschen in Ostdeutschland leben.“

1996 wird das erste AIDA-Clubschiff getauft. Rahe hat die Kreuzfahrt entstaubt, macht die Reisen preiswerter und für breite Schichten attraktiv. Die Banken zweifeln: „Deutsche Kreuzfahrturlauber suchen keine Albernheiten auf dem Was-

ser.“ Doch der Querdenker weiß es besser, und 1997 schreibt die DSR schwarze Zahlen. Wegen mangelnder Liquidität – zwei neue Schiffe werden gebraucht – tut er sich mit der britischen P&O Cruises zusammen, alles läuft hervorragend. Dann strauchelt P&O auf dem Börsenparkett: 2003 wollen die Briten die Nummer zwei in der Kreuzschifffahrt kaufen, Royal Caribbean, P&O wäre Weltmarktführer. Aber das größte Kreuzfahrtunternehmen, die amerikanische Carnival, schlägt zurück und versucht, gemeinsam mit Hedgefonds, eine feindliche Übernahme von P&O. Das Ergebnis: Carnival gewinnt den Machtkampf, und Rahe muss seine Aktien verkaufen, mit großem Gewinn und einer gesicherten Perspektive für den Standort Rostock.

Der Kaufmann tut, was er immer tut, er verwirklicht neue Ideen. Sechs Jahre hat er nachgedacht, bis er mit dem Konzept der a-ja Resorts an die Öffentlichkeit geht. Der Gast zahlt pro Nacht 39 Euro und kann vom Wellness-Angebot zusätzlich das buchen, was er wirklich nutzt. „AIDA fürs Land“, formuliert es Rahe griffig. Eines seiner weiteren Themen ist der Gesundheitstourismus, den er erschwinglich machen will. Drei Trends spielen bei seinen Überlegungen eine Rolle: „Wir werden immer älter, wir werden leider im Durchschnitt immer ärmer, und wir werden immer gesundheitsbewusster.“

Sein neuestes Projekt sind möblierte Wohnungen in Metropolen, sehr fein, auf höchstem Niveau, für 399 Euro pro Apartment plus Nebenkosten. Zur Zielgruppe gehören Krankenschwestern, Hotelmitarbeiter, aber auch Studenten. Ohne effiziente Strukturen rechnet sich das nicht: „Das ist militärisch organisiert und zentral gesteuert. Ich habe Erfahrungen aus der Kreuzschifffahrt, wo ich jeden Tag auf den Pfennig genau wusste, was ein Gast kostet.“

Es überrascht wenig, dass der 74-Jährige nicht daran denkt, sich aus dem Geschäftsleben zurückzuziehen: „Unternehmer sein, ist ein Zustand. Entweder man ist es oder man ist es nicht.“ ■



Zu Rahes Konzern gehören die A-ROSA Resort & Hotel GmbH und das Hamburger Traditionshotel Louis C. Jacob (2. Reihe von unten, rechts)



Die AIDA-Clubschiffe hat inzwischen ein anderes Kreuzfahrtunternehmen übernommen. Die charakteristische Bemalung mit rotem Mund und Augen ist aber geblieben



Foto: AIDA Cruises, a ja Resort und Hotel GmbH / Frank Siemens (1. Reihe links, 2. Reihe rechts, 3. Reihe links), A-ROSA Flussschiff GmbH, A-ROSA Resort und Hotel GmbH, Hotel Louis C. Jacob

Transparenz des Todes: In „Körperwelten“ werden menschliche wie tierische Körper gezeigt

Unter die Haut

Ob sich Dr. Gunther von Hagens persönlich die Ehre geben wird, ist noch nicht bekannt. Fest steht nur, dass des Plastinators Werk, die weltweit ebenso gerühmte wie umstrittene Ausstellung „Körperwelten“, vom 16. Mai bis zum 15. Oktober zum zweiten Mal in Hamburg gastieren wird – diesmal in der HafenCity

Text: Michael Hertel

Umstritten ist der „Erfinder der Plastination“ allemal – hat er doch ein Verfahren entwickelt, mit dessen Hilfe tote Organe, dann aber auch ganze Menschen und schließlich sogar große Tierkörper bis hin zum Elefanten dauerhaft vor der Vergänglichkeit bewahrt werden können. Das ist nicht erst seit den alten Ägyptern ein uralter Menschheitstraum. Vorgeworfen wurde dem Anatomen jedoch immer wieder, mit der Entwicklung der Ausstellung „Körperwelten“ seit 1997 sein Wissen und Können in den Dienst von Exhibitionismus und Spektakel gestellt zu haben, überdies den Tod zur Schau zu stellen und die Würde der Toten zu verletzen.

Das Leben des Gunther von Hagens ist durch eine bunte Biografie ebenso geprägt wie durch eine fundierte wissenschaftliche Ausbildung. Nach dem Abitur im damals zur DDR gehörenden thüringischen Greiz arbeitete von Hagens zunächst als Hilfspfleger am örtlichen Krankenhaus. Selbst das Ausleeren von Spucknapfen, wie er später in einem Interview berichtete, konnte ihm das Interesse an der Medizin nicht verleiden. So wechselte er 1965 an die Jenaer Universität. Sein öffentlicher Protest gegen die Niederschlagung des Prager Frühlings bereitete der wissenschaftlichen Karriere dann aber 1968 ein jähes Ende: Von Hagens wurde verhaftet,

später allerdings von der Bundesrepublik als politischer Flüchtling freigekauft und konnte so sein Studium in Lübeck erfolgreich abschließen. Auf Helgoland absolvierte er die Assistenzarztzeit, in Heidelberg schrieb er seine Dissertation. Dort begann der junge Mediziner, die Plastination zu entwickeln, ein nach eigenen Worten „recht simples“ Verfahren. Dabei wird der tote Körper zunächst mittels eiskaltem Aceton dehydriert. Anschließend erfolgt die sogenannte Vakuumimprägnierung, bei dem das Aceton durch Kunststoff ersetzt wird. Dazu verwendet von Hagens beispielsweise Silikonkautschuk, Polyester- oder Epoxidharze, um die flexiblen, durchsichtigen,

