



Stiftung Hamburg Maritim Hafenmuseum Hamburg - Positionspapier -

1. Ausgangslage	1
1.1. Historische Bedeutung	1
1.2. Gelände und Gebäude, Eigentumsverhältnisse	1
1.3. Objektsammlung von Stiftung Hamburg Maritim und des Museum der Arbeit	3
1.4. Zeitzeugen und Ehrenamtliche	3
2. Vision: Ein Museum des Hafens und seiner Entwicklung.....	4
2.1. Bedeutung für Hamburg.....	5
2.2. Einordnung in den lokalen Kontext.....	5
2.3. Einordnung in den internationalen Kontext	6
3. Räumliche Fragen	6
3.1. Verschiedene Nutzungsbereiche	7
3.2. Künftige Museumsgebäude	7
3.3. Freigelände und Pontonanlage des künftigen Museums	8
4. Bausteine des neuen Hafenmuseums.....	9
4.1. Themenbereiche	10
4.2. Präsentation	11
4.3. Zeitzeugen und Ehrenamtliche	12
4.4. Zusammenwirken mit Gastronomie und Eventmanagement	12
5. Infrastruktur	12
5.1. Hochwasserschutz und Kaimauern	12
5.2. Anleger	13
5.3. Schiffsliegeplatz MS BLEICHEN	14
5.4. Öffentlicher Personen-Nahverkehr.....	14
5.5. Parkplätze.....	15
5.6 Verkehrsströme und -wege.....	15
6. Investitionsbedarf	16
6.1. Erforderliche Investitionen.....	16
6.2. Finanzierung	16
7. Betrieb	17
8. Zeitplan.....	17

1. Ausgangslage

1.1. Historische Bedeutung

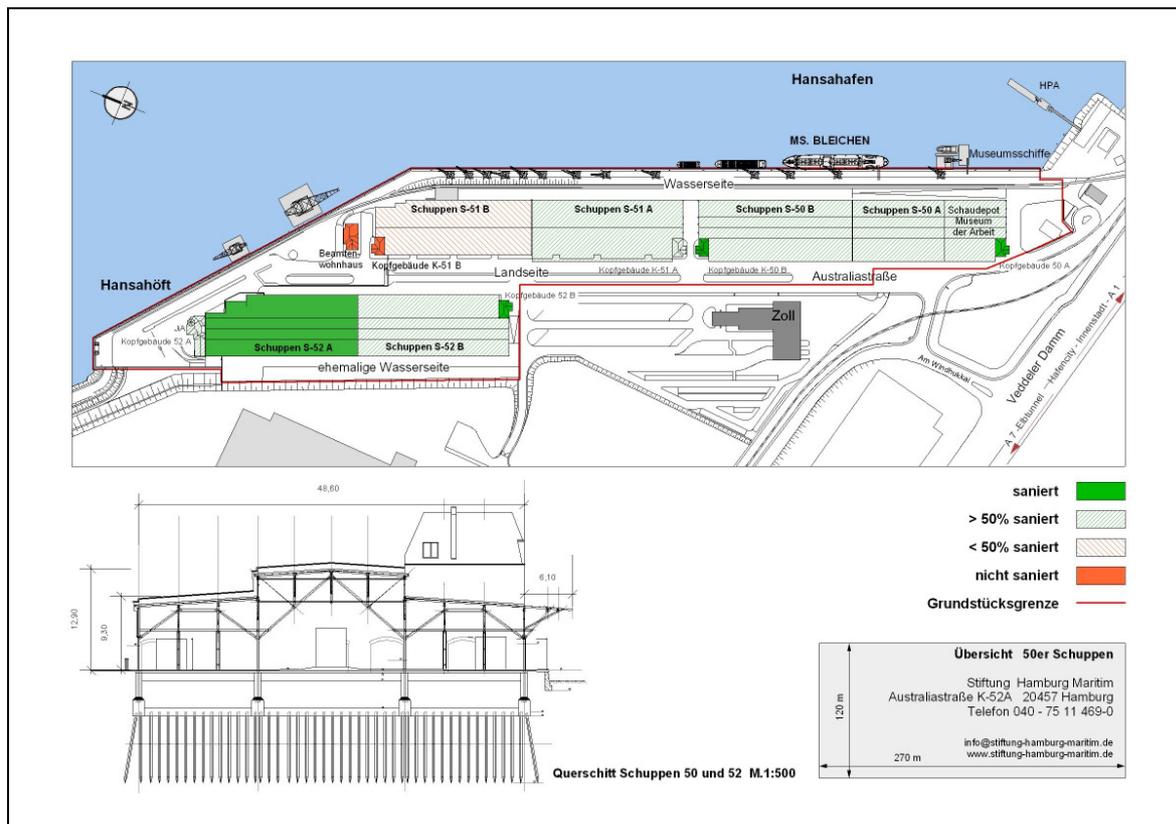


Luftaufnahme des Hansahafens mit den 50er Schuppen, ca. 1935, HHLA (Gustav Werbeck)

Das Ensemble der 50er Schuppen auf dem Kleinen Grasbrook ist in seiner geschichtlichen Bedeutung einmalig: Es handelt sich um die letzten erhaltenen Kaischuppen aus dem beginnenden 20. Jahrhundert im Hamburger Hafen. Die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude waren in ihrer Bauzeit (1908 – 1912) Vorzeigebauwerke für den modernen Hafen und Vorbild für dessen weitere Entwicklung. Besonders hervorhebenswert ist die **Bedeutung des Gesamtensembles**: Erhalten blieben drei Kaischuppen (zwei weitgehend im Originalzustand, einer zu Beginn der 50er Jahre umgebaut), deren repräsentative Kopfgebäude, das frei stehende „Beamtenwohnhaus“, die Kaimauern, die Kaifläche mit Schienen (ebenfalls zu Beginn der 50er Jahre umgebaut) sowie ein Großteil der ursprünglichen Flächen und Wege.

Heute bietet einzig dieses Gelände Besuchern einen **Zugang zum Hamburger Hafen**, wie er aufgrund der neuen Sicherheitsbestimmungen ISPS (**International Ship and Port Facility Security Code**) an keinem anderen Ort des zentralen Hafens mehr gegeben ist.

1.2. Gelände und Gebäude, Eigentumsverhältnisse



Das Gesamtensemble umfasst etwa 100.000 m², davon etwa 40.000 m² Gebäudeflächen. Die Grundstücke sind Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg, die Stiftung Hamburg Maritim hat diese für 30 Jahre gepachtet und verfügt über das sog. „gesteigerte Nutzungsrecht“, das ihr eigentümerähnliche Rechte gibt. Die Gebäude befinden sich im Eigentum der Stiftung Hamburg Maritim, die sich im Übereignungsvertrag mit der Freien und Hansestadt Hamburg zu deren denkmalgerechten Pflege und Restaurierung verpflichtet hat.

