

Quartier

Magazin für Hafencity, Speicherstadt und Katharinenviertel



*25 jahre
deichtorhallen*

Blaues Wunder

Das Start-up WunderCar aus der Hafencity spaltet die Gemüter

Unterkunft im Oberhafen

Die Entwicklung des Kreativquartiers geht in die nächste Runde

Baumaterial

Der erstaunliche Bestand des Hamburger Architekturarchivs

DAS KREUZFAHRT MUSICAL IN DER HAFENCITY AB 25. SEPTEMBER 2014

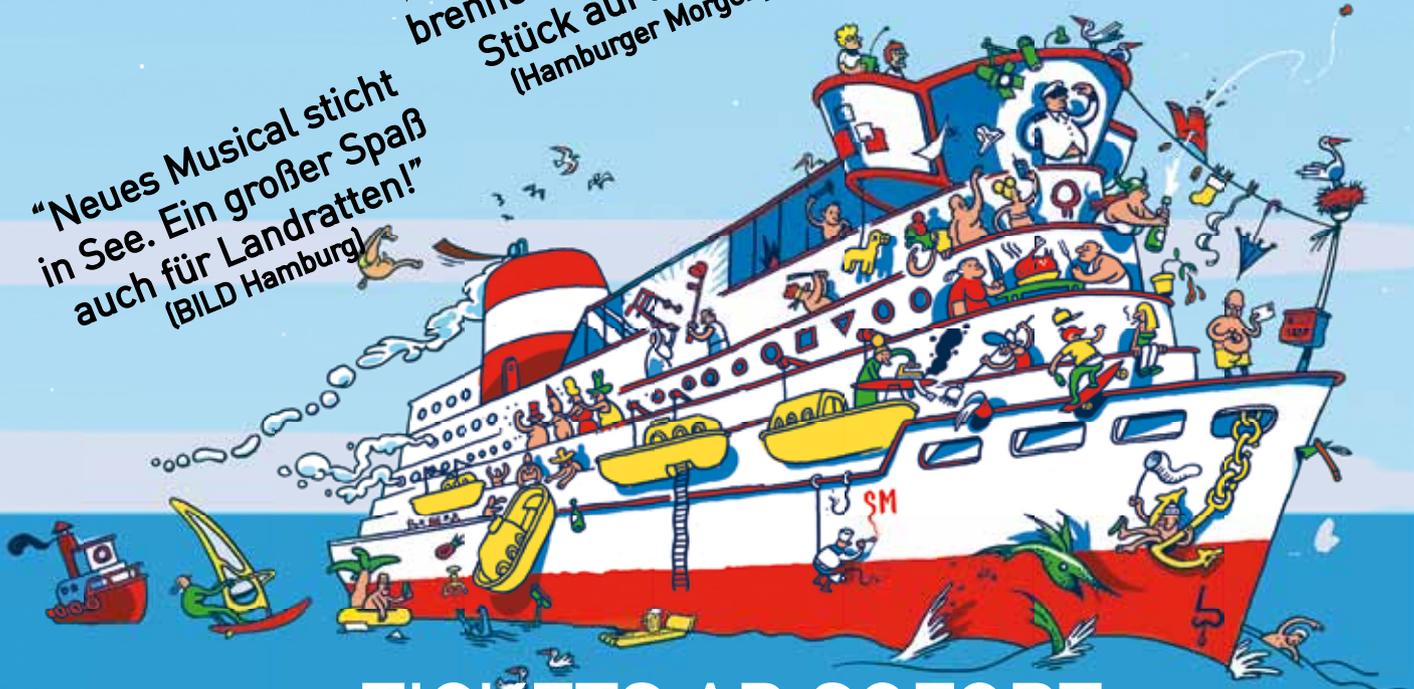
Innenkabine
mit Balkon

DIE LUSTIGSTE KREUZFAHRT
DER WELT



„Das Potenzial, ein Dauerbrenner zu werden, hat das Stück auf alle Fälle.“
(Hamburger Morgenpost)

„Neues Musical sticht in See. Ein großer Spaß auch für Landratten!“
(BILD Hamburg)



TICKETS AB SOFORT

ElbTheater in der Elbarkaden Lounge

Hongkongstrasse 2-4

20457 Hamburg | Hafencity

www.hafencity-elbarkaden.de

Telefon: 040-35 77 07 77

ElbTheater

Hafencity
Elbarkaden Lounge
bistro-café · shows · musical · events



**Liebe Leserinnen,
liebe Leser,**

nach einem satten Sommer voller Spektakel am und auf dem Wasser lässt es der Herbst etwas kultivierter angehen, und wir haben die Chance, das Quartier mal wieder im Alltagsmodus zu erleben. Das heißt aber nicht, dass es in den Häusern der Stadt nicht jede Menge Musik, Literatur und Kunst zu entdecken gäbe. Neben dem zeitlich breiter aufgestellten Harbourfront Literatur Festival ist das 25-jährige Jubiläum der Deichtorhallen eines der herausragenden Kulturereignisse an der Stadtküste. Seit der Eröffnung im November 1989 haben sich die von der Körber-Stiftung instand gesetzten historischen Markthallen als Ausstellungsort von internationalem Rang etabliert. Damals konnte noch niemand wissen, dass in deren wildem Westen einmal die HafenCity wachsen würde. Große Namen und große Kunst wurden gezeigt, die Ausstellungen haben Spaß gemacht und für Staunen gesorgt: So hat Erwin Wurm 2007 das Haus auf den Kopf gestellt, lockten Fischli/Weiss 2008 mit Fragen und Blumen, und 2012 konnte man mit Antony Gormley seinen Horizont erweitern und auf ein filigran überdachtes, unruhiges Meer von schimmernden Reflexen hinausschauen – auf die zukünftigen Entdeckungen im gerade renovierten Haus darf man in der Nachbarschaft also gespannt sein!

Wasser ist ein faszinierendes Element, es ermöglicht Entdeckungen ebenso, wie es sie nötig macht, es ist die Voraussetzung allen Lebens und manchmal mörderisch. Oft geht die Gefahr aber auch von den Elementen aus, die auf dem Wasser unterwegs sind. Die sommerlichen Schiffsparaden auf der Elbe unterscheiden sich nur noch marginal von einer Pontonbrücke. Jederzeit kann in dem dichten Getümmel aus Kreuzfahrtschiffen, Barkassen und Motorbooten ein Unglück passieren. Wer zieht einen, wenn's gefährlich wird, aus dem Bach? Wer hilft, wenn's brenzlich wird, wie im Fall des unter anderem mit Uranhexafluorid beladenen Frachters ATLANTIC CARTIER im Mai letzten Jahres? Wir stellen Ihnen die Profis vor, die alle Elemente beherrschen müssen – auch die aus dem Periodensystem.

Das Hamburgische Architekturarchiv in der Speicherstadt ist eine Kunst- und Wunderkammer des Bauens. Im 4. Boden von Block X hat Norbert Baues mit seinen Kollegen systematisch Unmengen von Plänen, Modellen und Unterlagen gesammelt, die einen Schlüssel zum Verständnis der Stadtentwicklung bieten. Wohin zwischen Materialwirtschaft und Kraftwerk die Reise bei der Entwicklung des Oberhafens geht, ist noch nicht ganz absehbar, am Zollkanal werden dagegen mit klarem unternehmerischem Kurs die Segel gesetzt.

Viel Vergnügen bei der Lektüre dieser und anderer Geschichten, interessante Informationen und einen herrlichen Herbst im Quartier wünscht Ihnen

Thomas Hampel
Herausgeber



KARIN GUENTHER

Edith Dekyndt Installationen

**Ausstellung
ab 6.9.2014**

Galerie
Admiralitätstraße 71
Vorderhaus
20459 Hamburg
Telefon +49 40 37503450
info@galerie-karin-guenther.de
www.galerie-karin-guenther.de

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



werkhallen 08

Fotos: Birgit Hübner (Seite 4 oben), Jonas Wölk (Seite 4 unten links, Seite 5 rechts),
www.martinundkuntz.de (Seite 4 unten rechts), Thomas Hampel (Seite 5 links)

Weil nach dem Bau des Hauptbahnhofs 1906 der „Berliner Bahnhof“ am Deichtor nicht mehr gebraucht wurde, baute man dort die Markthallen des neuen Großmarkts. Als auch dieser umgezogen war, widmete man die Hallen der Kunst – und schuf so ein würdiges Gegenstück zum „Hamburger Bahnhof“, dem anderen Ende der ehemaligen Bahnstrecke Hamburg–Berlin. Das Werk von Katharina Fritsch war einer von vielen Höhepunkten der 25-jährigen Geschichte der Deichtorhallen als Ausstellungsort. Das Foto machte Wolfgang Neeb



hart am wind 18



unterkunft im oberhafen 24

Inhalt

Gezeiten

06 Endstation

Gerade erst unter Denkmalschutz gestellt, ist die Zukunft der Freihafenelbbrücke trotzdem ungewiss

Titel

25 Jahre deichtorhallen

08 Werkhallen

Eines der führenden Häuser für zeitgenössische Kunst und Fotografie in Europa feiert: Vor 25 Jahren öffneten die Deichtorhallen erstmals ihre Türen

Wirtschaft

16 Schlafen im Amt

Nach langjährigem planerischem Vorspiel beginnt für das Alte Hafenamt jetzt der Hauptakt: Kai Hollman baut es zu einem neuen 25hours Hotel aus

18 Hart am Wind

Till Hagelstein vertreibt von Block E aus Bootssegel via Internet – und ist auf dem besten Weg, einer der führenden Segelmacher Deutschlands zu werden

20 Blaues Wunder

Ein junges Start-up aus der HafenCity erhitzt die Gemüter: Ist WunderCar ein soziales Netzwerk für Ride Sharer oder illegale Konkurrenz für Taxifahrer?