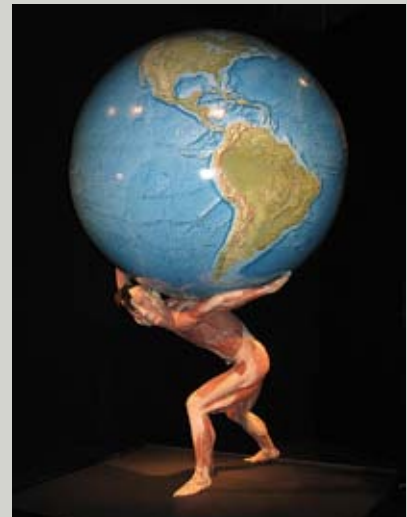


vor allem dauerhaften Plastinate zu erzeugen. Ursprünglich, so der Erfinder, sollten die Exponate vor allem der medizinischen Ausbildung dienen. Um 1990 schuf von Hagens nach eigenen Angaben sein erstes Ganzkörperplastinat von einem „freundlichen Herren“, der sich für diese Verarbeitung nach seinem Ableben zur Verfügung gestellt hatte. Die erste „Körperwelten“-Ausstellung öffnete – begleitet von gewaltigem Medienrummel – am 30. Oktober 1997 in Mannheim. Seitdem haben rund 38 Millionen Menschen in aller Welt die enthäuteten und deshalb faszinierend transparenten, lebendig wirkenden Körper in unterschiedlichsten Haltungen und Posen gesehen. Allein in Deutschland gab es bislang 24 Ausstellungen. Besonders umstritten war und ist ein plastiniertes Paar beim Liebesakt, das anfangs per Gerichtsbeschluss an mehreren Ausstellungsorten nicht gezeigt werden durfte. Inzwischen scheint sich die Aufregung über das Arrangement eines postmortalen Coitus zumindest in Deutschland gelegt zu haben.

Immer wieder musste sich von Hagens gegen Vorwürfe wehren, seien sie moralischer, religiöser oder juristischer Art. Es gehe ihm nicht um Wissenschaft, sondern um schnöden Mammon, laute noch der harmloseste Vorwurf. Oder: Von Hagens Leichen seien zum Tode Verurteilte aus China – was ihm nicht

nachgewiesen werden konnte. Jahrelang wurde und wird vor deutschen Gerichten darüber gestritten, mit welchem Recht und welchen Zusätzen von Hagens den Titel „Professor“ tragen dürfe. Das alles hat dem Erfolg seiner Plastinationschau keinen Abbruch tun können. Im Gegenteil: „Körperwelten“ gilt heute als erfolgreichste Ausstellung der Welt und brachte es inklusive ihrem geistigen Vater zu mehrfachen Filmehren – bis hin zu einer Szene im James-Bond Abenteuer „Casino Royale“.

In Hamburg gastierte die Ausstellung bereits im Herbst 2003 auf St. Pauli. Nun wird die Schau „Körperwelten – eine Herzensangelegenheit“ von Plastinator Gunther von Hagens und seiner Frau, der Ärztin und Kuratorin Dr. Angelina Whalley, vom 16. Mai bis 15. Oktober in den Räumen der KulturCompagnie an der Shanghaiallee 7 gezeigt. „Das ist nicht dieselbe Schau wie vor zehn Jahren. Die Ausstellung wird ständig weiterentwickelt“, erklärt Daniel Niedrich vom Pressebüro Körperwelten. Und jede Schau bildet Schwerpunkte aus: „Hier sind es



Mythologisch: von Hagens' Interpretation des griechischen Atlas

Herz und Kreislauf“, so der Pressesprecher. Aber natürlich ist auch das wohl bekannteste Exponat mit Aha-Effekt – die vom Teer durchsetzte Raucherlunge im eindrucksvollen Kontrast zu einem gesunden Organ – wieder dabei. Eintrittskarten gibt es schon jetzt im Vorverkauf.

Anmelden kann man sich übrigens auch als künftiges Exponat: Von Hagens betreibt ein eigenes „Körperspendeprogramm“ mit kostenlosem Abholservice. Da bekommt die Diskussion um die Altersvorsorge eine ganz neue, geradezu plastische Dimension. ■



Nach seinem Tod will sich Gunther von Hagens selbst plastinieren lassen



Der goldene Schnitt

Sophie Kill erzählt, was beim Drehen in Shanghai zu beachten ist, warum beim Filmemachen der Schnitt der spannendste Teil ist und wie im Schneiderraum Magie entstehen kann

Text: Bettina Mertl-Eversmeier



Fotos: Sophie Kill



*Tai-Chi an der Uferpromenade, Kohlenhafen, Garküche, Fischerboote –
Impressionen aus Shanghai, wo Sophie Kill zwei Dokumentationen gedreht hat*

Sophie Kill war gleich begeistert vom Edmund-Haus in der Katharinenstraße. Nur dieses Büro im dritten Stock hat sich die Cutterin und Filmemacherin angeschaut, da stand für sie fest, dass sie mit ihrem Schneiderraum auf die Cremon-Insel ziehen würde. Sie liebt das Wasser, hat mit mare TV zusammengearbeitet, Reportagen über Häfen gemacht, daneben Porträts sowie Dokumentationen über Shanghai.