Gebäude	Größe ca.	Genutzt ca.	Zustand	Nutzung
Schuppen 50 A	6.500 m ²	6.500 m ²	Saniert	Museum 2.500 m ² Komm. Vermietg. 4.000m ²
Kopfbau 50 A	400 m ²	300 m ²	Saniert, ohne DG-Ausbau	Museumsverwaltung
Schuppen 50 B	6.500 m ²	6.500 m ²	Teilweise saniert, nutzbar	Kommerz. Vermietung
Kopfbau 50 B	400 m ²	300 m ²	Saniert, ohne DG-Ausbau	Kommerz. Vermietung
Schuppen 51 A	6.500 m ²	6.500 m ²	Teilweise saniert, nutzbar	Kommerz. Vermietung
Kopfbau 51 A	400 m ²	300 m ²	Saniert, ohne DG-Ausbau	Kommerz. Vermietung
Schuppen 51 B	6.500 m ²	6.500 m ²	Teilweise saniert, nutzbar	Kommerz. Vermietung
Kopfbau 51 B	400 m ²	0	sanierungsbedürftig	z. Zt. nicht nutzbar
Schuppen 52 A	6.500 m ²	6.500 m ²	Saniert	Event (verpachtet)
Kopfbau 52 A	400 m ²	300 m ²	Großteils saniert, nutzbar	SHM; Jugend in Arbeit e.V.
Schuppen 52 B	6.500 m ²	6.500 m ²	Saniert	Kommerz. Vermietung
Kopfbau 52 B	400 m ²	400 m ²	Saniert	Kommerz. Vermietung
Beamtenwohnhaus	650 m ²	0	Sanierungsbedürftig	z. Zt. nicht nutzbar

1.3. Objektsammlung von Stiftung Hamburg Maritim und Museum der Arbeit

Kernstück des existierenden Hafenmuseums ist die hafen- und schiffahrtsgeschichtliche Objektsammlung der Stiftung Historische Museen Hamburg / Museum der Arbeit. Ein Großteil des umfangreichen Bestands, in den Objekte aus den Beständen der HHLA, Eurogate, Blohm + Voss, diverser Hafenunternehmen, Strom- und Hafenbau, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Seefahrtsschule, Lotensbrüderschaft Elbe u. a. einbezogen worden sind, ist als Schaudepot in Schuppen 50 A untergebracht. Die Sammlung gliedert sich in die **Bereiche Schifffahrt, Schiffbau und Hafenumschlag** und ist auf einer Fläche von ca. 2.500 m² untergebracht. Das größte Objekt im Schaudepot ist ein Frachtewer der Stiftung Hamburg Maritim.

Diverse **Großobjekte** des Museums der Arbeit und der Stiftung Hamburg Maritim stehen im Freigelände, darunter drei Van-Carrier, eine Schiffbaupresse, diverse Kräne und historische Hafenbahnwagen.

Das 52 Jahre alte **Frachtschiff BLEICHEN** der Stiftung Hamburg Maritim komplettiert die Sammlung insofern, als damit alle Einheiten vorhanden sind, um die relevanten Arbeitsabläufe des Hafens zu demonstrieren: Den Ladungsumschlag zwischen Seeschiff, Kaianlagen nebst Gleisen und Lagerschuppen.

Im Bestand des Museums der Arbeit befinden sich auch diverse **schwimmende Großobjekte**, die an einer provisorischen Pontonanlage im Hansahafen vertäut sind: der Schwimmdampfkran SAATSEE, ein dampfbetriebener Sauger, diverse Schuten. Eine Kastenschute sowie die beiden dampfbetriebenen Objekte sind mit Ausstellungen erschlossen.

Ein zentraler Aspekt der Sammlung ist die **Funktionsfähigkeit** eines Teils der Geräte. Insbesondere die Großobjekte werden funktionsfähig gehalten und Besuchern im Betrieb gezeigt. Dies erfordert erheblichen Aufwand in der Pflege und im Unterhalt sowie fachkundiges Personal (s. Pkt. 1.4.) Die BLEICHEN ist zwar (noch) nicht fahrbereit, wichtige Betriebsteile wie das Ladegeschirr sind aber einsatzfähig.

Die Präsentation der Objekte erfolgt in einem **Schaudepot**. Die Museumsobjekte werden hier gelagert, restauriert und für die Präsentation aufbereitet. Für Besucher ist dieses Depot zugänglich, es ist aber keine Ausstellung im engeren Sinne. Eine Basis-Beschilderung ist vorhanden. Das Hafenmuseum verfügt derzeit noch nicht über eine durchgängige Besucherführung.

1.4. Zeitzeugen und Ehrenamtliche

Neben den Objekten sind Zeitzeugen, vor allem ehemalige Hafenarbeiter und Seeleute, für das Hafenmuseum von zentraler Bedeutung. Sie verfügen über **Fachwissen** und bringen dieses durch die Arbeit mit und an Maschinen, deren Vorführung und Besucherführungen aktiv in das Hafenmuseum ein. Sie haben einen großen Anteil am bisherigen Aufbau des Hafenmuseums und fühlen sich dem Ort und den **einzelnen Objekten eng verbunden**. Ein Teil von ihnen ist in Vereinen organisiert die mit SHM vertraglich oder ideell verbunden sind:

- ⇒ Freunde des Stückgutfrachters MS BLEICHEN e. V. (unter dem Dach der Stiftung Hamburg Maritim)
- ⇒ Freunde der historischen Hafensbahn e. V. (unter dem Dach der Stiftung Hamburg Maritim)
- ⇒ Hafenkultur e. V. Freunde des Hafensemuseums in Hamburg (in enger Zusammenarbeit mit dem Museum der Arbeit, Hauptaufgabe ist die Förderung des Museums)
- ⇒ Hafensenioren (diese Gruppe ehemaliger Hafenarbeit ist bisher noch nicht als Verein organisiert)

Bedingt durch die unterschiedliche Entstehung, Entwicklung und Zielsetzung dieser Gruppen gibt es auf der Ebene der Ehrenamtlichen **z. T. divergierende Vorstellungen** über Gestalt und Form des künftigen Hafensemuseums. Der Masterplan bietet die Chance und Gelegenheit, eine einheitliche Vision zu formulieren und zur Grundlage der Zusammenarbeit zu machen.

2. Vision: Ein Museum des Hafens und seiner Entwicklung

Zweck der Stiftung Hamburg Maritim ist der Erhalt und die Präsentation des maritimen Erbes der Stadt Hamburg. Dazu zählen insbesondere historische Schiffe, Großobjekte und Hafenanlagen. Deshalb sicherte die Stiftung Hamburg Maritim 2001 den Erhalt der 50er Schuppen, indem sie diese übernahm und sich zu deren denkmalgerechter Restaurierung verpflichtete. Übergeordnetes Ziel für das Projekt 50er Schuppen war von Beginn an der Aufbau eines Hafensemuseums an diesem **authentischen Ort** und seine planrechtliche Sicherung als Bestandteil des aktiven Hafens.

Hamburg, das sich selbst als „Tor zur Welt“ bezeichnet, ist geprägt von seinem Hafen – von Schiffbau, Hafenumschlag, Schifffahrt, Transport und Logistik. Die Bedeutung des Hafens in Vergangenheit und Gegenwart für Hamburg und die Region ist kaum zu überschätzen. Ein attraktives Hafensemuseum ist deshalb geradezu eine kulturhistorische Selbstverständlichkeit für den Metropolstandort Hamburg. Das existierende Hafensemuseum mit seinen Sammlungsbeständen bietet hierfür eine solide Grundlage. Doch Sammlungsbestand, authentischer Ort und nicht zuletzt Engagement und Fachwissen der zahlreichen Beteiligten haben ein wesentlich **größeres Potenzial**. Ein der Hansestadt und der Bedeutung seines maritimen Erbes angemessenes Hafensemuseum muss professionell konzipiert, attraktiv gestaltet, für Besucher gut erreichbar und sowohl in die maritime Wirtschaft als auch in die bestehende Museumsszene eng eingebunden sein. In der **Präsentationsform** legt die Stiftung Hamburg Maritim größten Wert auf authentische, aktiv erlebbare Arbeitsabläufe des Hafenbetriebes, auf Lebendigkeit, aktive Einbeziehung der Besucher, Betrieb von Geräten und Maschinen und einen intensiven Besucherservice zur Erzielung von hoher Aufenthaltsqualität.

Das Hafensemuseum wird von der Stiftung Hamburg Maritim als öffentliches Interesse verankert im Hafen und getragen von Stadt und Hafen verstanden.

2.1. Bedeutung für Hamburg

Die Entwicklung des Hafens ist **stadtgeschichtlich** von allergrößter Bedeutung. Deshalb muss der historischen Erforschung und der öffentlichen Präsentation der Hafen- und Schifffahrtsgeschichte eine deutlich stärkere Rolle in der Kulturpolitik der Stadt zugewiesen werden.