24 Unterkunft im Oberhafen

Der Gängeviertel e. V. hat sich im Oberhafenquartier eingemietet und macht das künftige Kreativquartier ein bisschen kreativer



Kultur

26 Baumaterial

Das Hamburgische Architekturarchiv ist Schatzkiste, Fundgrube und bauhistorische Wundertüte in einem

30 Liebesgrüße aus Moskau

Zur Förderung russischer Sprache und Kultur ist das Institut Russkij Mir an die Trostbrücke gezogen

Leben

32 Voller Einsatz

Damit im Hafen sicher gefahren, gearbeitet und gefeiert werden kann, müssen viele Profis kühlen Kopf bewahren und jederzeit bereit sein

36 Herztöne

Das musikalische Multitalent Constance Mattheus spricht über Stille, Herzensangelegenheiten und das Klavier als Sitzgelegenheit

Vermischtes

38 Essen und Trinken

Von Sanssouci zum Kaiserkai – India House

39 Aus dem Quartier

Gemeinsam stark durch Singen – Fangfrisch – SunsetLounge – Surfbretter und Nähmaschinen

41 Gewinnspiel

41 Buchtipp

42 Das Letzte

42 Impressum



Endstation

Die Freihafenelbbrücke ist vorläufig die letzte Haltestelle der U4.
Aber wenn sie eröffnet wird, ist die Brücke vielleicht nicht mehr da

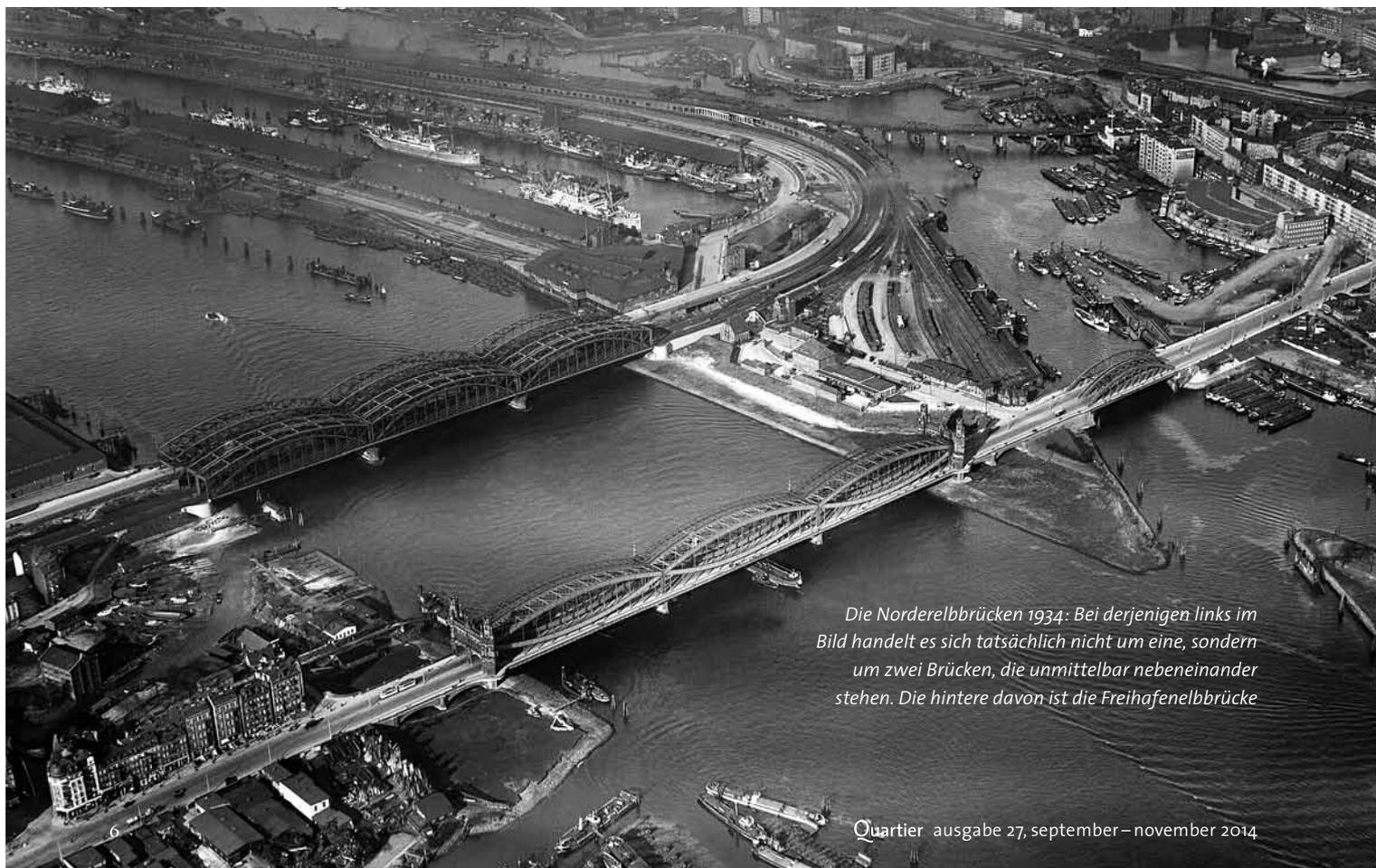
Text: Nikolai Antoniadis

Seit April wird an der neuen U4-Trasse gearbeitet. Genau ein Jahr vorher hatten die Architekten von Gerkan, Marg und Partner den Entwurf für den oberirdischen U-Bahnhof Elbbrücken vorgestellt: eine gläserne Röhre, deren „signifikante Stahlkonstruktion aus gebogenen Rahmenträgern“ ein „Pendant zu den Brücken“ über die Norderelbe bilden soll. Ob es ein Endbahnhof bleibt oder ob die U-Bahn über den Fluss nach Süden verlängert wird, ist seit Jahren Gegenstand kontroverser Diskussionen. Sicher ist: Eine solche Trasse würde nicht über die Freihafenelbbrücke führen, an dessen Westseite der U-Bahnhof gebaut wird.

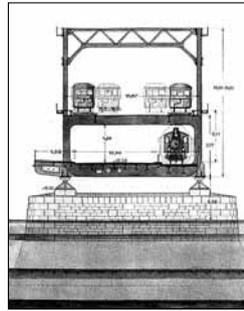
Sie hat zwar eine zweite Ebene für eine Bahn, aber die Tragreserven der 1926 fertiggestellten Brücke sind, zumindest glaubt das die Hamburg Port Authority, fast aufgebraucht. Tatsächlich sind die Schienen im zweiten „Stockwerk“ nie für eine Bahn genutzt worden.

Die Brücke war ursprünglich geplant worden, um den neuen Bedingungen des Freihafens gerecht zu werden. Jedes Jahr setzten bis zu 100.000 Fuhrwerke und 5.000 Eisenbahnwagen über die Elbe, um von einer Seite des Freihafens auf die andere zu gelangen. Fuhrwerke mussten jedes Mal von Zollbeamten über die 1887 errichtete „Neue Elbbrü-

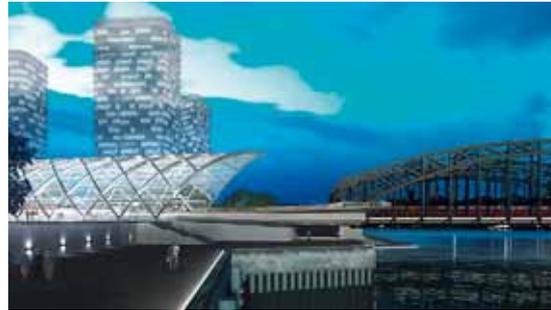
cke“ ans andere Ufer begleitet werden, um dort wieder in den Freihafen überführt zu werden. Für die Bahnwaggons galt im Wesentlichen dieselbe Prozedur, wobei sie über die im Zollinland liegende Eisenbahnbrücke fuhren, um dahinter wieder ins Zollaussland zu wechseln. Eine Brücke innerhalb des Freihafens war deshalb zwingend geboten. Ihr Bau wurde noch vor Beginn des Ersten Weltkriegs beschlossen und begonnen; bis Mitte 1916 standen die Widerlager (also jene Brückenteile, die die beiden Enden des Überbaus tragen), die Stropfweiler und die Eisenkonstruktion. Ein knappes Jahr später wurden die Arbeiten aber



Die Norderelbbrücken 1934: Bei derjenigen links im Bild handelt es sich tatsächlich nicht um eine, sondern um zwei Brücken, die unmittelbar nebeneinander stehen. Die hintere davon ist die Freihafenelbbrücke



Das südliche Ende der Freihafenelbbrücke: Gut erkennbar die zweite „Etage“, die aber für die Hochbahn – wie auf der bauzeitlichen Konstruktionszeichnung eingetragen – nie zum Einsatz kam. Rechts die geplante U4-Haltestelle Elbbrücken



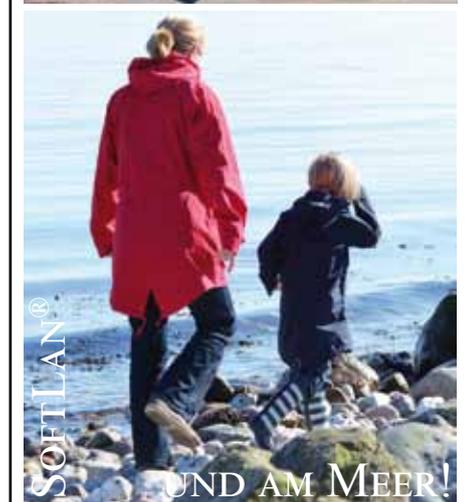
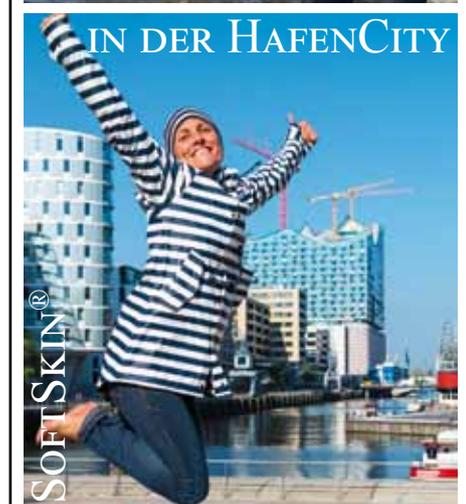
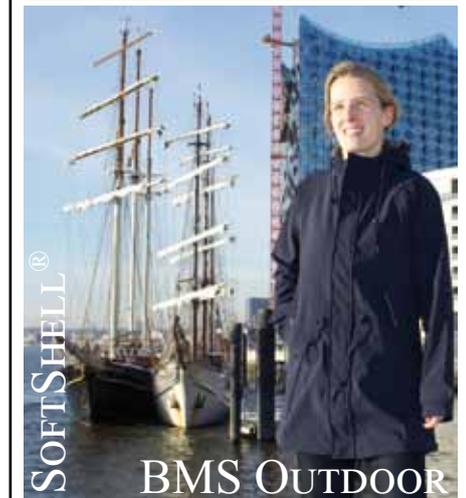
wegen des Krieges eingestellt und erst 1924 wieder aufgenommen. Zwei Jahre später konnte die Brücke schließlich eröffnet werden und machte endlich die Verbindung zwischen den Freihafenteilen an beiden Elbufern möglich.