Eines ihrer Themen fällt dem Besucher sofort ins Auge: Fotos von Architektur-Modellen zieren die Wände. Kill interessiert sich für Städtebau. „Das ist genetisch bedingt. Mein Vater ist Architekt.“ Groß ist der Raum nicht, aber mit neuester Technik ausgestattet. Die Filmemacherin vermietet ihre Schnittstelle auch, vor allem aber ist sie Inhaberin der Filmproduktion und Post-Production Schein und Wirklichkeit. Um Letzteres

„Ich habe einfach behauptet, ich könne das, mit zitternden Knien.“

geht es ihr besonders: „Am Anfang meiner Ausbildung wollte ich Fiktion machen, aber dann habe ich festgestellt, dass die Wirklichkeit spannender ist. Es passiert so viel, was man sich gar nicht ausdenken kann.“

Bei ihren Shanghai-Filmen war das Drehen selbst ein Abenteuer, für das sie Chinesisch gelernt hat: „Das Hauptproblem in China ist, das zu bekommen, was man gern möchte.“ Man müsse verstehen, was der „Stringer“, der Fädenzieher, der die Kontakte macht, vor Ort bespricht. Für „Shanghai privat“ haben sie und Co-Autor Raimund Kusserow mehr als zwei Jahre lang Chinesen und Europäer beobachtet, die ihr kleines Glück suchen. Solch ein Auftrag ist auch ein Glücksfall für Dokumentarfilmer: Der Sparkurs der Sender bewirke, dass „man

von der schönen Kunst alleine nicht leben kann“. Ihr Geld verdient Kill zunehmend mit Web-TV und Imagefilmen für Firmen, die in Zeiten von Social Media authentische Filme gegenüber werblichen bevorzugen.

Dokumentationen brauchen Spannungsbögen. „Man muss für die Figuren eine Fallhöhe aufbauen. Hat jemand ein großes Ziel, muss er zwischendurch einmal beinahe scheitern.“ Hier spricht die Dramaturgin, die an der Universität Hamburg Germanistik mit Schwerpunkt Theater und Medien belegt hatte. Davor hatte sie Medientechnik an der Fachhochschule für Druck und Medien in Stuttgart studiert, ein breit angelegtes Studium, bei dem auch Betriebswirtschaft eine Rolle spielte. „Es hat sich bewährt, einen großen Überblick zu haben.“

Ihr Ziel war immer die eigene kreative Produktion. Schon als Kind traktierte sie ihre Familie mit dem Kassettenrekorder für kleine eigene Hörspiele. Nach ihrem medientechnischen Studium wurde ihr Sohn geboren, sie musste sich eine Alternative überlegen. Der NDR suchte eine Cutterin. Sie hatte zwar keine Ausbildung als Schnittmeisterin, aber der Filmschnitt war auch in ihrem Studium vorgekommen. Nachts begleitete sie einen Freund, der beim NDR arbeitete, und machte sich mit dem Videoschnittplatz vertraut: „Ich habe einfach behauptet, ich könne das, mit zitternden Knien, mit 23 macht man ja so was noch.“ Sie entwickelte schnell Routine und schnitt beispielsweise Beiträge fürs Hamburg Journal. So wurde das Schneiden für sie zum zweiten Standbein.

Bei ihren eigenen Filmen sei der Schnitt der spannendste Teil der Arbeit. Als Regisseurin stelle man sich vorher alles Mögliche vor, was man im Film haben möchte. Doch wenn man das Thema ernst nimmt, dann muss man sich darauf einlassen, was einem vor Ort begegnet. Und dann muss man sich wieder davon lösen und am Material arbeiten. Ein anschaulicher Vergleich: Eine Diashow bei Freunden, die auf einer Safari waren, und das wichtigste Bild ist eines, auf dem ein Busch zu sehen ist und



Cutterin, Filmemacherin, Dramaturgin: Sophie Kill in ihrem Büro in der Katharinenstraße

sonst nichts: „Das ist für alle fürchterlich langweilig – außer für die, die dabei waren! Hinter dem Busch saß nämlich ein Löwe“, erzählt Kill amüsiert. Es gebe immer Szenen, die beim Drehen spannend wirken, aber beim Sichten des Materials nicht und umgekehrt. Das Faszinierende sei, dass „der Film immer ganz anders wird als geplant, und doch so, wie gemeint“.

Ein Dokumentarfilm muss den Zuschauer berühren, und das funktioniert vor allem über den Tonschnitt. „Der Tonbereich ist der, der emotionalisiert. Visuell kriegt man das nicht hin.“ Das ist der Punkt, wo das Arbeiten am Film, das in erster Linie Handwerk ist, etwas Magisches bekommt. „Man sitzt, meist zu zweit, in diesem kleinen, dunklen Raum, arbeitet konzentriert, und wenn man es schafft, eine emotionale Spannung aufzubauen, dann entsteht eine ganz magische Stimmung.“

„Das Schneiden ist der Herzschlag des Filmes“, sagt Jean-Luc Godard. „Der Schnitt ist das Wesen des Kinos“, ergänzt Francis Ford Coppola. Da muss was dran sein. ■

Königsküche

Das neue Manee Thai bietet mit „Royal Thai Cuisine“ wahrlich Königliches für die Liebhaber asiatischer Kochkunst