Heute ist der Hafen nach wie vor der größte **Wirtschaftsfaktor** der Stadt und von großer touristischer Bedeutung. Das künftige Hafendomuseum darf sich nicht auf den Blick in die Vergangenheit beschränken, sondern muss aktuellen Strukturen und Entwicklungen Rechnung tragen und das heutige Hafengeschehen in sein Konzept einbinden.

Für den **Hamburg-Tourismus** ist der Hafen das wichtigste Alleinstellungsmerkmal der Stadt und eine Attraktion, deren Potential bisher nur teilweise entwickelt worden ist. Ein Museum, das Geschichte und Gegenwart des Hafens am authentischen Ort und mit funktionstüchtigen Originalobjekten attraktiv vermittelt, wird ein Besuchermagnet sein, der Touristen anzieht und mit dem sich die Hamburger identifizieren.

Aus diesen Gründen kam auch die von der Behörde für Kultur, Sport und Medien eingesetzte Expertenkommission in der 2006 vorgelegten Empfehlung zur Entwicklung der Hamburger Museumsstiftungen zu dem Schluss, dass „die bereits in Angriff genommenen Arbeiten zur Gründung des Hafendomuseums und die ersten Nutzungen historischen Geräts am authentischen Ort [...] eine starke politische, administrative und finanzielle Unterstützung [verdienen].“ Das öffentliche Interesse ist hierdurch bereits angesprochen.

2.2. Einordnung in den lokalen Kontext

Die Geschichte von Hafen und Schifffahrt wird in Hamburg auch in verschiedenen Einrichtungen außerhalb des Hafendomuseums thematisiert: In den stadtgeschichtlichen Museen, die unter dem Dach der Stiftung Historisch Museen Hamburg zusammengefasst sind (insbes. Altonaer Museum und Hamburg-Museum), und im Internationalen Maritimen Museum. Im Zollmuseum und im Auswanderermuseum BallinStadt werden Spezialthemen aufgegriffen.

Ziel muss es sein, die Darstellung der Geschichte des Hafens und der Schifffahrt im künftigen Hafendomuseum zu bündeln und klare thematische Abgrenzungen gegenüber anderen Häusern zu treffen. Da auch in anderen Bereichen die **Stiftung Historische Museen** genau diese Aufgabe übernimmt (Koordination der verschiedenen Häuser, inhaltliche Abstimmung etc.), muss das Hafendomuseum in enger Abstimmung mit dieser Institution entwickelt werden, ohne dabei den unmittelbaren Bezug zum aktiven Hafen zu verlieren.

In Hinblick auf das von einer privaten Stiftung geführte „**Internationale Maritime Museum**“ ergibt sich ein klar abgegrenztes Profil für das Hafendomuseum. Dieses wird auch für Außenstehende sofort deutlich, weil beide Einrichtungen sowohl im Inhalt als auch in der Präsentation völlig unterschiedlich sind. Der Name des künftigen Hafendomuseums ist unter diesem Aspekt zu prüfen. Ein denkbarer Name wäre „HafenWelt Hamburg“.

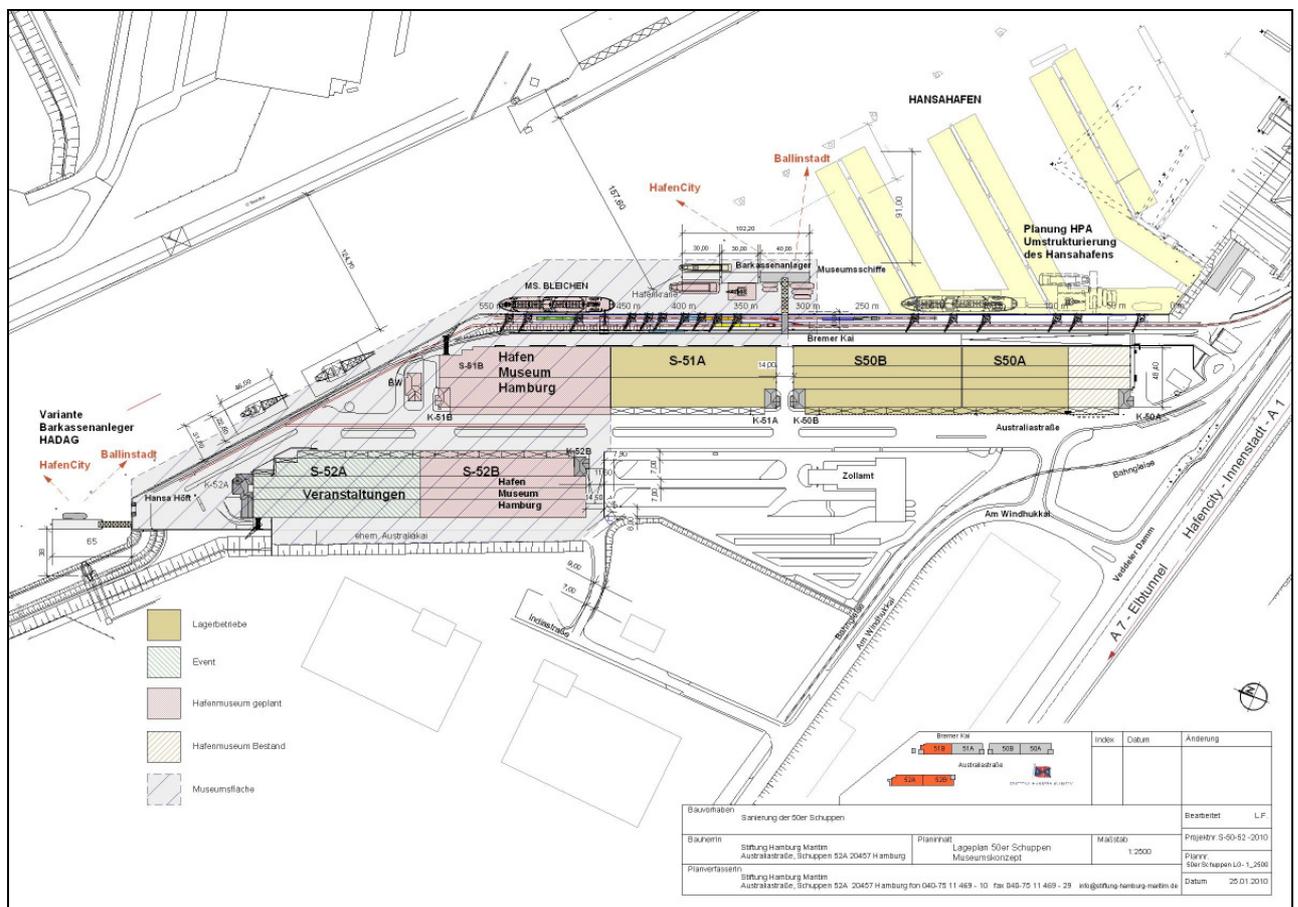
2.3. Einordnung in den internationalen Kontext

Weltweit gibt es nur eine begrenzte Anzahl großer, attraktiver Hafensemuseen. Zu den bekanntesten zählen sicherlich das „Maritiem Museum“ in Rotterdam, das „Merseyside Museum“ in Liverpool und das „Mystic Seaport Museum“ in Connecticut/USA. Darüber hinaus gibt es eine große Anzahl mittlerer und kleinerer Einrichtungen in Europa und Übersee, die erfolgreich arbeiten. Insbesondere in Skandinavien gibt es viel Erfahrung mit der Entwicklung maritimer Museen.

In Hinblick auf das Hafensemuseum Hamburg gilt es, sich im internationalen Umfeld zu positionieren, in das vorhandene **Netzwerk** (z. B. International Congress of Maritime Museums - ICMM) integriert zu sein, von deren Erfahrungsvorsprung zu profitieren und Synergien zu schaffen. Dem Hafensemuseum Hamburg wird seitens des ICMM hohes Potenzial bescheinigt und viel Offenheit entgegen gebracht (Brief des ICMM vom 23.12.2009).