Stadteinwärts besaß sie zwei Fahrstreifen, stadtauswärts nur einen, weil der zweite für ein Gleis der Hafenbahn verwendet wurde. Dieses Gleis wurde 2012 als letztes Hafengebäude nördlich der Elbe eingestellt, nachdem es zuletzt nur noch das Baustoffterminal von OAM am Kirchenpauerkai versorgt hatte. Ursprünglich war geplant, auf einer zweiten Ebene über dem Straßenniveau vier Hochbahngleise verlaufen zu lassen. Der Brückenkörper wurde deshalb zweistöckig mit mächtigen Stahlrahmen angelegt, bis heute eine Besonderheit im Stadtbild. Weitere zweistöckige Brücken lagen auf dem weiteren Weg zur Endstation auf Steinwerder: eine der beiden Niedernfelder Eisenbahnbrücken am Veddel Wasserkreuz, die seit 2011 durch Neubauten ersetzt wurden, und die Drehbrücke am Reiherstieg, inzwischen ebenfalls abgebaut. Zwei der vier Gleise sollten für eine Linie nach Süden vorgehalten werden, um „der voraussichtlichen Entwicklung Groß-Hamburgs Rechnung [zu] tragen“. Diese Linie

taucht auch in Hochbahn-Plänen der 1950er Jahre noch auf, wurde aber nie realisiert – auch wenn eine Anbindung des Hamburger Südens bis heute als Argument für einen Streckenausbau dient, zuletzt beim Bau der U4, die ja ursprünglich nicht in der HafenCity enden sollte, sondern in Wilhelmsburg.

Der Bau der neuen U-Bahnhaltestelle macht den Abriss des historischen Treppenbauwerks an der Freihafenelbbrücke nötig. Ein Gutachten hielt aber „aufgrund der groben Blockstruktur des Bauwerks eine verlustfreie Wiederherstellung [für] möglich“. Das Denkmalschutzamt wollte zudem eine ausführliche Dokumentation des aktuellen Zustands in die Baugenehmigung übernehmen. Aber der Antrag auf Abbruch der Treppenanlage war bereits im Mai 2012 gestellt worden – ein Jahr bevor die Brücke nach der Aufhebung des Freihafens als Denkmal eingetragen wurde.

Nach Einschätzung der HPA ist die Freihafenelbbrücke nach fast 90 Jahren aber stark erneuerungsbedürftig, weshalb in absehbarer Zeit ohnehin mit einem vollständigen Abbruch zu rechnen sei. Sollte die U4 also doch noch oberirdisch über die Norderelbe nach Wilhelmsburg verlängert werden, würde eine neue Elbbrücke nötig werden. ■



Am Sandtorkai 25-26
www.bms.tv



Werkhallen

Die Deichtorhallen, Hamburger Institution und in Europa eines der größten Ausstellungshäuser für zeitgenössische Kunst und Fotografie, feiern ihr 25-jähriges Jubiläum

Text: Karin Schulze



Es war gegen 22 Uhr, als ein Raunen durch den Raum ging. Die 350 Previewgäste besichtigten die Eröffnungsausstellung der Deichtorhallen. Die Hallen waren glanzvoll renoviert, eingerichtet hatte die Schau der damals schon legendäre Kurator Harald Szeemann, und es gab viel zu entdecken, was auf manch konservativen Hanseaten noch befremdlich wirkte: Arbeiten von Bruce Nauman oder Robert Gober etwa. Dann aber mischte sich eine historische unter die ästhetischen Sensationen: Es hieß, die Mauer sei gefallen.

Als dann am nächsten Tag, dem 10. November 1989, die Eröffnung für das große Publikum zelebriert wurde, parkten rings um die Hallen schon zahllose Trabbis, und ihre rußigen Abgase lagen in der Luft. Es war damals schon eine kühne Tat,

in der nur bedingt dem innovativen Schönen zugewandten Hansestadt zwei zusammen 6.000 Quadratmeter große Hallen der aktuellen Kunst und Kultur zu widmen. Jetzt war es, als wolle die Geschichte assistieren und betonen: Ja, jetzt und hier beginnt eine neue Zeit!

Die Eröffnung der Deichtorhallen jährt sich demnächst zum 25. Mal. Weil aber die Nordhalle derzeit saniert wird, startet im November nur ein kleines Jubiläumsprogramm. Groß gefeiert wird erst, wenn voraussichtlich nächsten Februar die Nordhalle wiedereröffnet wird. Gratulieren kann man aber jetzt schon: Denn den Hallen ist es gelungen, mit ihrer elegant modernisierten Architektur und einem immer wieder aufregenden Programm zu einem Ort mit internationalem Flair und

Renommee zu werden. Dabei hat sich Szeemann schwer getan mit der Raumwirkung. Architekt Josef Paul Kleihues hatte die äußere Erscheinung der 1911 bis 1913 erbauten Hallen mit ihrer backsteinverkleideten Stahlglasarchitektur erhalten. Aber er hatte dem zwischen Jugendstil und eher sachlicher Reformarchitektur changierenden Bau mit seiner ornamentalen Fens-tergestaltung ein strahlend helles, modernes Interieur eingeschrieben. Der glänzende, graue Boden und die strahlende Beleuchtung aber störten den Schweizer Kunstmagier. „Zu modisch, zu elegant“, befand er.

Trotzdem war Szeemanns Initialschau ein grandioses, sensibel komponiertes Panorama der Gegenwartskunst: mit Auratischem von Ellsworth Kelly, Cy Twombly oder Donald Judd, mit Schrägem von Cady Noland, Rosemarie Trockel oder Rachel Whiteread. Und die zahlreichen Besucher hatten die allzu sehr spiegelnden Fußböden ohnehin bald abgelaufen. So verleitet der lichte, weite Raum der Hallen bis heute auch Künstler zu Werkschauen, die wie etwa Hans Haacke oder Fischli/Weiss andernorts Retrospektiven verweigern.

Die 25 Millionen Mark teure Restaurierung der Hallen war der Stadt von dem Industriellen Kurt A. Körber geschenkt worden. In den Anfangsjahren hat dann John-Erik Berganus, ein weltläufiger Hamburger Kaufmann und Kunstförderer mit guten Kontakten in die Pariser Kulturszene, die Geschicke des

Ausstellungshauses gelenkt. Damals lief Anspruchsvolles wie die „Concept Art“-Schau und die erste Auswärtsvorstellung der Sammlung des Centre Pompidou, aber auch Buntes wie eine Parade von „Kunstdrachen“.

Zdenek Felix, Direktor ab 1991, balancierte das Programm dann meist virtuos zwischen Populärem und Avantgarde. Er hatte den Job trotz der damals schon spürbaren Unterfinanzierung des Hauses angenommen: „Es reizte mich“, so Felix im Gespräch mit QUARTIER, „in zwei so großen Hallen gleichzeitig arbeiten zu können. Und der zweite Grund war Harald Szeemann. Ich hatte 1969 bei ihm als Assistent an der Kunsthalle Bern gearbeitet. Ich schätzte ihn als den vielleicht wichtigsten Kurator der vergangenen Jahrzehnte. Und sein ‚Einleuchten‘ hat mich sehr begeistert.“

Felix zeigte in den Deichtorhallen dann etwa den Pop-Papst Roy Lichtenstein, die Körperkunst-Doyenne Louise Bourgeois oder die drei fulminanten Werkschauen, die nebeneinander in der Nordhalle liefen: die spektakulären Kunstwerks-Re-Produktionen von Elaine Sturtevant, die Fotos von Annie Leibovitz und die wohn- und wahnwitzigen Fotoinszenierungen von Anna und Bernhard Blume. Die Besucher standen Schlange – vermutlich auch, weil Leibovitz ein Jahr zuvor mit der nackt und hochschwanger posierenden Demi Moore eines der aufsehenerregendsten Fotos der goer Jahre geknipst hatte.



Links: Die Eröffnungsveranstaltung der Deichtorhallen (1989)
Rechts: Pop-Art-Legende Roy Lichtenstein mit Direktor Zdenek Felix (1995)

Noch mehr Andrang gab es bei der Medienkunstschau „Feuer Erde Wasser Luft“. Bei der Eröffnung überfluteten so viele Besucher den Vorplatz, dass, um Kunstwerke und Besucher zu schützen, die Eingangstür geschlossen werden musste. Am Hinterausgang musste Angelika Leu-Barthel, die bis heute die Pressearbeit der Institution souverän managt, mit Regenschirmen als Sperrwerk „die Halle verteidigen“: Denn immer, wenn am Hinterausgang ein paar Gäste das Haus hinausschlüpfen, drängten wieder neue Besuchermassen herein.

Von Anfang an legte Felix besonderen Wert auf Fotoausstellungen: „Ich betrachtete Fotografie schon damals nicht als eigenständiges Medium, sondern als bedeutenden Teil der Kunst.“ Er zeigte Henri Cartier-Bresson, Jeff Wall und Sebastião Salgado. Und Helmut Newton: Zur Eröffnung war der Starfotograf, so erinnert sich Felix, aus Paris in einem Privatflugzeug mit einem Pulk von Begleitern und Modellen angereist – unter ihnen auch Karl Lagerfeld, der den Flieger organisiert hatte.

Grazile Beautys, die sich im Seetang räkelten, dominante Damen in High Heels und laszive Schöne in Louis-quinze-Suiten – Newtons Akte polarisierten: „Damals“, so Felix, „standen ein paar Tage lang Feministinnen vor den Hallen und verteilten Flugblätter. Irgendwann fragte ich sie, was sie so provozieren. Frauen würden bei Newton auf Sexobjekte reduziert, meinten sie. Ich fragte zurück, ob es nicht eine legitime Facette des

Frauseins sei, anziehend zu wirken. Vielleicht hat es sie überzeugt, auf jeden Fall waren sie bald nicht mehr da.“

Einen kritischeren Blick auf das aktuelle Menschenbild warf „Post Human“. Konzipiert hatte die Schau Jeffrey Deitch, der Kunsthändler, der später umstrittener Leiter des Museum of Contemporary Art in Los Angeles war. Mit Arbeiten von Damien Hirst, Paul McCarthy oder Matthew Barney stellte sie 1993 die hellsichtige Diagnose: Wir leben in einer von Gentechnik und Virtualität bestimmten Zeit, und das humanistische Menschenbild ist längst ausgehebelt.