Thailändische Restaurants sind in der Nachbarschaft ja bereits gut repräsentiert. Sala Thai und Thai Tan sind gute Adressen; es gibt keinen Grund, nicht dorthin zu gehen, im Gegenteil. Aber die thailändische Küche ist natürlich nicht so einseitig, dass es überall dasselbe gibt und es nur darum geht, welches Restaurant gerade am nächsten liegt. Das Manee Thai öffnet ein neues Kapitel, indem es sich auf die Traditionen von Siam konzentriert, jener Region, die historisch um Sukhothai, später Ayutthaya, und weiter südlich um Bangkok liegt. Eine Küchentradition, die die Chefin Nappa Weger aus Bangkok mit an die Elbe brachte, als sie 1992 ihr erstes Restaurant in Blankenese eröffnete, und



Foto: Thomas Hampel

Inhaberin Nappa Weger (rechts) mit ihrem Team im Manee Thai

Feuerkraft wird im Manee Thai eher hamburgisch interpretiert

die sie nun an der Brandstwierte mit exzellenten und einzigartigen Gerichten weiterentwickelt. Etwa mit Phad Prik Gaeng Moo Pha – man sollte nicht versuchen, es auszusprechen: Wildschwein, pfannengerührt in rotem Curry (18 Euro). Mit drei Chilischoten hat es die höchste Wertung auf der Schärfe-Skala, aber wie

die meisten internationalen Restaurants schließt auch die Thaiküche einen Kompromiss zwischen authentischer Zubereitung und deutscher Kundschaft. Am deutlichsten macht sich das im Schärfe-Downgrading bemerkbar: Feuerkraft wird im Manee Thai eher hamburgisch interpretiert, mit drei Chilis ist man also noch nicht im psychotropen Bereich.

Zu den Spezialitäten gehören vor allem die Salate, darunter natürlich Som Tham, grüner Papaya-Salat, der in Thailand in zahlreichen Varianten angeboten wird. Im Manee Thai wird er mit gegrillter White Tiger-Garnele gereicht. Ebenso

köstlich, aber weniger klassisch ist Yam Nuea Yaang, ein „Salat“ aus tranchiertem Rumpsteak mit einer Chili-Minz-Vinaigrette, die es in sich hat (10,50 Euro). Eine weitere Spezialität des Hauses ist thailändischer Wein, etwa ein weißer Colombar aus dem PB Valley in den Bergen von Khao Sai, anderthalb Stunden von Bangkok. Das allein ist den Besuch im Manee Thai wert. (na)

Manee Thai
Brandstwierte 46, 20457 Hamburg
Mo–Fr 12–15 Uhr und 17:30–23 Uhr
Sa 17:30–23 Uhr

Wir bringen
Ihnen kistenweise
frisches Glück.

Einfach nach Hause oder ins Büro bestellen!

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



city farming
bringt frisches glück

Erleuchtung für das Überseequartier

Der öffentliche Raum hat in der Hafencity hohe Priorität. Geschäfte oder Cafés, die über ihre Außenbereiche nachdenken, müssen das berücksichtigen, etwa bei der Planung von Außenwerbung und Lichtreklame. Wer darüber nachdenkt, wendet sich daher am besten an jemanden, der sich damit auskennt. Jemanden wie Jerg Uffmann. Eigentlich gelernter Siebdrucker, hat er sich 2011 als Fachberater für Werbetechnik selbstständig gemacht und ist inzwischen für zahlreiche Geschäfte der Hafencity zum Lichtprofi des Vertrauens geworden: Von etage eins bis Sansibar Coast, vom Stilhaus Blocker bis zu Stoffsuchtig und Marc & Daniel. www.1punkt1.de



Foto: Thomas Hampel

Uffmanns Lichtangebot reicht von Logos über Stelen bis zu Schriftzügen

Ateliers in Block M

Ab 2016 sollen Künstler, Kreative und Kulturarbeiter in Block M27 in der Speicherstadt günstige Arbeitsräume beziehen können. Bevor mit den Umbauarbeiten begonnen wird, prüfen die Hamburg Kreativ Gesellschaft und der Verein Ateliers für die Kunst jetzt die Nachfrage und bieten daher drei Termine für Sammelbesichtigungen an. Interessierte Kulturschaffende sollten sich bis zum 7. März anmelden.

Kunst am Elbberg

Normalerweise sind Künstler nicht damit einverstanden, wenn ihre Arbeiten zerstört werden. Schon gar nicht öffentlich. Als der Direktor des Contemporary Art Museum in Neapel 2012 sein Feuerzeug an das Bild „Soccer“ hielt und so der Kulturpolitik Italiens den Krieg erklärte, war Astrid Stöfhas aber durchaus einverstanden, wenn auch schweren Herzens. Glücklicherweise gibt es von Stöfhas, die am Elbberg über dem Fischerhafen wohnt und arbeitet, noch genügend weitere Werke, die nicht zerstört, sondern im Gegenteil regelmäßig ausgestellt werden: zwischen Ungarn und Israel, London und New York, zuletzt 2013 im Rahmen ihrer Ausstellung „Urban Places“ in der Hafencity.



Foto: Astrid Stöfhas

Kunstanglerin: die Grafikerin und Künstlerin Astrid Stöfhas

www.astridstofhas.com

Alles, was ein echter Hamburger braucht, gibt's bei uns in der Hafencity!

Über 30.000 Artikel aus aller Welt am Überseeboulevard...

Frisches Brot und Brötchen

Zwiebeln, Chili, Gewürze aus aller Welt...

Tomaten – frisch, getrocknet, geschält, gehackt, als Soße...

Speck aus unseren SB-Wurst-Theken

Käsespezialitäten aus aller Herren-Länder

Frischer Salat, Obst und Gemüse...