3. Räumliche Fragen

Die Stiftung Hamburg Maritim favorisiert die Einrichtung des künftigen Hafensemuseums im nördlichen Bereich der Kaizunge des Bremer Kais unter Nutzung der Schuppen 51 B und 52 B, der Kaiflächen entlang des Schuppens 51 sowie der Freiflächen zwischen den und nördlich der Schuppen 51B und 52B.



3.1. Verschiedene Nutzungsbereiche

Wie unter Pkt. 1.2. dargelegt, macht die museale Nutzung im Bereich der 50er Schuppen bezogen auf die Flächengröße derzeit nur einen Anteil von etwa 12 % aus. Auch in Zukunft wird nur ein Teil der Anlage museal genutzt werden, und der Museumsbetrieb muss in Einklang gebracht werden mit verkehrsintensivem, kommerziellen Warenumsatz in den verbleibenden Schuppen. Ebenso muss die Zugänglichkeit für Großveranstaltungen in Schuppen 52 A sichergestellt sein. Weiterhin ist von der HPA die Ansiedlung von Hafenunternehmen mit entsprechenden Pontonanlagen in den südlichen Teil des Hansahafens am Bremer Kai geplant. Die gegenwärtige und provisorische Situation mit dem Ponton für die Museumsobjekte am Bremer Kai neben Schuppen 50 A kann in dieser Form nicht erhalten bleiben.

Um eine möglichst **klare und konfliktarme Trennung der verschiedenen Nutzungsbereiche** zu erreichen, favorisiert die Stiftung Hamburg Maritim die museale Nutzung der sich gegenüberliegenden **Schuppen 51 B und 52 B**. Zusammen mit dem für Events genutzten Schuppen 52 A würde damit an der Nordspitze der ehemaligen Kaizunge ein klar abgegrenzter Bereich für kulturelle Nutzung entstehen, während der südliche Teil dem traditionellen Hafenbetrieb vorbehalten bliebe. Neben der damit erreichten guten Trennbarkeit der verschiedenen Nutzungen bietet diese räumliche Lösung weitere Vorteile: Das Museum befindet sich auf der Innenstadt zugewandten Flächen der Kaizunge, gut wahrnehmbar von der HafenCity, der Stadtseite, den Landungsbrücken und der Elbe. Umgekehrt hat man von hier aus einen einmaligen Blick auf die Elbe, die Silhouette der Innenstadt mit dem neuen Wahrzeichen, der Elbphilharmonie, direkt gegenüber. Am Höft sind ausreichend Freiflächen für eine attraktive Umfeldgestaltung und Außenveranstaltungen vorhanden. Die Kaispitze ist insgesamt für Besucher wesentlich ansprechender als das derzeit genutzte Gelände am südlichen Ende des Hansahafens in unmittelbarer Nähe des durch den Wirtschaftsverkehr stark genutzten Veddeler Damms.

3.2. Künftige Museumsgebäude

Zur musealen Nutzung sieht die Stiftung Hamburg Maritim zwei Schuppenhälften mit je 6.500 m² Fläche vor:

Schuppen 52 B ist im Originalzustand von 1912. Wie der jetzt für das Schaudepot genutzte Schuppen 50 A beeindruckt er durch seinen dreischiffigen Aufbau und die originale Holzständerkonstruktion. Der Schuppen selbst ist ein zentrales Objekt des Hafensemuseums.

Schuppen 51 B befindet sich weitgehend im Zustand des in den 50er Jahren erfolgten Wiederaufbaus, nach Zerstörung des Dachs im Krieg. Die Stiftung Hamburg Maritim sieht die Bedeutung der Anlage der 50er Schuppen in der Gesamtheit des Ensembles. Das Denkmalschutzamt unterstützt diese Sichtweise und hat bewusst das Ensemble der 50er Schuppen – nicht die Einzelbauten – unter Schutz gestellt. Um diesen vollständigen Eindruck wieder herzustellen, hat die Stiftung Hamburg Maritim im Einvernehmen mit dem Denkmalschutzamt das Vordach des Schuppens 51 A rekonstruiert und plant dieselbe Maßnahme für Schuppen 51 B. Damit würde der den Ursprungs-Bauten eigene Gesamteindruck dem Besucher durchgängig vermittelt werden. Abgesehen von dieser Maßnahme und der fälligen

Dacherneuerung soll der Schuppen 51 B im jetzigen Zustand bleiben, der von der Nachkriegsentwicklung zeugt. Zur Aufstellung des jetzt im Schaudapot liegenden Ewers HERMANN mit stehenden Masten wäre eine entsprechende Öffnung des Dachs mit gläsernem Überbau vorstellbar. Eine solche Lösung würde das Denkmalschutzamt ggf. mit tragen.

Im Zuge von notwendigen baulichen Maßnahmen zur Einrichtung der Ausstellung soll eine Ausstattung der Dächer mit **Photovoltaik** erfolgen. Diese Möglichkeit ist im Einklang mit dem Denkmalschutz möglich und verbindet so historisches mit moderner Energieversorgung.

In den **Kopfgebäuden** der Schuppen waren früher Büros, Wohnungen für Schuppenvorsteher und ihre Familien, Werkstätten, Sozialräume für die Arbeiter und teilweise Kaffeeklappen untergebracht. Das Kopfgebäude 52 B ist komplett restauriert, das Kopfgebäude 51 B ist stark sanierungsbedürftig und derzeit nicht nutzbar. Eine gemischte Nutzung, die der historischen zumindest teilweise entspricht, ist auch im Rahmen des Hafenumuseums denkbar. So könnten in den Kopfgebäuden neben Ausstellungsbereichen auch Räume für die Verwaltung und die ehrenamtlichen Mitarbeiter untergebracht werden.

Das vor Kopfbau 51 B stehende **Beamtenwohnhaus** verdient wegen seiner exponierten Lage besondere Aufmerksamkeit. In dem villenartigen Haus mit seinen markanten Holz-Balkonen befinden sich fünf großzügige Wohnungen mit jeweils vier Zimmern, Küche und Bad. Das Haus ist stark sanierungsbedürftig, aber noch weitgehend im Originalzustand und sanierungswürdig. Nach einer denkmalgerechten Sanierung sind verschiedene Nutzungen im Kontext des Hafenumuseums vorstellbar, z. B. als Forschungs- und Schulungszentrum, als Hafeninformativzentrum (s. Pkt. 4.1.) oder für Büros.

3.3. Freigelände und Pontonanlage des künftigen Museums

Zwischen den Schuppen 51 B und 52 B, am Bremer Kai entlang des Schuppens 51 und nördlich der Schuppen 51 und 52 stehen ca. 20.000 m² Freiflächen zur Verfügung. Dies bietet ausreichend Platz für die Aufstellung und den Betrieb der **Großgeräte** (Stückgutkrane, Van Carrier, Schiffbaupresse etc.). Die historische **Hafenbahn** und Sonderzüge können nach Sanierung der Kaimauer im Zuge des Hochwasserschutzes mit Besuchern den gesamten Bremer Kai bis zum Hansahöft befahren.

Das Freigelände ist gut nutzbar und aufgrund seiner Lage mit dem Blick auf die Stadt von hoher Attraktivität. Deshalb sollte sich das Hafenumuseum hier nicht darauf beschränken, nur Objekte auszustellen und vorzuführen, sondern den Raum auch aktiv gestalten und vielfältig bespielen. Ein bei HPA verfügbarer Großflaggenmast, der ursprünglich unter dem Altonaer Balkon stand, könnte signalgebende Wirkung für den Museumsstandort entfalten. Dazu gehört auch eine Gestaltung und Begrünung der Flächen, möglichst entsprechend der historischen Situation. Hierbei könnte der Wiederherstellung der ursprünglich vorhandenen Lindenallee zwischen Schuppen 51 b und 52 große Bedeutung zukommen.