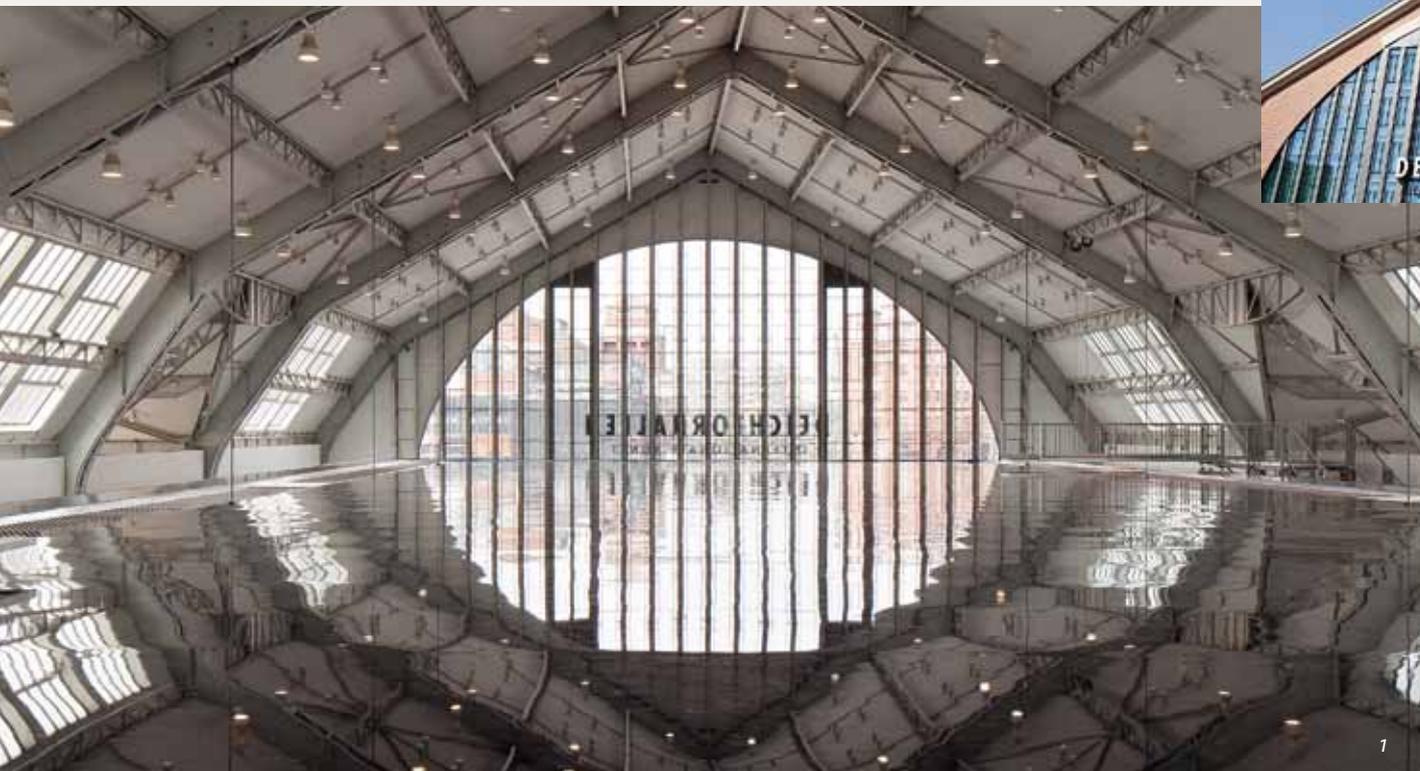
Heimeliger, aber nicht ohne Hintersinn kreiste „Home Sweet Home“ das Thema Wohnen ein: etwa mit dem Nebelraum von James Rosenquist oder einem Raum mit Lagerfeuer von Martin Kippenberger. Einzelne Besucher aber verlangten ihr Eintrittsgeld zurück: Sie hatten eine Möbelmesse erwartet.

Äußerlich wirken die Hallen eben nicht wie ein klassischer Kunstort, was aber generell eher ein Vorteil ist: „Sie haben keine sterilen Wände, und sie sind kein White Cube, der keine Historie hat. Sie haben Eigenleben und Bezug zum Leben der Stadt und sind so Inspiration für Künstler“, so Felix.

Fotos: Isabel Mahler-Techau (1), Bernd von Lewandowski (2), Wolfgang Neeb (3, 4)

Links: Die Ausstellung „Post Human“, eine Auseinandersetzung post-konzeptueller Kunst mit dem Menschenbild (1993)
Rechts: Die Ausstellung „Home Sweet Home“ zum Thema Wohnen (1997)





Fotos: Hemming Rogge (1, 2, 9, 11), Aserid Hüller (3), Julia Stoschek Collection (4), Björk/One Little Indian, 10 Bruce Nauman/Electronic Arts Intern(s), Katharina Frisch/AG BILD KUNST (5), Conny Hilker (7), Thomas Hampel (8), Wolfgang Seeb (6, 13), Birgit Häbner (12), Zhang Huang (14)

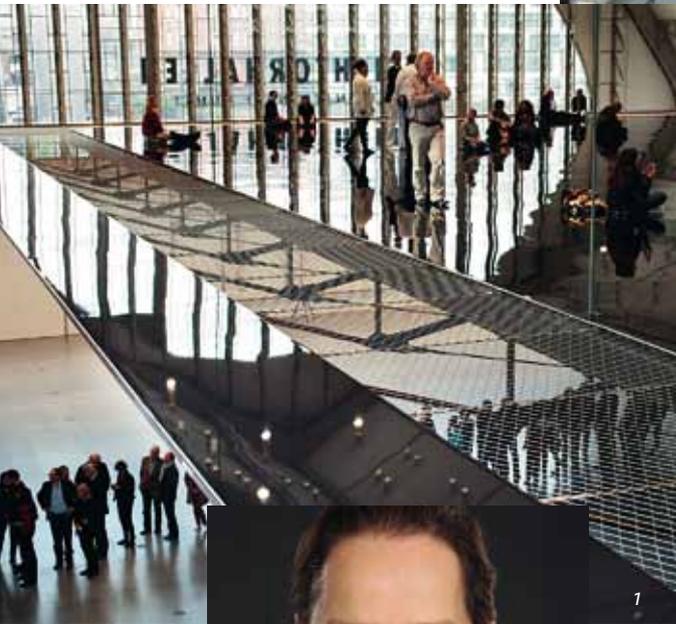


1 Antony Gormleys „Horizon Field“ (2012);
 2 Die Nordhalle; 3 Skulptur des Firmenlogos
 der Körper-Stiftung; 4, 10 Aus der Julia Sto-
 schek Collection „I want to see how you see“
 (2010); 5 „Tischgesellschaft“ von Katharina
 Fritsch (2010); 6 Erwin Wurm Retrospektive
 (2007), 7 Die Südhalle; 8 Ausstellung „Wun-
 der“ (2011); 9 „VisualLeader“ 2013; 11 Retro-
 spektive von Lillian Bassman & Paul Himmel
 (2009); 12 Michel Majerus’ „Katze“ (1993);
 13 „Perfect World“ von Jason Rhoades (1999)



14 Zhang Huan:
 „Family Tree“, aus der
 kommenden Ausstellung
 „Secret Signs“ in der
 Sammlung Falckenberg,
 5. November 2014 bis
 25. Januar 2015





1 Besucher auf Antony Gormleys „Horizon Field“ (2012); 2 „Mama Johnny“ von Jonathan Meese (2006), 3 Dirk Luckow, Intendant der Deichtorhallen seit 2009

Auf besondere Resonanz stießen sie bei Jason Rhoades, dem damals 34-jährigen Shootingstar aus Los Angeles. Mit polierten Alu-Gerüstbauröhren pflanzte er eine Art Paradiesgärtlein samt ruckelndem Aufzug und Absturzgefahr in die luftigen Höhen der Südhalle. Leider schnellten bei dem Projekt auch die Kos-ten in die Höhe, und vorm pekuniären Crash bewahrten die Deichtorhallen nur die Spenden von Kunstfreunden wie dem Hamburger Sammler Harald Falckenberg.

2005 wurde die Südhalle zum Haus der Photographie. Sie widmet sich seither ganz der Kamerakunst und konnte beispielsweise mit Schauen wie „Martin Munkácsi“, „The Heartbeat of Fashion“ oder „Lillian Bassman & Paul Himmel“ brillieren – und das auch, weil ihr bis 2023 die Fotosammlung des Hamburger Modefotografen F. C. Gundlach als Dauerleihgabe zur Verfügung steht.

Ab 2004 leitete Robert Fleck die Deichtorhallen. In seine Amtszeit fiel eine spektakuläre Jonathan-Meese-Schau. Dabei stellte der im Hamburger Umland aufgewachsene Gesamt-

kunstwerker, dessen Arbeiten einen grotesken Kosmos männlicher Heroik exponieren, auf anrührend komische Weise auch mal seine Mutter in den Mittelpunkt seiner Kunst.

Dirk Luckow, Chef des Hauses seit 2009, startete mit einer perfekten Inszenierung der Medienkunst der Düsseldorfer Sammlerin Julia Stoschek. Publikumsrenner aber wurde die verspiegelte, schwarze Fläche, die Antony Gormley in sieben Metern Höhe verspannte. 120.000 Besucher fühlten sich dort oben aller Last enthoben: Sie tollten, turnten, turtelten, als wären sie dem Himmelszelt näher gerückt.

Seit 2011 haben die Deichtorhallen – ebenfalls auf Zeit – Zugriff auf die so eigenwillige wie bedeutende Kollektion vor allem deutscher und US-amerikanischer Gegenwartskunst des Sammlers Falckenberg und können zugleich dessen Ausstellungsräume in Harburg mitbespielen.

An den inzwischen drei Spielstätten wurden bis zum Sommer 208 Ausstellungen mit 1.915 Künstlern gezeigt, und über 30 Millionen Besucher wurden gezählt. Und vielversprechend geht es weiter: Ab November wird es in Harburg eine Schau zum Thema Schrift in der zeitgenössischen Kunst Chinas geben – eine Zusammenarbeit mit dem gigantischen Museumsprojekt M+ in Hongkong, dessen Haus 2017 eröffnen soll.