Rinderhack aus unserer Frischwurst- und Fleischabteilung

Mittagstisch ab 11 Uhr
Fingerfood ab 17 Uhr
und kaltes Catering für Meetings, Parties etc. auf Bestellung

Natürlich auch die passenden Getränke, ob Cola, Bier, Wasser oder Wein. Wir haben alles für Sie da!

Christian Barg und Markus Böcker

Geöffnet Mo. bis Sa. von 7 bis 21 Uhr, www.hafencityfrisch.de

Parken: Tiefgarage Überseeallee, ab Einkauf 30 Euro 1/2 Std. frei





Foto: HafenCity Hamburg GmbH, Rina Engel

Jürgen Bruns-Berentelg, Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH, erklärt seinen schwedischen Gästen den aktuellen Stand der HafenCity anhand des Stadtmodells im Kesselhaus

Die Prinzessin und die Pfeffersäcke

Prinzessin Victoria von Schweden stattete im Rahmen ihres Hamburg-Besuchs im vergangenen Januar auch der HafenCity einen Besuch ab

Der Besuch war keine Vergnügensreise. Victoria von Schweden und ihr Ehemann Daniel kamen zusammen mit einer Wirtschaftsdelegation unter Leitung der schwedischen Handelsministerin Ewa Björling.

Ihr erster Termin war daher auch in der Handelskammer, in der sie im Rahmen der Veranstaltung „Moderne Grü-

ne Städte – Chancen für Unternehmen in Schweden und Deutschland“ für eine Intensivierung der Kooperation zwischen Stockholm und Hamburg bei „grünen Technologien“ warb. In diesem Bereich sind die beiden ehemaligen „Europäischen Umwelthauptstädte“ vielen anderen Städten bereits voraus. Und als bedeutendstes Stadtentwicklungs-

projekt an der Elbe ist die HafenCity in dieser Beziehung natürlich von besonderem Interesse. Insofern war ein Besuch vor Ort naheliegend, bei dem sich die schwedische Delegation von Jürgen Bruns-Berentelg, dem Vorsitzenden der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH, über die aktuellen Entwicklungen informieren lassen konnte.

11ELF Punkt **1EINS**
LICHT WERBUNG

www.11punkt1.de



DÖSSEL & RADEMACHER
Seit 1913

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

Brandstwiete 42 • 20457 Hamburg
Tel. 040-323230-40
www.doessel-rademacher.de

Zu Besuch in Gotham City

Zum siebten Mal in Folge öffnen Künstler aus der Speicherstadt für die Ausstellung Gotham City ihre Ateliers für Besucher

Auf Initiative von Hamburger Künstlern und des Vereins Ateliers für die Kunst (AfdK) zogen im Jahre 2007 eine Reihe von Malern, Fotografen und anderen Kreativen auf einen alten Speicherboden am Brooktorkai, den die HHLA zu großzügigen Ateliers umgebaut hatte. Möglich wurde das durch die finanzielle Unterstützung eines Förderers, der die Mieten für die kommenden sechs Jahre subventionierte und so für die Künstlergemeinschaft bezahlbar machte.

Heute arbeiten dort in neun Ateliers elf verschiedene Künstler aus den Bereichen Malerei, Zeichnung, Skulptur, Fotografie, Video und Installation: Corinna Altenhof, Peter Boué, Antje Bromma, Kyung-hwa Choi-ahoi, Lili Fischer, Sylvia Henze, Barbara-Kathrin Möbius, Erdmunte Prautzsch, Claudia Stapelfeld, Nikos Valsamakis und Sonja Weckenmann. Ein Jahr nach ihrem Einzug 2008 öffne-



Es war das Ziel der Politik und auch der Wunsch von Künstlern, im Umfeld der HafenCity Räume für die Kunst zu schaffen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Seit 2007 gibt es am Brooktorkai Ateliers, in denen regelmäßig Ausstellungen stattfinden

ten sie ihre Räume für eine Ausstellung unter dem Namen „Gotham City“. Diese Ausstellung ist seitdem zu einem festen Termin im Kulturkalender geworden, wobei es nicht immer nur um Kunst gehen muss. So hatte die Künstlergemeinschaft anlässlich von „Gotham City 5“ auch eine Diskussionsveranstaltung organisiert, die sich der Frage nach nachhaltiger Stadtentwicklung und der Zukunft der darin lebenden Gesellschaft widmete.

Wenn im April die Ausstellung „Gotham City 7“ an den Start geht, gibt es neben den verschiedenen Arbeiten noch

einen weiteren Grund zur Freude, denn die Verträge mit der Künstlergemeinschaft wurden um drei Jahre verlängert. Wie jedes Jahr sind auch dieses Mal Gäste eingeladen, die ihre Arbeiten mitbringen und vorstellen.

*Eröffnung Fr, 11. April, 19 Uhr
Sa, 12. April, 15–19 Uhr
So, 13. April, 15–19 Uhr*

*Gotham City 7
Offene Ateliers in der Speicherstadt
2. Speicherboden
Brooktorkai 11, 20457 Hamburg*



Ihr persönlicher Lagerraum

– zum Beispiel für Akten –

in der Speicherstadt

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

Seit mehr als 20 Jahren zwischen Colonnaden und Binnentaler

photohaus.de
IT photoSpezialist



Die neue **OM-D** mit Zuiko 2,8/12-40 spiegelfreie Spitzenqualität bei minimaler Größe