Eine besondere Attraktivität bei einer Arrondierung der Flächen stellt der nördliche Höftbereich der Kaizunge vor den Kopfbauten der Schuppen dar. Mit Blick auf Stadt und Elbphilharmonie sowie einem noch zu konzipierenden westlichen Gebäudeabschluss, der vielleicht auch einen

Aussichtspunkt auf Museum, Hafen und Stadt bietet, bestehen hier vielfältige Entwicklungschancen.

Zwischen Schuppen 50 und 51 plant die Stiftung Hamburg Maritim die Errichtung einer **Pontonanlage mit Liegeplätzen für** Schutensauger, Schwimmkran und Schuten. Auf der Kaifläche bilden die historischen Stückgutkrane eine „**Kranallee**“ entlang des Bremer Kais. Die Kaimauer entlang des Schuppens 51 stammt aus den 50er Jahren und ist in relativ gutem Zustand, sie bedarf aber kleinerer Sanierungsmaßnahmen insbesondere zur Sicherung des landseitigen Hafenbetriebes.

Der **Stückgutfrachter** BLEICHEN sollte direkt neben Schuppen 51 B liegen, um die klassische Umschlagssituation der Stückgutzeit wieder herzustellen mit aktivem Ladungsumschlag zwischen Schiff und Schuppen.



Luftbild der 50er Kaischuppen. Mitte der 1950er Jahre
Archiv der Reederei Hamburg Süd

4. Bausteine des neuen Hafensemuseums

Alle vier klassischen Aufgaben eines Museums – Sammeln, Bewahren, Forschen und Präsentieren – können im Hafensemuseum auf hohem Niveau abgebildet werden.

Bei der **Sammlung** ist zu berücksichtigen, dass es im Hafensemuseum einen besonders hohen Anteil an großen Maschinen und Geräten gibt, die entsprechend große Flächen benötigen. Auch die Gebäude selbst stellen Objekte dar und sind als solche in das Konzept einzubinden. Die bestehende Sammlung ist bereits sehr umfangreich. Bei ihrem weiteren Auf- und Ausbau ist darauf zu achten, einem **strukturierten, zielgerichteten Sammlungsplan** zu folgen.

Das besondere Konzept des Hafenumuseums, nämlich Geräte in Betrieb zu zeigen, erfordert einen **hohen konservatorischen Aufwand** sowie besondere Maßnahmen wie TÜV- und Sicherheitsabnahmen etc. Dieser Aufwand muss bei der Planung/Konzeption des Museums wie auch bei in der Kalkulation der Betriebskosten beachtet werden.

Für den Bereich der **Forschung** bietet das Hafenumuseum gute Grundlagen: Es verfügt über einen reichen Schatz an Dokumenten und Literatur (gesammelt im Museum der Arbeit und im **Archiv** der Stiftung Hamburg Maritim). Ein Schwerpunkt der Forschungsarbeit sollte unbedingt die Arbeit mit **Zeitzeugen** sein.

Eine **attraktive Präsentation** wird der Schlüssel zum Erfolg des Hafenumuseums sein. Sie muss dem **authentischen Ort** gerecht werden, die besondere Atmosphäre erhalten und wiedergeben, **funktionsfähige Objekte** und deren Vorführung als elementaren Bestandteil einbinden und unterschiedliche Zielgruppen zeitgemäß ansprechen.

4.1. Themenbereiche

Thematisch muss das Hafenumuseum selbstverständlich alle wichtigen Bereiche von Hafen und Schifffahrt abdecken, wobei der stadtgeschichtliche Bezug stets im Vordergrund stehen sollte. Dies ist vor allem in Hinblick auf eine klare Abgrenzung zum Internationalen Maritimen Museum wichtig.

Zeitlich sollte sich das Sammlungs- und Ausstellungskonzept auf die Periode der jüngeren Stückgutschifffahrt konzentrieren, wie sie durch die Bau- und Betriebszeit der Schuppenanlage vorgegeben ist (etwa 1900 – 1980). Einzelne ältere Objekte, z.B. Dampfschiffe höheren Alters, die vereinzelt noch bis 1950 herum in Betrieb waren, können das Bild ebenso gut abrunden wie einzelne modernere Großobjekte wie Van Carrier nebst Containern, die ja das Ende der Stückgutära eingeläutet haben.

Um den stimmigen Gesamteindruck nicht zu gefährden, sollte bei der Auswahl der Großobjekte keine zeitliche Expansion auf Hansekoggen oder Störtebekerschiffe einerseits und Containerbrücken andererseits stattfinden, die es an den 50er Schuppen nie gegeben hat. Abbildungen oder Modelle derselben können in der Schausammlung dagegen eine wichtige Rolle bei der Kontextualisierung spielen.

Die zentralen Themenfelder sollten mit einer technik- und sozialgeschichtliche Orientierung auf ein Museum des 20. Jahrhunderts abheben.

Die Ausstellungsinhalte sollten folgende Themenbereiche abdecken:

a. Schifffahrts- und Hafenentwicklung in Hamburg

- Von der Segel- und Dampfschifffahrt bis heute: Entwicklungsschritte und ihre Auswirkungen auf den Hamburger Hafen
- Entwicklung zum „modernen“ Hafen in Hamburg: Phasen der Entwicklung im Hafenbetrieb, Hafenbau und Planung bis heute, der heutige Hafen, Blick in den Hafen der Zukunft
- Von der Sackkarre zu logistischen Systemen und weltumspannenden Verkehrsverknüpfungen von Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Strasse und Schiene

b. Arbeit im Hamburger Hafen

Umschlag, Lagern, Transportieren, Verarbeiten, Produzieren – technische Entwicklungen und die Veränderung von Arbeitsprozessen und Arbeitsalltag:

- Hafenumschlag, Lagerung und Transport
- Verarbeitung und Veredelung von Waren
- Schiffbau als wichtigster Industriezweig im Hafen
- Hafen als Wirtschaftsfaktor für die ganze Stadt, die Region und Nation.

4.2. Präsentation

Grundidee des Hafenmuseums ist nicht das Ausstellen, sondern das **Vorführen von Geräten** und Maschinen. Insbesondere die Großobjekte (Stückgutfrachter BLEICHEN, Dampfsauger, Dampf-Schwimmkran, VanCarrier, Kaikran, Flurfördergeräte bis hin zum Landtransport u. v. m) werden dafür mit erheblichem Aufwand funktionsfähig gehalten. Dies bietet die Möglichkeit eines **lebendigen Museums**, in dem Objekte nicht inszeniert, sondern tatsächlich in ihrer Originalfunktion betrieben werden. Besucher können unmittelbar einbezogen werden, was den Besuch zum Erlebnis werden lässt. Bislang beschränken sich die Vorführmöglichkeiten im Wesentlichen auf Hafenbau und Hafenumschlag. Das Prinzip sollte unbedingt auf die anderen Themenbereiche (Schifffahrt, Schiffbau und Veredelung) ausgedehnt werden. Denkbar sind z. B. ein Schiffs-Simulator, ein Schiffbauplatz, die Integration schiffbaubezogener Gewerke (Reepschläger, Schmied, Segelmacher) und typische Beispiele für Veredelung von Rohstoffen wie eine Kaffeerösterei oder Bierbrauerei.

Für die statische Präsentation muss die Entscheidung getroffen werden, ob der **Charakter eines Schaudepots** beibehalten oder nur ein Teil der Sammlung gezeigt wird.

Ein Depot passt sehr gut zum Charakter der Schuppen als Lagerort. Diese Ausstellungsform würde allerdings eine sehr gut und übersichtlich geordnete Aufstellung und ein schlüssiges Führungssystem erfordern, um sich nicht in der Vielzahl von Einzelobjekten zu verlieren. Einzelne Objekte – möglichst in Betrieb – müssten besonders hervorgehoben, „ins Rampenlicht“ gebracht und immer wieder ausgetauscht werden.