„Noch luftiger, homogener, eleganter“, wie Dirk Luckow es formulierte, werde die Nordhalle aussehen, wenn sie 2015 mit der eigentlichen Jubiläumsschau wiedereröffnet: mit einer Ausstellung zu Picasso – aber ohne Picasso. Thema ist nämlich der Einfluss des Kunstkraftgiganten auf Künstler wie David Hockney, Martin Kippenberger oder Cindy Sherman. Dann wird die Sanierung auch eine energiesparende LED-Beleuchtung gebracht haben, eine auch für ältere Kunst optimierte Klimatisierung und eine neue Gastronomie mit Außenbereich an der zur Stadt gelegenen Westseite.

Zu Luckows Zukunftsplänen gehört das spannend klingende Projekt „Streamlines“, das sich aus künstlerischer Sicht mit internationalen Handelswegen und der Geopolitik der Ozeane auseinandersetzt und von Koyo Kouoh aus Dakar kuratiert werden wird. Langfristig streben die Deichtorhallen die dauerhafte Anbindung der Sammlungen Gundlach und Falckenberg an. Und schon heute wäre die Beteiligung am Hamburger Ausstellungsfonds wünschenswert, was das strukturelle Finanzdefizit des Hauses mit Sicherheit ein wenig lindern würde.

„Aber so oder so“, verspricht Dirk Luckow, „wir arbeiten daran, dass die Deichtorhallen in Hamburg das bleiben, was sie heute schon sind: The place to be.“ ■

PROGRAMM DER DEICHTORHALLEN IM HERBST

.....

Bis 28. September 2014

Gianfranco Baruchello

Sammlung Falckenberg, Hamburg-Harburg

Bis 05. Oktober 2014

VisualLeader 2014

Haus der Photographie

24. Oktober 2014 – 11. Januar 2015

100 Jahre Leica Fotografie

Haus der Photographie

08. November 2014 – 15. Februar 2015

Secret Signs

Sammlung Falckenberg, Hamburg-Harburg

www.deichtorhallen.de

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**.



albertbauer-studios.com

**ALBERT BAUER
COMPANIES**

STUDIOS

Schlafen im Amt

Das 25hours Hotel HafenCity bekommt Zuwachs. Ein Privatkonsortium um den Frankfurter Investor Jürgen Groß und den Hamburger Hotelier Kai Hollmann baut das denkmalgeschützte Alte Hafenamt zum Hotel aus

Text: Bettina Mertl-Eversmeier



Im Juli 2011 eröffnete mit dem 25hours Hotel an der Überseeallee das erste Hotel der HafenCity. Es brummt, und zwar nicht nur, was die Übernachtungen angeht. Das Restaurant HEIMAT ist berühmt für seine Burger. Jeden Donnerstag legen bei der Ahoi-Sause DJs auf, freitags gibt es Livemusik in lässigem Ambiente, das Seefahrerkitsch vermeidet und mit Containerstyle sowie dem selbstironischen Einsatz von Schiffsaccessoires spielt. Der Regisseur im Hintergrund: der preisgekrönte Hamburger Hotel-Erneuerer Kai Hollmann, dessen Design-Herbergen eine authentische Geschichte erzählen sollen und für deren Detailplanung er „Drehbücher“ entwickeln lässt.

Das 25hours HafenCity dient als Goldesel der expandierenden 25hours Hotel-

Company, die 2012 ihr zehnjähriges Bestehen feierte und inzwischen sieben Hotels eröffnet hat. Das stilistisch an einem Seemannsheim orientierte Haus bekommt mit dem 25hours Altes Hafenamt einen Ableger im denkmalgeschützten Rest des ehemaligen Amts für Strom- und Hafenbau.

Für das Überseequartier, Herzstück der HafenCity, hatte die Stadt das gesamte Grundstück zwischen Speicherstadt und Kreuzfahrtterminal an ein deutsch-niederländisches Konsortium aus drei Partnern verkauft: dem Projektentwickler Groß & Partner – geschäftsführender Hauptgesellschafter ist der Frankfurter Investor Jürgen Groß – sowie den niederländischen Banken ING Real Estate und SNS Property Finance. Beide Banken garieten durch die Finanzkrise ab

2007 ins Trudeln. 2013 zog sich die ING-Bank aus dem Konsortium zurück, während die SNS-Bank verstaatlicht wurde, weil sie zu viele notleidende Kredite im Portfolio hatte.

Schon 2006 war der Wettbewerb für das letzte Baufeld des nördlichen Überseequartiers entschieden. Gewonnen hatte der Entwurf des Münsteraner Architekturbüros Bolles + Wilson mit dem 57 Meter hohen Wohnturm Cinnamon und der ursprünglich vorgesehenen Markthalle im Alten Hafenamt. Das in der Auflösung befindliche Investorenkonsortium konnte sich aber über die konkrete Umsetzung nicht einigen. Von Seiten des Denkmalschutzes gab es zudem Einwände gegen den Siegerentwurf, der eine vollständige Entkernung des Alten Hafenamtes vorsah.



Jedes 25hours Hotel ist eine Klasse für sich, hier die Sitzecke vor dem Vinyl-Zimmer im 25hours Hotel HafenCity (1). Visualisierung des Ensembles aus Cinnamon-Wohnturm und Hafenamt aus der ersten Phase der Planungen (2). Partner im neuen Hotelvorhaben: Hotelier Kai Hollmann (3) und Immobilienentwickler Jürgen Groß (4)

Schließlich erwarb Groß & Partner Ende 2013 das Grundstück für das Cinnamon, um das Projekt allein zu realisieren. Ein Privatkonsortium um Jürgen Groß und den Hotelentwickler Kai Hollmann kaufte das Alte Hafenamt. 49 Zimmer sollen hier entstehen, dazu eine kleine Lobby, ein Restaurant, eine Bar und ein Fitnessbereich. Im August wurde mit den Sicherungsmaßnahmen begonnen. Der Bau der Tiefgarage unter dem Hafenamt hatte Risse im Mauerwerk verursacht. „Das Gebäude hat ja schon fast 130 Jahre auf dem Buckel“, so Hollmann. Im Hochdruckinjektionsverfahren müssen zunächst die Fundamente stabilisiert werden.

Mit dem Baujahr 1885/86 ist das Alte Hafenamt eines der ältesten Gebäude der HafenCity. Und es ist eines der am

tiefsten gelegenen: Die Neubauten entstehen nämlich auf Warften, angehäuften Flächen zum Hochwasserschutz in einer Höhe von acht bis neun Metern über Normalnull. Das backsteinerne Gründerzeitbauwerk dagegen befindet

Betrücken aus Zimmertüren, Rezeptionstresen aus alten Heizungen

sich auf einem Höhengniveau von 4,5 Metern und scheint im Boden zu versinken. Damit die Proportionen der Fassade sichtbar bleiben, muss das Gelände speziell modelliert werden.

Was das Innere des 25hours Altes Hafenamt betrifft, so „bekommt es eine eigene Designsprache, die sich an der Geschichte des Gebäudes orientiert“, erklärt Hollmann. „Wir versuchen, möglichst viel zu erhalten, beispielsweise Eingänge und Flure. Und wir integrieren vorgefundene Stücke wie die Holzgeländer des ehemaligen Kartenraums im Amt für Strom- und Hafenbau.“ Zimmertüren dienen als Betrücken, der Rezeptionstresen besteht aus alten Heizungen, und die Hotel-Designer bauen aus einer Holzkonstruktion, in der früher Seekarten verwahrt gewesen sind, ein Buffet im Restaurant. Etwa zum Jahreswechsel 2015/16 werden die ersten Gäste diesen hoffentlich sensiblen wie kreativen Umgang mit erhaltener Baukunst aus der Nähe betrachten können. ■

4979



Till Hagelstein: Als er sich der traditionsreichen Segelmacherei zuwandte, dachte er sich: „Wenn, dann richtig“

Hart am Wind

Die erstaunliche Karriere des Hamburger Segelmachers Till Hagelstein

Text: Michael Hertel, Fotos: Jonas Wölk

Till Hagelstein verfügt über ein gesundes Selbstbewusstsein: „Wir wollen der Aldi der Segelmacher werden – und der größte in Deutschland.“ Wenn er in seinem Büro am Brook 5 durch die Luke des 3. Bodens nach Steuerbord schaut, sieht er Großes entstehen – die Elbphilharmonie, eine Landmarke für einen, der an der Elbe aufwuchs und, vom Vater angeleitet, von Kindesbeinen an Segelboote aller Art entern durfte. Gelegentlich spielte er Fußball, aber der Vater wollte ihn nie zum Sportplatz kutschieren, immer nur zum Yachthafen. So blieb ihm die Segler-Karriere: vom Opti, über 420er, 470er, Laser bis aufs Dickschiff. Bald räumte er manchen Pokal ab, bei Weltmeisterschaften, Kieler Woche oder dem berühmten Fastnet Race vor England. Das Wettbewerbsfieber hielt ihn fest, bis heute, wenn er mit seiner „PrimeSails Fair Do’s“, einer von Beneteau gebauten Mumm 36, unterwegs ist.

„Mach Dir Deine Segel doch selbst!“

Wettbewerbsfieber, Ehrgeiz, Risikobereitschaft und Neugier waren die Eigenschaften, die das Berufsleben des Groß- und Außenhandelskaufmanns bestimmten. So 1995 als Gründer der Firma Hagelstein, die Spezialprodukte für Handwerker wie Werkzeugtaschen und Knieschützer vertreibt. Um zu einem der führenden deutschen Segelmacher zu werden, bedurfte es aber noch eines besonderen Anstoßes. Es begann mit einer

Leidensgeschichte: Sein Vater infizierte sich mit Borreliose und musste zeitgleich aus Altersgründen auch seinen Beruf als Zahnarzt aufgeben. „Er hatte in dieser Zeit seinen Lebensmut verloren“, berichtet Hagelstein. Es musste etwas geschehen! Ein gutes Schiff musste her. Das fanden Vater und Sohn auf einer abenteuerlichen Reise, vier Tage im Twingo durch Irland. Die dort entdeckte Mumm 36 war zunächst nur „eine abgerockte Lady“. Die Überfahrt nach Deutschland, der Transport eines Ersatzriggs und die Sanierung mussten organisiert werden, aber Hagelsteins Kalkül ging auf, denn an diesen Aufgaben richtete sich der Vater wieder auf. Schließlich stand das Schiff wie frisch von der Werft in Wedel – es fehlten nur noch die Segel.