Hochwertige Kameras u. Objektive neu und gebraucht
Ankauf/Verkauf: Tel. 35 31 34

Photohaus und Galerie
Große Theaterstrasse 45
20354 Hamburg
www.photohaus.de



Überseequartier: In guter Gesellschaft



Foto: Thomas Hampel

Brezeln, Bier und Sekt: Empfang im 25hours

Im Februar hat die Werbegemeinschaft Überseeboulevard zum Jahresempfang geladen. Unter dem Motto „Der Überseeboulevard ganz persönlich“ haben sich 350 Kunden, Nachbarn, Kollegen und Freunde in der Gallery des 25hours Hotels getroffen und auf das Neue Jahr angestoßen, neue Netzwerke geknüpft und alte gepflegt.

www.überseeboulevard.com

etage eins: Mode aus Deutschland



Foto: Jonas Wolk

Store-Inhaber Freddy Mouchawrab

Seit sechs Jahren gibt es etage eins. Im Levantehaus und am Überseeboulevard möchte der Fashionstore von Freddy Mouchawrab deutschen Designern eine Plattform bieten, ganz bewusst auch, um Alternativen zu global agierenden Marken zu bieten und zu zeigen, wie cool deutsche Mode ist, allen voran Mode made in Hamburg.

www.etageeins.blogspot.de

Oh it's fresh: Hauptsache frisch



Foto: Anne Lüh

Die neue Filiale an der Ericusspitze

Oh it's fresh ist inzwischen an neun verschiedenen Standorten in Hamburg vertreten, seit vergangenen Oktober auch an der Ericusspitze. Wer also sein Mittagessen gerne direkt am Kanal einnimmt, kann sich dort bequem mit Sushi, Wraps, Salaten, belegten Brötchen, Säften und Brownies eindecken und zur nächsten Kaikante spazieren.

www.ohitsfresh.de

HAFENMUSEUM HAMBURG

Schatzkiste der Hafengeschichte



Foto: Thomas Hampel



Kleiner Grasbrook, Kopfbau Schuppen 50A
Australiastraße, 20457 Hamburg, Telefon 040-73 09 11 84
www.hafenmuseum-hamburg.de



Besuchersaison: 6. April–31. Oktober,
Dienstag bis Sonntag und an Feiertagen
von 10–18 Uhr



Gute Karten

Wer Tickets kaufen will, ist bei eintrittskarten.de an der richtigen Adresse

Einer der führenden Ticketdienstleister auf dem deutschen Markt sitzt seit letztem Sommer in der Hongkongstraße im Herzen der HafenCity: eintrittskarten.de, das Internet-Portal der Deutschen Eintrittskarten TKS, bietet neben der Online-Sparte das Gesamtspektrum an Dienstleistungen eines Ticketing-Unternehmens, also Angebote über Callcenter, Vorverkaufsstellen und Touristik-Partner.

UNSERE GEWINNFRAGE:

Seit wann gibt es die Ballettcompagnie, die „Les Ballets Trockadero de Monte Carlo“ in der Staatsoper aufführt?

QUARTIER und eintrittskarten.de verlosen 2 x 2 Freikarten für „Les Ballets Trockadero de Monte Carlo“ und 2 x 2 Freikarten für die Tanzshow „Tanguera“, beides im August in der Staatsoper Hamburg.

Schicken Sie bitte Ihre Antwort mit dem Stichwort „eintrittskarten.de“ per E-Mail oder Postkarte an unsere Redaktions-



anschrift. **Am 1. Mai 2014 ist Einsendeschluss.** Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Adressen werden nicht an Dritte weitergegeben.

Wir gratulieren den Gewinnern!

Wir fragten in unserer letzten Ausgabe, was der Hauptbestandteil von Schokolade ist. Die richtige Antwort lautet: Kakao. Jeweils zwei Freikarten für das **CHOCOVERSUM** und eine schokoladige Überraschung gehen an **H. Broszio** und **Gabriele von Knobloch**. **QUARTIER** sagt herzlichen Glückwunsch!

Quartier

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



Mit argentinischem Tango und Ballett aus Monte Carlo kommen im Sommer 2014 zwei große Tanzevents in die Staatsoper Hamburg



Fotos: Manuel Navarro (links), Sascha Vaughan (rechts)

Kulturführer Hamburg 2014

Die elfte Ausgabe geht für 2014 mit frischer Optik und neuen Rubriken an den Start



Ein Abschnitt zur „Clubkultur“, Übersichtsartikel zu Hamburgs Theater-, Museums- und Musiklandschaft, Literatur- und Kunstorten sowie zur vielfältigen Hamburger Stadtkultur: Das ist neu am Kulturführer. An den bewährten Prinzipien der Vorgänger hat sich aber nichts geändert. So stellt er alle wichtigen Kulturinstitutionen vor, gibt einen Ausblick auf 2014 und enthält vier Gutscheine je Veranstalter dazu. Gültig sind die 800 Gutscheine bis Ende 2014 beziehungsweise während der Festivalzeiten.

Kulturführer Hamburg 2014

Junius Verlag, 448 Seiten
Broschur, 14,8 x 21 cm, 19,90 Euro
ISBN 978-3-88506-038-3

Maike Bruhns

Bauschmuck bei Fritz Schumacher

Schriftenreihe des Hamburger Architekturarchivs



Schumacher stattete über 100 öffentliche Neubauten während seiner Hamburger Amtszeit von 1909 bis 1933 als Baudirektor, später Oberbaudirektor, künstlerisch aus. Einige bereichern noch heute das Stadtbild: das Finanzamt am Gänsemarkt, die Handwerkskammer und nicht weniger als 40 Schulen. Bildende Kunst gehörte für ihn untrennbar zur Architektur, ergänzte sie ästhetisch wie sozialtherapeutisch.