Traditionell wird in Ausstellungen mit einer relativ kleinen Auswahl von Objekten gearbeitet, die sorgfältig inszeniert werden. Das Schaudepot innerhalb des Hafenmuseums wäre dagegen etwas Besonderes und Ungewöhnliches und bedarf einer geschickten Regie für den Besucher.

Wichtig ist die Einbeziehung des heutigen Hafens. Nicht zuletzt aufgrund seiner Lage mitten im Freihafen, mit modernem Warenumschlag am gegenüberliegenden O'Swaldkai, und den bereits bestehenden guten Beziehungen zur Hafenwirtschaft wäre das Hafenmuseum prädestiniert dafür, mit entsprechenden modernen Einrichtung auch als **Hafeninformationszentrum** zu dienen. Hier könnten sich die Besucher über alle aktuellen Fragen des Hafens informieren. Ein großes Hafenmodell mit modernen Informationsmedien über aktuelle Schiffsbewegungen (AIS) wäre sicherlich eine ansprechende Attraktion. Auch der Bezug zur Elbe als Wirtschafts- und Transportraum, sich damit verbindender Wasserwirtschafts-, Wasserbau- und Navigationskunst wären von großem Interesse. Eine engere Kooperation gerade auch in diesen Punkten mit der aktiven Hafenverwaltung ist aus Sicht der Stiftung Hamburg Maritim wünschenswert.

4.3. Zeitzeugen und Ehrenamtliche

Eine Besonderheit des Hafenumuseums sind die vielen Zeitzeugen, die sich ehrenamtlich aktiv im Museum engagieren. Die geschieht auf zwei Ebenen: Zum einen bringen sie ihr **Fachwissen** ein (bei der Restaurierung und Bedienung der Objekte), zum anderen unterstützen sie aktiv den **Betrieb** (Aufsicht, Besucherservice, Führungen). Letzteres wird auf die Dauer und in größerem Rahmen nicht mehr tragbar sein und muss durch ein professionelles Team, verbunden auch mit dem Museumsdienst Hamburg, ersetzt werden.

Das Fachwissen und die persönlichen Erlebnisse dieser Menschen sind ein besonderer Schatz, den es zu bewahren gilt. Deshalb muss von Beginn an großer Wert darauf gelegt werden, dieses Wissen und die einzelnen Lebensläufe sorgfältig zu **dokumentieren**. Wünschenswert ist auch, dass die Zeitzeugen ihr Wissen direkt an Jüngere **weitergeben**. Dies gilt insbesondere für Informationen über ihren Arbeitsalltag sowie den Gebrauch und Bedienung von Maschinen und Geräten. Die Arbeit und Einbindung der vielen Ehrenamtlichen und Zeitzeugen muss professionell angeleitet werden.

4.4. Zusammenwirken mit Gastronomie und Eventmanagement

Für den Gesamtbetrieb sind Gastronomie und Veranstaltungen von großer Bedeutung. Das Hafenumuseum bietet diesbezüglich hervorragende Möglichkeiten. Eine Gastronomie ist unabdingbar und in der näheren Umgebung konkurrenzlos. Die Nordspitze mit dem einmaligen Ausblick lädt geradezu dazu ein, hier eine ansprechende Gastronomie zu integrieren, die über den Museumsbetrieb hinaus zur Verfügung steht.

Interessante und ausgefallene Orte erfreuen sich großer Beliebtheit für Privat- und vor allem auch Firmenveranstaltungen. Schon jetzt ist die diesbezügliche Nachfrage an Flächen auf dem Gelände und in den Schuppen sehr hoch. In Ergänzung zu dem bestehenden Event-Betrieb in Schuppen 52 A sollten im Bereich des Hafenumuseums von Beginn an Möglichkeiten berücksichtigt werden, außerhalb und ohne Beeinträchtigung des Museumsbetriebs Veranstaltungsflächen zur Verfügung zu stellen. Entsprechende Räumlichkeiten und Einrichtungen müssten bereits bei den ersten Planungsschritten berücksichtigt werden.

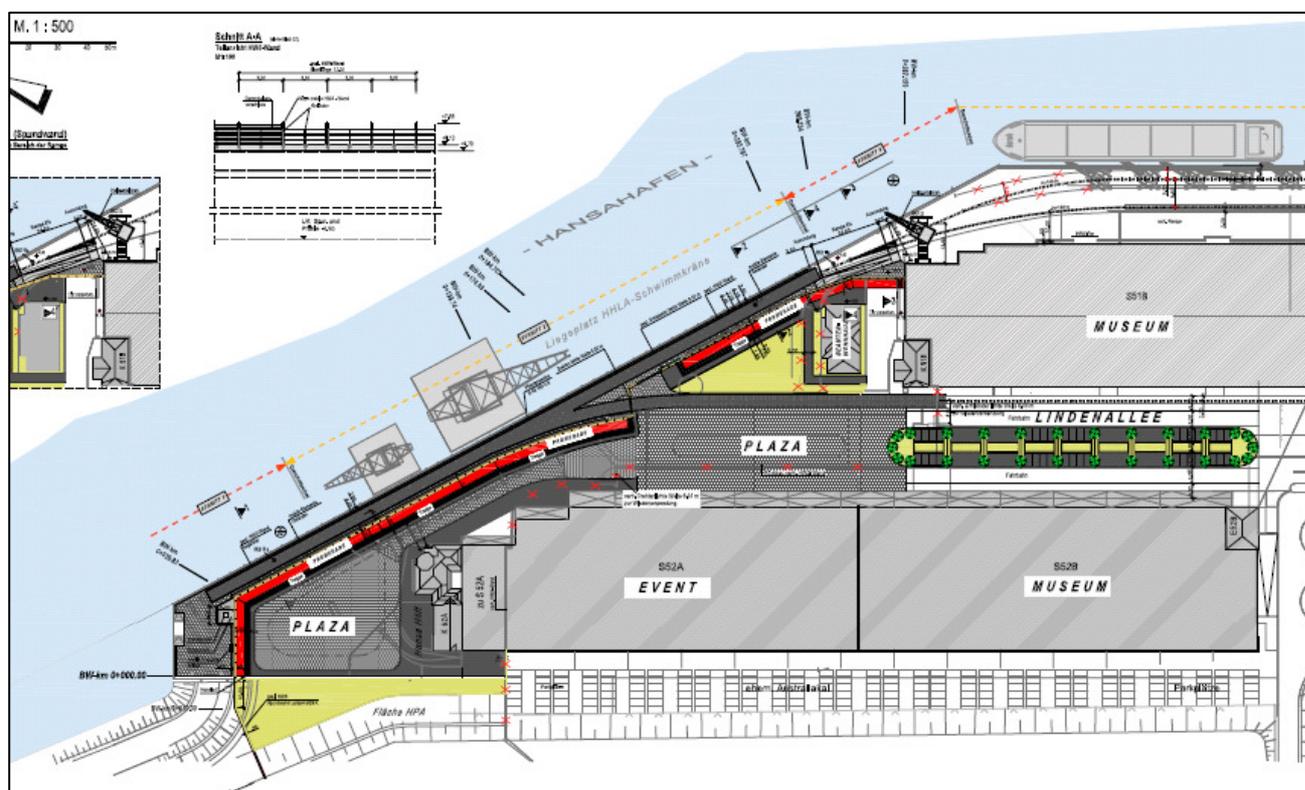
5. Infrastruktur

Über die räumlichen Fragen der unterschiedlichen Nutzung der Schuppen und Freiflächen hinaus sind generelle Infrastrukturmaßnahmen notwendig, um einen Museumsbetrieb zu ermöglichen. Diese obliegen in erster Linie der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, der Behörde für Wirtschaft und Arbeit, der Hamburg Port Authority (HPA) und der Stiftung Hamburg Maritim selbst.