Die Branchengröße Thomas Jungblut von North Sails gab sich aber laut Hagelstein bei der Frage nach Rabatt ziemlich zugeknöpft: „Mach Dir Deine Segel doch

selbst!“ Die Idee fand er dann gar nicht so abwegig. Er war Kaufmann, verfügte über ein gut gehendes Unternehmen, das zur „Quersubvention“ dienen konnte, und vor allem: Er kannte die Seglergilde, und sie kannte ihn. Das Neue an seiner Idee war die Orientierung zum Internet; Kundenkontakt und Bestellprozess erfolgen vorzugsweise elektronisch.

Seine Philosophie: „Ich bin Segel-Designer und kein Handwerker. Ich ver-



Eckpfeiler des Erfolgs: offensives Marketing, attraktive Preise und vor allem hohe Qualität

diene mein Geld nicht an der Nähmaschine.“ Seine Segel sind eine Kombination aus Hightech und jahrzehntelanger Erfahrung im Segelsport. „Der deutsche Markt umfasst rund 5.000 Segel im Jahr. Wir haben letztes Jahr 300 produziert, dieses Jahr werden es bis zu 800 sein. Das nächste Ziel heißt 1.000.“ Und er bereitet einen weiteren Coup vor: Er will auf einen alten HADAG-Anleger umziehen, für den er bereits eine Kaufoption erworben hat. Er soll an der Kehrwiederspitze festmachen, gegenüber dem City-Sporthafen, und mit Werkstatt, Büros, einer Meisterwohnung und Show-Mast ausgestattet werden. Und dann gibt es da noch einen Traum: „Ich möchte mit PrimeSails in jeder europäischen Hauptstadt mit Hafen eine Dependence eröffnen!“ Wie prophezeite einst ein befreundeter Segelmacher aus Kiel, als er von dieser spleenigen Idee hörte: „Jetzt fängst Du auch noch damit an. Du machst uns doch alle platt.“ ■

Blaues Wunder

Schon wenige Monate, nachdem das Start-up WunderCar in der Hongkongstraße seine Arbeit aufgenommen hat, setzen Taxiunternehmen und Wirtschaftsbehörde alles daran, dass es die Arbeit wieder einstellt

Text: Nikolai Antoniadis, Fotos: Jonas Wölk

Gunnar Froh hatte eine Idee: eine Mitfahrzentrale für die Stadt. Es sollte aber nicht darum gehen, schnell sein Ziel zu erreichen; stattdessen sollen sich Menschen begegnen, die während der Fahrt eine interessante Zeit miteinander verbringen. Der Fahrer nutzt sein eigenes Auto und verlangt kein Geld. In Kontakt mit seinem Fahrgast kommt er über eine App. Ihr Name: WunderCar.

Am Anfang setzte sich Froh mit ein paar Freunden in seiner Wohnung in der HafenCity zusammen und programmierte. Als es dort zu klein wurde, zogen sie ein paar Häuser weiter in die Hongkongstraße. Hier herrscht eine entspannte Lockerheit, als wären sie immer noch zu Hause: Kapuzenpullis, Tischkicker, ein Hund, jede Menge Notebooks. WunderCar ist gut angelaufen; Fahrer sind in Hamburg, Berlin, Dublin und Budapest unterwegs. Weitere Städte sind im Aufbau. Froh und sein Team haben also allen Grund, locker zu sein. Aber ihre Idee hat Kritiker auf den Plan gerufen. Nur wenige Wochen, nachdem sie an den Start gingen, sind vor allem Taxifahrer auf die Barrikaden gegangen. Deren Zorn richtete sich erst gegen das aggressive Auftreten des US-Unternehmens Uber, aber es dauerte nicht lange und WunderCar wurde in denselben Topf gespült. Anfang April wettete der Hamburger Taxenverband e. V. (HTV) gegen die „Hobby-Taxis von WunderCar, Uber & Co“, die „Schwarzarbeit und Steuerhinterziehung“ begünstigten und dem Taxigewerbe mit gesetzeswidrigen Mitteln Kunden abspenstig machten. Im Juni kam es sogar zu einer internationalen Aktion, als von London bis Madrid, von Paris bis zur HafenCity Taxiverbände gegen On-Demand-Chauffeurdienste auf die Straße gingen, die in ganz Europa aktiv geworden sind.

Frohs Start-up hat sich in einen streng regulierten Markt gewagt. Wer Personen gewerbsmäßig befördern will, benötigt einen Personenbeförderungsschein und eine Lizenz. Taxis

und deren Fahrer müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllen, ein regelmäßig geeichtes Taxameter anschaffen, Ortskundeprüfungen machen. Dafür genießen sie Privilegien. Zum Beispiel dürfen sie halten, wo andere nicht halten dürfen. Der Grund dafür ist, dass sie Teil des ÖPNV sind. Deshalb dürfen sie Fahrgäste nicht ablehnen und können ihre Preise nicht selbst festlegen (das tun die Kommunen). Der Taxifahrer Sascha Bors bringt es in seinem Blog treffend auf den Punkt. „Taxifahren ist nicht nur die bequemere und luxuriösere Variante, von einem Club besoffen nach Hause zu fahren, weil man keinen Bock auf Warten hat“, schreibt er. „Taxifahren ist auch, gehbehinderten Rentnern auf dem Land eine Möglichkeit zu geben, vom Arzt nach Hause zu kommen, wenn die nächste Haltestelle mehrere Kilometer entfernt liegt.“ Das Gesetz zur Personenbeförderung ist auch ein Verbraucherschutz.

Das würde auch Gunnar Froh unterschreiben. Er fühlt sich aber nicht angesprochen. Denn Fahrer, denen WunderCar Fahrten vermittelt, verlangen kein Geld. Der Fahrgast kann, wenn er will, ein Trinkgeld geben. Muss er aber nicht. Das ist in seinen Augen kein Gewerbe. In den Augen der Wirtschaftsbehörde schon. Sie erklärte, sie sei „zur Überzeugung gelangt, dass die WunderCar angeschlossenen Fahrer entgeltliche Personenbeförderung durchführen“. Die Pressemeldung, bewusst streng gehalten und medial weitgehend als Verbot von WunderCar verstanden, ließ die Tür aber einen Spalt offen: „Eine Ausnahme sieht das Gesetz nur für Beförderungen mit Pkw vor, bei denen das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt oder die Beförderung unentgeltlich ist.“ Und weil WunderCar meint, dass genau das der Fall ist, läuft das Geschäft weiter – mit einer kleinen Änderung: Bisher „empfahl“ die App am Ende einer Fahrt ein Trinkgeld, das sich daran orientierte, was andere für die Strecke bezahlt hatten.



*Ideengeber, Geschäftsführer und Haupteigentümer der WunderCar Mobility Solutions GmbH
Gunnar Froh (ganz rechts) mit Mitgliedern seines Teams in der HafenCity*

Damit war nun Schluss. Ab sofort wurden stattdessen die Betriebskosten der Fahrt angezeigt, 35 Cent pro Kilometer, laut ADAC die durchschnittlichen Betriebskosten eines Golf VII.

An diesem Punkt kann man fragen: Wenn es nicht gewerblich sein soll, warum sagt WunderCar nicht einfach: Es ist um-

„Demnächst fordern die Brüder wohl noch, dass man mit einer neuen App Drogenhandel zulassen müsse“

sonst? Kein Trinkgeld, keine „Empfehlung“? Nun, weil Teilen in der Sharing Economy anders funktioniert. Egal ob Zimmer, Mitfahrgelegenheit oder Werkzeug, das Leitmotiv ist immer dasselbe: Du musst es nicht besitzen; du musst nur darüber verfügen können, wenn du es brauchst. Du brauchst zum Beispiel kein Auto, wenn dich jemand fährt. Deshalb ist der Trend auch so attraktiv. Im Zusammenspiel aus schmalem Budget und der Allgegenwart von Smartphones und Social Media

können alle möglichen Produkte und Leistungen digital geteilt werden. Und wie alles, was beliebt ist, lässt es sich zu Geld machen. Uber soll 17 Milliarden Dollar wert sein. Das amerikanische Vorbild von WunderCar, Lyft, hat gerade 250 Millionen Dollar zur weiteren Finanzierung erhalten. Die Liste lässt sich ellenlang fortsetzen. Auch WunderCar hat Investoren, die trotz Behörden und Verbänden an das Geschäftsmodell glauben. Bereits im Winter 2013 hatte es eine siebenstellige Seed-Finanzierung gegeben, dem Vernehmen nach unter anderem von Ex-StudiVZ-Geschäftsführer Michael Brehm und dem französischen Software-Unternehmen Partech Ventures.

Das WunderCar-Geschäft beruht auf der Provision, die bei der Vermittlung von Fahrten fällig wird, 20 Prozent des „Trinkgeldes“. Damit sich das bei 35 Cent pro Kilometer rechnet, müssen sehr viele Transaktionen stattfinden. Deshalb war eine schnelle Expansion von Anfang an Teil der Strategie, WunderCar schrieb ein paar Dutzend Stellen aus, Country



Die Fahrten werden zwar über eine App von WunderCar vermittelt, Fahrer benutzen dafür aber ihren privaten Pkw – keine WunderCar-Autos

Manager für Dänemark, Italien oder die Türkei, für Praktikanten mit Sprachkenntnissen in Bulgarisch, Lettisch oder Slowenisch. Im März 2014 hatte Froh erklärt, er wolle langfristig „einige Tausend Fahrer in jeder Stadt haben“. Er weiß, was er tut. Bevor er WunderCar gründete, war er Deutschlandchef des US-Unternehmens Airbnb. Erst 2008 gegründet, vermittelt es heute mehrere Millionen Übernachtungen weltweit und soll einen Wert von 10 Milliarden Dollar haben.

Froh weiß deshalb auch, dass sein Sharing-Modell ohne finanzielle Anreize nicht in Gang kommt. Damit es nicht als gewerblich gilt, aber günstiger als Gewerbe bleibt, argumentiert er mit den Betriebskosten – aber nicht pro Fahrt, sondern pro Jahr. Es soll dem Fahrer überlassen sein, in welchem Zeitraum er diesen Schwellenwert erreicht. Er könnte zum Beispiel in den Semesterferien oder im Urlaub Hunderte von Fahrten machen, im Monat 1.000 oder 2.000 Euro verdienen, weil sein Golf ihn im Jahr 5.000 Euro kostet. Auf demselben Zug fährt eine Reihe von Firmen, darunter Airbnb, mit einer Online-Petition: Wer jährlich unter 5.000 Euro durch die Vermietung seiner Wohnung oder seines Autos verdient, soll nicht als gewerblich gelten. Man ahnt, wo das hinführt.