Bauschmuck bei Fritz Schumacher

Dölling & Galitz Verlag
350 Seiten, inkl. CD-Rom
mit circa 600 Farbabbildungen
27,4 x 22 cm, 49,90 Euro
ISBN 978-3-86218-038-7

Zuversicht, woher?

Theatermacher Michael Batz macht sich Gedanken über eine bedrohte Spezies



Michael Batz

Immer wenn Monsieur Wahid gegen die Tauben kämpfte bei Hanna Salibas Restaurant in den Alsterarkaden, musste ich an Zuversicht denken. Seine Zuversicht, die schön gedeckten Tische mit den verstreuten roten Linsen, Mohnkörnern und Rosenblättern gegen die Tauben zu verteidigen, kämpfte gegen die Zuversicht der Tauben, genau diese Körner zu erbeuten und die Tische zu verwüsten. Vielleicht mag das Wort „Zuversicht“ für eine schlimme Truppe wie Großstadtauben unpassend sein, aber wer einmal eine Stunde in diesem halböffentlichen Raum des Genießens vor Mazza oder Shaorma zugebracht hat, weiß, was Hartnäckigkeit bedeuten kann. Zuversicht ist die Illusion, die zum Handeln treibt, um

der Wirklichkeit klarzumachen, dass etwas gebraucht und gewollt wird, und zwar lebensnotwendig. Wer, wie wir, jeden Sommer in der Speicherstadt gegen die Wetterlage antritt, um Open-Air-Theater zu spielen, und das in Hamburg, weiß sehr gut, dass ohne Zuversicht so etwas nicht durchzuhalten ist. Man ist schlicht und einfach ausgeliefert, Gewalten ausgesetzt, die willkürlicher kaum entscheiden könnten und dabei selbst unerreichbar bleiben.

Etwas Kindliches, Elementares, Unbeirrbares steigt aus der Seele hervor. Man stellt sich dem, was kommt, und setzt der Aggression, den Angriffen und dem Absurden etwas entgegen, wovon man überzeugt ist. Was man wirklich braucht, ist der Kern all dessen, was mit Zuversicht zu umschreiben ist. Die Häuser in der Altstadt von Damaskus, mit ihren wunderbaren Innenhöfen, sind eine Art gebaute Zuversicht. Den kleinen Brunnen in der Mitte, gruppieren sich ringsherum Räume der Ruhe, des Gesprächs, des Essens, Trinkens, Nachdenkens, Lachens. Eine böse Vorstellung ist es, dass dort Kämpfe stattfinden, die all das infrage stellen, was diese Häuser bieten: Frieden aus der Überwindung von Gegensätzen. Eine böse Vorstellung ist es, dass Zuversicht wieder so dringend gebraucht wird, dass man über sie nachdenkt, anstatt sie in aller Leichtigkeit und Selbstverständlichkeit in jeden Tag hineinzunehmen, als Teil des normalen Daseins. Zuversicht ist eine große Geschichtenerzählerin, zuweilen märchenhaft, aber immer mit sehr viel Erinnerung, und Erinnerung ist nie ganz naiv. Sie weiß, dass die Geschichte offen ist, dass immer etwas eintreten kann, womit man nicht rechnet, worüber aber auch niemand anders bestimmen kann. Und dass am Horizont immer etwas aufscheint, was alle Menschen verbindet und alle Destruktion übersteigt.

Dieser Moment des Unwahrscheinlichen kam mir jedes Mal in den Sinn, wenn Monsieur Wahid in seinem Kampf gegen die Tauben zum Mittel der Vernunft griff und, waren keine Gäste da, die Tische abdeckte. Dann war es so, dass dennoch wenigstens eine Taube kam und auf dem leeren Tisch imaginäre Körner pickte. Es konnte einfach nicht sein, dass da nichts mehr war. Wer sagt, dass Zuversicht nur vernünftig ist?

Impressum

Redaktion

Quartier / Am Sandtorkai 1 / 20457 Hamburg
Tel. 040.30 39 30 33 / Fax 040.30 39 30 31
redaktion@quartier-magazin.com
www.quartier-magazin.com

Herausgeber

ELBE&FLUT Edition, Hampel & Hettchen GbR
Lastropsweg 1 / 20255 Hamburg
Tel. 040.30 39 30 00 / Fax 040.30 39 30 01
post@euf-edition.de / www.euf-edition.de

Geschäftsführer

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

Textchef

Nikolai Antoniadis
antoniadis@quartier-magazin.com

Artdirection und Gestaltung

Katja Hansen, Andy Lindemann

Layout

Mira Diekmann, Astrid Hüller, Maria Knuth

Autoren dieser Ausgabe

Nikolai Antoniadis (na), Michael Batz, Sven Grönwoldt, Michael Hertel, Bettina Mertl-Eversmeier, Dirk Meyhöfer

Fotos und Illustrationen in dieser Ausgabe

AIDA Cruises, a-ja Resort und Hotel GmbH, A-ROSA Flussschiff GmbH, A-ROSA Resort und Hotel GmbH, BIG, Peter Boué, Böge Lindner K2 Architekten, Bina Engel/HafenCity Hamburg GmbH, Thomas Hampel, Sylvia Henze, Rasmus Hjortshøj/www.coastarc.com, Hotel Louis C. Jacob, HPA Hamburg Port Authority, Astrid Hüller, Hanna Karstens, Sophie Kill, Anne Lihl, Erich Lüth, Signe T. Lundgren, Luca Santiago Mora, Manuel Navarro, Manja Scheibner, Frank Siemers, Søren Solkær Starbird, Astrid Stöfhas, Vogt Landschaftsarchitekten AG, Gunther von Hagens/Institut für Plastination/Heidelberg/www.koerperwelten.de, Sascha Vaughan, Gustav Werbeck/HHLA, Manfred Wigger, Jonas Wölk, Thijs Wolzak