5.1. Hochwasserschutz und Kaimauern

Auf dem Gelände befinden sich einige Gebäude außerhalb des hochwassergeschützten Bereichs, nämlich die Kopfgebäude 51 B und 52 A, das Beamtenwohnhaus sowie die Freiflächen im nördlichen Bereich. Im Rahmen des Förderprogramms „Privater Hochwasserschutz“ sollen

bestehende Defizite an Hochwasserschutzanlagen beseitigt und die **bisher ungeschützten Gebäude und Freiflächen in den Hochwasserschutz einbezogen werden**. Hierfür ist auch eine Sanierung der 315 Meter langen Kaianlage vom Hansahöft bis zum Bremer Kai notwendig, die sich im Eigentum der Hamburg Port Authority (HPA) befindet. Ein Förderantrag und eine entsprechende Vorplanung wurden bei der HPA im Dezember 2009 eingereicht. Im Verbund mit den Nachbarpoldern soll so ein verbesserter Hochwasserschutz für den Graasbrook und damit auch für die 50er Schuppen entstehen. Nach Freigabe der Fördermittel durch die Stadt und nach Sicherung der Finanzierung des von Stiftung Hamburg Maritim, bzw. die sie unterstützenden Behörden, zu tragenden Eigenanteils (ca. 2 bis 4 Mio. € je nach Sanierungsleistung der HPA für die Kaianlagen) sind eine Entwurfs- und eine Genehmigungsplanung durchzuführen. Anschließend erfordern die Maßnahmen eine wasserrechtliche Plangenehmigung oder eine Planfeststellung seitens der Behörde für Wirtschaft und Arbeit. Der Bau der Hochwasserschutzanlage würde sich voraussichtlich in Stufen **bis 2012/2013** erstrecken.



5.2. Anleger

Die Anfahrt von Besuchern auf dem Wasserweg ist nicht nur die schönste Anreise, sondern auch die einfachste, schnellste, sicherste und ökologischste. Die Fahrt mit einer Barkasse von den Landungsbrücken zum Hansahafen dauert 15 Minuten, vom Sandtorhafen (HafenCity) 10 Minuten. Seit 2007 verbindet die „Maritime Circle Line“ das Hafenumuseum und die BallinStadt im Zwei-Stunden-Takt.

Als Anleger am Hafenumuseum wird derzeit der Ponton für die Museumsschiffe genutzt. Dies stellt nur eine Übergangslösung dar, da die Anlage dauerhaft für regelhaften Verkehr mit Passagieren

nicht geeignet ist. Zukünftig ist der Anleger auf Höhe des Übergangs zwischen Schuppen 50 und 51 am Bremer Kai geplant. Die Lage bietet für die Besucher einen guten Einstieg in das künftige nördlich hiervon gelegene Hafenmuseum. An der Pontonanlage würden dann auch Museumsobjekte und Museumsschiffe liegen (s. Pkt. 3.3.).

Die Stiftung Hamburg Maritim bemüht sich intensiv um die Schaffung eines **publikumssicheren Anlegers**, an dem nicht nur Barkassen, sondern auch Hafenfähren anlegen können. Ein geeigneter Ponton und eine historische Zugangsbrücke wurden bereits erworben und erhebliche Vorleistungen von der Stiftung Hamburg Maritim erbracht. Zur Finanzierung der Fertigstellung des Anlegers (geschätzte Gesamtkosten rd. 800 T Euro) ist die Übernahme zumindest eines Teils der Kosten durch die Öffentliche Hand unentbehrlich.

Wünschenswert ist auch ein zusätzlicher Barkassenanleger am Hansahöft, wo er ursprünglich war und wo die Arbeiter zu den 50er Schuppen ausstiegen, um so die Besucher von einer Pontonanlage im Süden zur anderen im Norden gelegenen über das Museumsareal zu führen. Gleichzeitig entsteht mit einem nördlichen Anleger auch ein direkter Zugang zu den gastronomischen und Eventeinrichtungen im 52er Schuppen. Dieser Standort ist nach der erfolgten Zuschüttung des Indiahafens wegen der Böschungsnähe nicht ganz unproblematisch.



Hansahöft, ca 1935., Foto: HHLA

5.3. Schiffs- und Liegeplatz BLEICHEN

Der zukünftige Liegeplatz des fast 100 m langen Stückgutfrachters BLEICHEN neben Schuppen 51 B muss für die museale Nutzung hergerichtet werden. Dafür müssen vor der Kaimauer zwei stählerne Führungspfähle gesetzt und an der Bordwand des Schiffes entsprechende Pfahlführungskonsolen vorgesehen werden, an denen sich das Schiff mit den Gezeiten frei auf und ab bewegen kann, ohne dabei nennenswerte horizontale Bewegungen zu machen. Nur so kann das Schiff aus der andauernden Bewachungspflicht durch eine professionelle Besatzung entlassen werden (u.a. weil keine Leinenwache mehr erfolgen muss).

Eng damit zusammen hängt die Zugänglichkeit des Schiffes für ein breites Publikum. Diese soll entweder durch eine breite, publikumssichere Gangway hergestellt werden oder durch zwei getrennte Zu- und Abgänge, wobei die jetzt vorhandene Gangway weiter verwendet werden könnte.

Die Gangway(s) brauchen entsprechende Lauffläche auf der Kaifläche und müssen beim Passieren von Eisenbahnen ggf. verschoben werden.

Zur Ver- und Entsorgung des Schiffes müssen die erforderlichen Leitungen in der Kaikante verlegt werden bis zu den entsprechenden Übergabepunkten.