Womit haben wir es also zu tun? Die ZEIT nannte Sharing ein „Trendchen“, in seiner Gefahr für traditionelle Gewerbe überschätzt. Andere sehen hinter dem Feigenblättchen einer nachhaltigen Teilfreude das urkapitalistische Bestreben, Märkte zu deregulieren. Die Debatten über Uber oder WunderCar



Die knapp 30 Mitarbeiter von WunderCar in der Hongkongstraße

werden auch gerne als eine Art Evolutionsprozess verklärt: junge, innovative Start-ups gegen fortschrittsfeindliche Dinosaurier, die nicht wahrhaben wollen, dass ihre Zeit um ist. Die EU-Kommissarin für die Digitale Agenda, Neelie Kroes, schrieb nach dem Uber-Verbot in Belgien, Verkehrsministerin Grouwels sei stolz darauf, eine Innovation aufzuhalten. „In diesem Urteil geht es nicht um den Schutz der Nutzer“, schrieb sie. „Es geht um den Schutz des Taxi-Kartells.“ Ins selbe Horn stieß Pierre-Dimitri Gore-Coty, Uber-Verantwortlicher für Nord- und Westeuropa; die deutsche Gesetzgebung sei „zu einer Zeit geschrieben worden, als das Internet noch nicht erfunden war“. Und Gunnar Froh polemisierte in einem Interview mit „Hamburg StartUps“, wer sich an der wachsenden Sharing Economy beteilige, „lebt nachhaltiger, wird wirtschaftlich unabhängiger und kann viele tolle Leute kennenlernen. Wer das nicht mag, kann weiter alleine im Taxi ins Hotel fahren.“ Etwas hemdsärmelig, aber mit erfrischender Deutlichkeit konterte der Hamburger Taxenverband. „Demnächst fordern die Brüder wohl noch, dass man mit einer neuen App Steuerhinterziehung und Drogenhandel zulassen müsse, denn auch da ist die deutsche Gesetzgebung zu einer Zeit geschrieben worden, als das Internet noch nicht erfunden war.“

Gunnar Froh versteht die Aufregung nicht. WunderCar ist für ihn keine Konkurrenz für Taxibetriebe. Die Nutzer seiner App würden nicht Taxi fahren, wenn es WunderCar nicht gäbe. Das, sagt Froh, wäre ja viel zu teuer. ■



*Gunnar Froh, von 2011 bis 2013
Deutschlandchef von Airbnb und
Gründer von WunderCar*



*Die Leistung von WunderCar beruht im Kern
auf der Programmierung der App und der
darüber laufenden digitalen Vermittlung von
Fahrten zwischen Fahrern und Nutzern*

Entscheiden Sie in Ruhe!

Die dänische Mentalität wird vor allem von Ruhe, Ausgeglichenheit und dem gesunden Menschenverstand geprägt. Sie fließt als Grundlage in die Erstellung einer gemeinsamen Anlagestrategie mit ein – und das bereits ab einer Einstiegssumme von 150.000 Euro. Dabei ist uns eines besonders wichtig: Lassen Sie sich Zeit und entscheiden Sie in Ruhe!

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



Mitglieder vom Gängeviertel e. V. haben die alte Bahnmeisterei am Ende von Halle 2 übernommen (oben links). Für kurze Zeit war eine der Güterhallen ein beliebter Anlaufpunkt für Hamburgs Skater (oben rechts). Die Hanseatische Materialverwaltung in Halle 3 (unten)

Unterkunft am Oberhafen

Mit neuen Mietern wie dem Gängeviertel e. V. hat das Oberhafenquartier einen weiteren Schritt in Richtung „Kreativquartier“ getan

Text: Nikolai Antoniadis

Das Gängeviertel kommt an den Oberhafen. Weil die Häuser in der Innenstadt saniert werden, zieht ein Großteil der Kreativen für die kommenden anderthalb Jahre von dort in die alte Bahnmeisterei. Als das im vergangenen Juli bekannt gegeben wurde, war das zwar erfreulich, aber auch überraschend. Zumindest ein bisschen. Die Initiative ist ja nicht gerade bekannt dafür, dass sie der HafenCity oder einer staatlich geförderten „Kreativwirtschaft“ besonders wohlwollend gegenübersteht.

Noch im Juni war das Gängeviertel zusammen mit Frappant, der Roten Flora, dem Centro Sociale in St. Pauli und weiteren Akteuren aus Stadtteilzentren, Nachbarschaftstreffs, Bauwagenplätzen und alternativen Wohnprojekten auf die Magellan-Terrassen gekommen, um dort den Auftakt für die Veranstaltungsreihe „Solidarische Raumnahme“ zu geben, die der Frage nachging: Was ist die Stadt für uns alle? Sie wandten sich gegen die Ausnutzung von Künstlern fürs Stadtmarketing und forderten lautstark „Kultur, keine kreative Klasse!“ und kulturelle Projekte jenseits immobilienwirtschaftlicher Vermarktungslogik.

Dem Gängeviertel e. V. ist die Anmietung in der HafenCity nicht leicht gefallen. Es gibt ein gewisses Unbehagen an einem Ort, der durch politischen Willen eigens für Kultur ausgewiesen wurde. Hier steht Kultur drauf, hier soll Kultur hin. Kann so Kunst gedeihen? Die Einrichtung eines Kunst- und Kul-

turzentrum in der Bahnmeisterei würde sie auch zu einem Teil dieser „Vermarktungslogik“ machen. Aber bei aller Skepsis sprach am Ende doch mehr dafür als dagegen. Ein Areal wie dieses, mit bezahlbaren Flächen, ist in Hamburg Mangelware, auch wenn es in vielerlei Hinsicht schwierig ist. Der schmale Geländestreifen zwischen Hafenbecken und Bahnviadukt ist nur durch die Bahnunterführung bei der Oberhafenkantine zu erreichen. Die Hallen sind sanierungsbedürftig, ihre technische Ausstattung geht gegen Null; ihre Erhaltung bedeutet zudem, dass das Gelände nicht zur Hochwassersicherung aufgehört werden kann. Kurz: Um es überhaupt weiter nutzen zu können, müssen die Rahmenbedingungen erst mit hohem Aufwand neu geschaffen werden.

Die Mischung aus maroder Industrieroantik und bezahlbaren Flächen hat aber Interesse geweckt. Zum Beispiel hatte die Kreativbierbrauerei Kehr wieder vom amtierenden Weltmeister der Biersommeliers Oliver Wesseloh und seinem Partner „Fiete“ Matthies gehofft, hier endlich einen Standort für ihre Brauerei zu finden, allerdings vergeblich. Volker Lux, Inhaber des Subvert Store Skateshops, hatte eine Halle für Skater, BMXer, Rollerskater und Freestyle-Rollstuhlfahrer angemietet, aber nur für kurze Zeit, weil die Vermieter der Hamburg Kreativ Gesellschaft langfristig zu wenig Schnittmengen mit der Kreativwirtschaft sahen. Zu den ersten



Glücklichen, deren Konzept langfristig angenommen wurde, zählt die Hanseatische Materialverwaltung, die seit November 2012 als Pionier in Halle 3 ansässig ist. Und gerade kürzlich wurden nach einem langen Auswahlverfahren weitere Flächen, fast 6.000 Quadratmeter, vermietet an Firmen aus den Bereichen Film, Fotografie, Musik, Bildende Kunst, Tanz, Design, Textilwirtschaft und kreatives Handwerk. Für Gastronomie, Veranstaltungen und Ausstellungen wurden außerdem besondere Flächen in Güterhalle 3 ausgeschrieben.

Für die Entwicklung des gesamten Geländes rechnet man mit 15 bis 20 Jahren. Wir stehen also erst am Anfang. Aber die jüngsten Entscheidungen, nicht nur die des Gängeviertels, zeigen, dass allein in den letzten Jahren einiges in Bewegung geraten ist. ■

Am Kaiser Kai 26



ENGEL & VÖLKERS

www.engelvoelkers.com/alster-elbe

Wir freuen uns auf Sie!

Tel. 040 360 99 69 0

Baumaterial

Auch in digitalen Zeiten gilt weiterhin: Archive sind das wahre Gedächtnis einer Stadtgesellschaft. Das Hamburger Architekturarchiv hat sich für die Aufbewahrung von Büchern, Zeichnungen oder Nachlässen einen Ort ausgesucht, der besonders emotional aufgeladen ist, was die Baugeschichte betrifft: die Speicherstadt, Brooktorkai 4, 4. Boden

Text: Dirk Meyhöfer, Fotos: Thomas Hampel



Schatzkiste und Fundgrube: Der Bestand des Archivs umfasst einzigartige Zeugnisse der Hamburger Baugeschichte

Wenig überraschend: Die Speicherstadt hat so ihre Geheimnisse und besitzt verzauberte Orte und menschliche Originale, auch wenn sie heute nicht mehr nur Quartiersleute und Konsorten sind. Unser kleiner Ausflug führt auf einen ehemaligen Speicherboden, ein öffentlicher Ort, den jeder besuchen kann. Wenn auch nach Voranmeldung und mit einem berechtigten Anliegen. Dafür könnten aber schon Neugier und Lust auf alte Häuser und Straßen sowie auf spannende Lebensdaten von Architekten und Bauingenieuren ausreichen. Wer den 4. Boden im Brooktorkai 4 aufsucht (am östlichen Anfang der Speicherstadt hinter der Oberbaumbrücke, gegenüber des SPIEGEL-Neubaus gelegen), trifft auch ein dazugehöriges Original an.

Die Rede ist vom Hamburgischen Architekturarchiv, das von der Hamburgischen Architektenkammer organisiert wird. Das Archiv ist Mitglied im ICAM, der internationalen Vereinigung der Architekturmuseen, einer Unterabteilung der UNESCO und seit 1997 in der Föderation deutscher Architektur-

archive. Es breitet sich mittlerweile auf 750 Quadratmetern des Bodens aus – das allein ist schon ein Erlebnis, hier mit den Augen zu stehlen oder sich irgendwo in die Luchten zu stellen und auf die Flote zu schauen.