Lektorat

Anika Schweers

Anzeigen

Isabell Bendig
Tel. 040.30 39 30 32 / Fax 040.30 39 30 31
anzeigen@quartier-magazin.com

Druck

Albert Bauer Companies, Hamburg

Auflage

15.000 Exemplare

Bankverbindung

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

Abonnement

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

Juristische Beratung

Bartram & Niebuhr Rechtsanwältinnen



Die nächste Ausgabe von Quartier erscheint Anfang Juni 2014

ISSN 2198-0438



HAFENCITY HAMBURG

VERANSTALTUNGEN 2014

APRIL

LANGE NACHT DER MUSEEN, 12. April
Sonderprogramm: Osaka 9, Maritimes Museum, Automuseum Prototyp
www.langenachtdermuseen-hamburg.de

MAI / JUNI / JULI

RIESENRAD, 01. Mai – 13. Juli
San-Francisco-Straße
www.riesenrad-hafencity.de

MAI

HAFENGEBURTSTAG IN DER HAFENCITY, 9. - 11. Mai
Traditionsschiffhafen, Marco-Polo-Terrassen
www.hamburg.de/hafengeburtstag

ADC FESTIVAL, 15. - 18. Mai
Oberhafenquartier
www.adc.de

TAG DER ELBPHILHARMONIE & ELBPHILHARMONIE OPEN AIR, 17. - 18. Mai
Elbphilharmonie & Platz der Deutschen Einheit
www.elbphilharmonie.de

ELBJAZZ FESTIVAL, 23. - 24. Mai
Hamburger Hafen und HafenCity
www.elbjazz.de

JUNI / JULI / AUGUST

SOMMER IN DER HAFENCITY, 1. Juni - 31. Aug.
Sommer Tango, Lesungen, Swingtanz, Poetry Slam, Mitmachaktionen für Kinder u.v.m. Immer sonntags, open air, ohne Eintritt
Wechselnde Orte in der HafenCity
www.HafenCity.com

JUNI

THALIA ZELTTHEATER: „DIE DREI MUSKETIERE“, 5. - 29. Juni
Strandkai
www.thalia-theater.de

SCHIFFSTAUFE „MEIN SCHIFF 3“, 12. Juni
Cruise Center HafenCity
www.tuicruises.com/MeinSchiff

HSH-NORDBANK-RUN IN DER HAFENCITY, 21. Juni
www.hsh-nordbank-run.de

QM2 VILLAGE, 22. Juni
Cruise Center HafenCity
www.qm2day.de

7. ANWOHNER-TRÖDELMARKT, 22. Juni
am Magdeburger Hafen
www.netzwerk-hafencity.de

JULI

DUCKSTEIN-FESTIVAL IN DER HAFENCITY, 18. - 27. Juli
am Magdeburger Hafen
www.bwp-events.de

10 JAHRE QUEEN MARY 2 IN HAMBURG, 19. Juli
Cruise Center HafenCity
www.qm2day.de

AUGUST

HAMBURG CRUISE DAYS MIT „TÜDEL UN TAMPEN“, 1. - 3. Aug.
Hamburger Hafen (HafenCity bis Altona)
www.hamburgcruisedays.de

SEPTEMBER

HARBOUR FRONT LITERATURFESTIVAL, 10. - 21. Sept.
Locations am Hafen und in der HafenCity
www.harbour-front.org

OKTOBER

9. EXTREMWETTERKONGRESS / WETTER.WASSER. WATERKANT, 6. - 10. Okt.
Das Bildungsprogramm für Hamburger Schulen
www.extremwetterkongress.de

FÜHRUNGEN

HAFENCITY LANDGANG
HafenCity InfoCenter
ganzjährig, jeden Samstag, 15,00

FEIERABEND-LANDGANG
HafenCity InfoCenter
Mai-September, jeden Donnerstag, 18,30

HAFENCITY RADTOUR
HafenCity InfoCenter
Mai-September, jeden 1. und 3. Sonntag, 11,00

GRÜNER LANDGANG
Osaka 9 Nachhaltigkeitspavillon
April-Oktober, jeden Dienstag, 18,00

NEUE HORIZONTE
Führung durch die zentralen und östlichen Gebiete, Osaka 9 Nachhaltigkeitspavillon
ganzjährig, jeden Sonntag 15,00

NACHTSICHT
Rundgang durch die nächtliche HafenCity, U4-Haltestelle Überseequartier (Ausgang San-Francisco-Str./Hübener Straße), Mai-September, jeden 2. Freitag im Monat, 21,00

KRITIK IM WANDELN 9
Rundgänge zu Architektur, Stadtentwicklung und Freiräume
Osaka 9 Nachhaltigkeitspavillon, Juni-August, Detaillierte Infos unter www.hafencity.com
Anmeldung erforderlich, Kosten: 8 €

ELBSPRUNG
Zu Fuß und mit Barkasse zu nachhaltigen Projekten der HafenCity Hamburg und der IBA Hamburg
Osaka 9 Nachhaltigkeitspavillon, April - Oktober, jeden Samstag, 14.00 bis 17.00, Anmeldung erforderlich
www.iba-hamburg.de, Kosten: 12 €

25. Juli bis 24. August 2014

jeweils freitags, samstags und sonntags

Der Hamburger Jedermann

von Michael Batz

THEATER IN DER SPEICHERSTADT

Kartenbestellung: Tel. 040-369 62 37