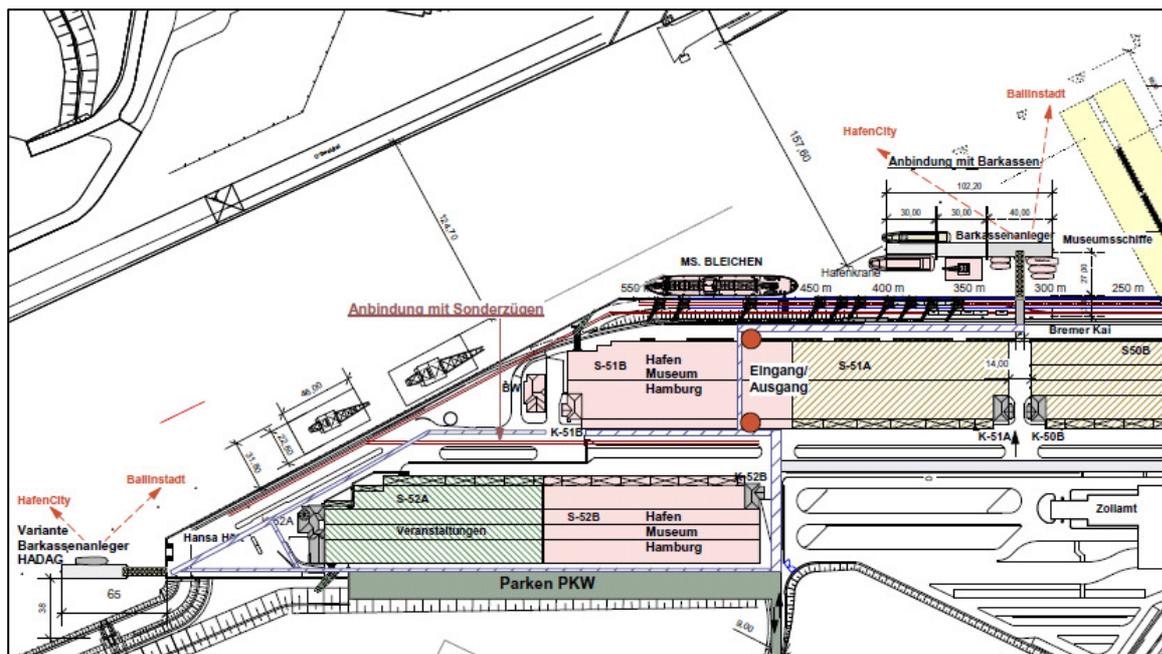
5.4. Öffentlicher Personen-Nahverkehr

Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln muss für einen erfolgreichen Museumsbetrieb erheblich verbessert werden. Die S-Bahn-Station „Veddel-BallinStadt“ ist ca. 1 km vom jetzigen Schaudepot entfernt, bei einer Verlegung des Museums an die Nordspitze kämen für Fußgänger weitere 500 m dazu. Die vorhandene Buslinie verkehrt nur im Halbstunden- bzw. Stundentakt, an Sonn- und Feiertagen gar nicht. Ausbau und Intensivierung der Linie wären ebenso erforderlich wie die Einrichtung einer Haltestelle im Nordteil des Geländes. Eine gute Ausschilderung sowohl für Fußgänger, als auch für Fahrradfahrer - die Anfahrt durch den Alten Elbtunnel ist sehr attraktiv - und für Autofahrer ist unverzichtbar. HADAG und Circle Line sollten für ein koordiniertes und verbessertes wasserseitiges Anbindungsangebot gewonnen werden.

5.5. Parkplätze

Der Bedarf an Parkplätzen für PkW und Reisebusse ist abhängig von der Ausstellungsgröße und den angenommenen Besucherzahlen und ist im Masterplan zu ermitteln. Flächen dafür könnten westlich des Schuppens 52 geschaffen und die Parkplätze auch für Events in Schuppen 52 A genutzt werden.

5.6. Verkehrsströme und -wege



Die Konzentrierung des Museumsbetriebs auf der Nordseite des Geländes, während die Südhälfte dem kommerziellen Lagerbetrieb vorbehalten bleibt, ermöglicht eine gute Trennung der verschiedenen Verkehrsströme von Museums- und Hafensbetrieb. Gleichwohl sind hier viele Maßnahmen zur Gewährleistung eines konfliktfreien Miteinanders absehbar. Der gesamte südliche Bereich bleibt der kommerziellen Nutzung vorbehalten, die durch den Museumsbetrieb nicht beeinträchtigt wird.

Der Zugang für Besucher wäre über den Anleger für Barkassen und Fähren am Bremer Kai in Höhe des Schuppens 51 A möglich sowie mit PkW und Bussen westlich des Schuppens 52. Auch Fußgänger von der S-Bahnstation Veddel könnten sicher an der Wasserseite entlang geführt werden.

Für die tägliche Nutzung der Wege durch große Publikumsströme sind nicht unerhebliche straßenbauliche Maßnahmen und die weiträumige Wiederherstellung der alten Pflasterung erforderlich. Ein besonderes Augenmerk ist hierbei auf die bereits erwähnte „Kranallee“ zu richten und die absehbaren Konfliktsituationen zwischen Fußgängerlauf und Eisenbahnbetrieb.

6. Investitionsbedarf

6.1. Erforderliche Investitionen

Im Masterplan wird die Ermittlung des Investitionsbedarfs gefordert. Hierzu zählen:

- Museumsbedingte Umbaumaßnahmen an Schuppen 51 B und Schuppen 52 B,
- Ein- und Anbindung von gastronomischen und von Veranstaltungsbereichen
- Sanierung von Kopfbau 51 B und Beamtenwohnhaus
- Freiflächengestaltung Höftspitze und westliche Gebäudeeinfassung
- Hochwasserschutz und Kaiflächensanierung
- Anleger
- Straßen- und Landschaftsbaumaßnahmen zur Nutzung des Freigeländes
- Verkehrs- und Stellplatzflächen
- Einrichtung Ausstellung

6.2. Finanzierung

Bei den Investitionen handelt es sich zu einem erheblichen Anteil um **Infrastrukturmaßnahmen** wie Hochwasserschutz, Kaiflächensanierung und Schaffung eines Anlegers. Die Stiftung Hamburg Maritim hat die Planung dieser Maßnahmen bereits weit entwickelt und ist in Gesprächen mit den beteiligten betroffenen Behörden. Hier müssen die Interessen der Stiftung Hamburg Maritim, der anderen Nutzer und des Hafensmuseums gebündelt und koordiniert werden. Darüber hinaus sollen und müssen sollten **Fördermöglichkeiten** (Landesmittel, Bundesmittel und Mittel der EU) systematisch erfasst und ggf. ausgeschöpft werden. Auch die Möglichkeiten des Sponsorings durch Firmen und Privatpersonen sind zu nutzen.

7. Betrieb

Die Stiftung Hamburg Maritim setzt sich für den Betrieb des Hafenmuseums als **Public-Private-Partnership-Modell** ein. Sie ist der Überzeugung, dass das Hafenmuseum langfristig gute Erlöse aus Eintrittseinnahmen, Veranstaltungen, Shop und Gastronomie erzielen kann. Gleichwohl sind die Ausgaben für ein „lebendiges“ Industriemuseum, mit dem Betrieb von Großgeräten, höher als bei anderen Museen. Deshalb muss ein verlässliches Betriebsmodell installiert werden, das privatwirtschaftliche Elemente mit den Möglichkeiten der Teil-Finanzierung durch die Öffentliche Hand verbindet. Denkbar ist hier z. B. eine GmbH, an der sich ein privates Betreiberunternehmen, die Stiftung Hamburg Maritim, die Stiftung Historische Museen Hamburg und der Senat/die Kulturbehörde beteiligen.

Besondere Aufmerksamkeit ist der Öffnung des Projekts gegenüber privaten Mäzenen und Firmensponsoring zu widmen. Es gibt bereits jetzt eine enge Verbindung des Hafenmuseums (Museum der Arbeit und Stiftung Hamburg Maritim) zu Hafenwirtschaft und Schiffbau. Diese Verbindung gilt es zu pflegen und auszubauen. Viele Firmen können das Hafenmuseum nicht nur durch finanzielle Leistungen unterstützen, sondern auch durch praktische Arbeiten, Sachspenden und Fachwissen bis hin zur Integration eigener Präsentationen der Unternehmensgeschichten.

8. Zeitplan

Für die Erstellung des Masterplans ist ein Zeitraum von sechs Monaten vorgesehen, so dass im **Herbst 2010** eine Entscheidung über weitere Schritte getroffen werden kann. Masterplan und Infrastrukturbedarfe sollen dann in die Senatsberatungen zum Museumskonzept und Haushalt eingebracht werden, um zeitgerecht zur IBA wesentliche Schritte einer weiteren Entwicklung des Hafenmuseums auf der 50er Strecke auf den Weg gebracht zu haben. Zügige Entscheidungen sind notwendig, um zentrale Infrastrukturmaßnahmen (Anleger, Hochwasserschutz) sowie Sanierungs- und Baumaßnahmen und deren Vorbereitung spätestens Anfang 2011 auch mit Rücksicht auf den Hochwasserzyklus verbindlich beauftragen zu können.

Die Stiftung Hamburg Maritim hält eine Entwicklung des Hafenmuseums in **mehreren Etappen** für realistisch und sinnvoll. So könnte z. B. zunächst nur der Schuppen 52 B für die Ausstellung genutzt werden. Weitere Gebäude könnten nach und nach saniert und in das Hafenmuseum integriert werden. Wesentliche Voraussetzung ist aber eine rasche Entscheidung zum Hochwasserschutz in Verbindung mit einer zukünftigen Museumskonzeption, wie sie im Masterplan entstehen soll.

Die Eröffnung eines ersten Teilabschnitts in Verbindung mit Gastronomie und Event soll in jedem Fall im Jahr **2013** zur IBA und IGS in Hamburg erfolgen.