In diesen heiligen Hallen trifft man rasch auf Norbert Baues, der so aussieht, wie man einen Archivar aus nostalgischen Filmen kennt, allerdings ohne Ärmelschoner. Unter weißgrauer Haarpracht, so wie sie früher die anthroposophischen und Werkbund-Architekten getragen haben. Er ist immer zum tiefgründigen Lächeln bereit, besonders dann, wenn man als „Kunde“ (und ein Architekturschreiber ist so einer) einen besonders ausgedrehten Wunsch hat, er dann in wirklich Nullkommanix zwischen den Regalen und Schiebladen verschwindet und mit der entsprechenden Zeichnung, die er dann wie eine Trophäe in der Hand hält, zurückkehrt.

Norbert Baues, Jahrgang 1950, Dipl. Ing. der Architektur, studierte in Berlin, machte dort 1978 sein Diplom und ist seit 1986 im Archiv, nur zwei Jahre nach dessen Gründung. Zeiten,



Zeichnungen, Pläne und Skizzen erzählen die Planungsgeschichte zahlreicher Bauwerke



Seit 1986 im Hamburgischen Architekturarchiv: Norbert Baues

Das allein ist schon ein Erlebnis,
hier mit den Augen zu stehlen oder
sich irgendwo in die Luchten zu stel-
len und auf die Flotte zu schauen

die für Architekturbüros schwierig waren. Baues, der damals in ein Projekt für Denkmaltopografie in Berlin-Kreuzberg involviert war, nutzte die Chance, sich in die Themen Archiv, Denkmalpflege und Dokumentation einzuarbeiten. Er ist geblieben und hat großen Spaß dran. Bescheiden nennt er sich den Techniker des Archivs, in den Berichten der Architektenkammer wird er als Leiter des Archivs und wissenschaftlicher Mitarbeiter mit Schwerpunkt auf Verwaltung und Akquisition geführt. Damals war das Archiv noch in Billstedt, von wo es dann nach Bramfeld in das expressionistische Kopfbauwerk (mit dem goldenen Bullen im Uhrturm) der ehemaligen Margarinefabrik Voss umgezogen ist. Dorthin, wo heute die Technikerkrankenkasse residiert. Baues wohnte ganz nahe und standesgemäß in einem prächtigen Barmbeker Klinkerbau der Zwischenkriegszeit – die Hamburgs große Ära in der modernen Architektur war.

Trotzdem war er sofort dabei, als es 2007 hieß: Wir gehen in die Speicherstadt. Ullrich Schwarz, Geschäftsführer der HAK (Hamburgische Architektenkammer) und damit auch zuständig für das Archiv, glaubt heute, dass diese Einrichtung zu den Pionieren an der Waterfront gehört, wenn es um die Bildungs-, Wissenschafts- und Kulturlandschaft in HafenCity und Speicherstadt geht: „Als klar wurde, dass es eine Hafen-City Universität am Baakenhafen geben würde, haben wir gehandelt!“ Eine gute Entscheidung, wie man heute weiß.

Doch was macht eigentlich das Hamburgische Architekturarchiv aus? Wie der Name es schon ausdrückt: Vor allem Architektenarbeiten aus Hamburg werden archiviert, das heißt die gezeichneten, gedruckten und fotografierten Nachlässe von Architekten, Institutionen und Firmen. Es ist ein Who-is-who der hanseatischen Architektur.

Norbert Baues fällt es schwer, die zehn wichtigsten auszusuchen, es sind ja viele mehr! Aber dann nennt er doch ein paar, die ihm wichtig sind und am Herzen liegen – Werner Kallmorgen (stark in der Speicherstadt vertreten), Paul Seitz, den vorbildlichen Schulbauer, Friedrich Spengelin, Fachmann für Städtebau und Wohnungsbau, Georg Wellhausen, den großen Mann des Wiederaufbaus in Hamburg und Helgoland. Aber auch Konstanty Gutschow, den man schon mal den Albert Speer von Hamburg genannt hat, und der nach der „Führerstadt“ schließlich den Neuaufbau nach der Zerstörung organisieren sollte. Natürlich auch Cäsar Pinnau mit seinen Elbvillen, den Entwürfen für die Dampfer und dem Hochhaus der Reederei Hamburg Süd. Oder die Lichtbildner Ernst Scheel und Ursula Becker-Mosbach.

Das Archiv steht heute allen Interessierten zur Verfügung – mit Schwerpunkt auf Forschung und Lehre, da ist die Nachfrage inzwischen international. Die Hamburger Hochschulen und

In diesen heiligen Hallen trifft man auf Norbert Baues, der so aussieht, wie man einen Archivar aus nostalgischen Filmen kennt, allerdings ohne Ärmelschoner. Unter weißgrauer Haarpracht, so wie sie früher die anthroposophischen und Werkbund-Architekten getragen haben

Institute wissen sehr genau, wie wertvoll der Schatz für ihre Arbeit ist. 30.000 Fachbücher und 1.000 Zeitschriften sind ein zusätzliches Argument, Doktorarbeiten oder eine Masterthesis über Hamburger Themen hier vorzubereiten. „Wir betrachten uns als aktives Archiv“, sagt Ullrich Schwarz, „nicht als Lagerstätte.“

Für die Architektenkammer ergeben sich zudem viele Synergien. Die inzwischen über 30 Titel der wissenschaftlichen Schriftenreihe wären ohne das Archiv nicht denkbar, ebenso viele Ausstellungen wie zuletzt über das Auto in der Stadt, über Brücken oder Villen in den Elbvororten.

Parallel zur Erfolgsgeschichte des Archivs steht die reziproke Geschichte der finanziellen Unterstützung. In den ersten Jahren war das Archiv durch ABM-Maßnahmen und solche der Kammer gut abgedeckt, der damalige Kultursenator Ingo von Münch sorgte 1991 für eine 50-Prozent-Förderung durch den Senat. Diese wurde dann ab 1996 kontinuierlich reduziert und 2004 gestrichen. Heute bestallt die HAK den Etat allein, aber die Architektenschaft steht voll dahinter. Waren in den Gründerzeiten die Zweifler noch stark in den Plenar-

sitzungen der Kammer hörbar, sind sie nach und nach verstummt: Längst ist erkannt worden, wie wertvoll die Archivarbeit ist.

Seit 1997 ist das Archiv im Internet präsent und verfügt über eine hervorragend funktionierende Website, die den umfangreichen Bestand von Fachbüchern und Fachzeitschriften transparent macht (www.architekturarchiv.de).

Im Wesentlichen bleibt das Archiv ein Hort des Gedruckten und Gezeichneten, auch wenn natürlich immer mehr Archiven in aller Welt digitalisiert werden. Das Archiv ist deswegen nicht nur das Gedächtnis der Hamburger Architektur, sondern auch ein Bauch und Objekt für alle Sinne, besonders für die Nase, wenn die wundersame Geruchsmischung aus ehemaligem Warenspeicher und bedrucktem Papier den Besucher sofort in alte Zeiten (ver)führt. Immer mehr Architekten, Fotografen oder Journalisten liefern ihre kleinen Schätze kostenlos bei Norbert Baues ab und machen den großen Schatz des Hamburgischen Architekturarchivs immer wertvoller und Norbert Baues – den Gralshüter der Hamburger Baukultur – und sein Team sehr glücklich. ■



buon appetito!

ristorante
cantinetta
bar

Im neuen **cantinetta ristorante** in der Speicherstadt erwartet Sie unverwechselbares Design der 50er & 60er Jahre mit einer imposanten Raumhöhe und großzügigen Panoramafenstern. **Terrasse mit Blick auf das Brooksfleet | Beste Pasta, frische Salate, Focaccia & leckere Desserts | Kaffeespezialitäten | Ausgesuchte Rot- & Weißweine**

LUNCH: Mo - Fr 12 - 14.30 Uhr + DINNER: Mo - So 18 - 22.30 Uhr

im AMERON Hotel Speicherstadt | Pickhuben 3 | D-20457 Hamburg | T. +49 (0) 40 638589 - 900 | www.hotel-speicherstadt.de/gastronomie



Olga Slavina, Direktorin des neuen russischen Zentrums

Liebesgrüße aus Moskau

In Hamburgs historischer Mitte, an der Trostbrücke am Nikolaifleet, befindet sich seit Ende Mai das vierte russische Zentrum in Deutschland. Träger des Kulturinstituts ist die Stiftung Ruskij Mir, die „russische Welt“

Text: Bettina Mertl-Eversmeier, Fotos: Jonas Wölk

Olga Slavina begeistert sich für Literatur und bildende Kunst. Seit 14 Jahren lebt die gebürtige St. Petersburgerin in Hamburg. Die promovierte Literaturwissenschaftlerin mit der eleganten Erscheinung engagiert sich schon lange für den kulturellen Austausch zwischen Hamburg und St. Petersburg. Seit 1957 besteht eine Partnerschaft zwischen beiden Städten, und Slavina hat Ausstellungen zu Hamburger Künstlern an Museen in St. Petersburg organisiert. An der Universität der Hansestadt unterrichtet sie interkulturelle Kommunikation.

Drei Jahre ist es her, dass die Stiftung Russkij Mir sie beauftragte, Räume für das geplante russische Zentrum in Hamburg zu finden. Im Sommer 2007 hatte Präsident Wladimir Putin die Stiftung Russkij Mir gegründet, die weltweit die russische Sprache und Kultur fördern und das Bild Russlands im Ausland verbessern soll. Nikolaus W. Schües und Nikolaus H. Schües, Vater und Sohn, Mäzene und Eigentümer der Hamburger Traditionsreederei F. Laeisz, stellten der Stiftung das Büro im Laeiszhof an der Trostbrücke kostenfrei zur Verfügung.

Seit Juni 2014 ist Slavina Direktorin des russischen Zentrums, das sich im Juli noch im Aufbau befand. Ab September werden Sprachkurse angeboten, in Zusammenarbeit mit Pro Linguis Der Sprachenclub e. V. Im Dezember eröffnet die Bibliothek, die auch Internetarbeitsplätze mit Zugang zu vielen russischsprachigen Medien bieten wird. Diese wird im neuen Kultur- und Gemeindezentrum der Russisch-Orthodoxen Kirche am Tschaikowsky-Platz entstehen, das im Juli noch nicht fertiggestellt war. Die Verwaltung des russischen Zentrums bleibt an der Trostbrücke.

Am 26. Mai fand im Kaisersaal des Rathauses die offizielle Eröffnung des Zentrums statt. Im Vorfeld hatte der eigens veranstaltete Senatsempfang für Irritationen gesorgt. Die Wochenzeitung DIE ZEIT hielt es für unangebracht, mitten in der Ukraine-Krise ein russisches Kulturinstitut zu gründen. Einige Politiker sagten ihre Teilnahme ab. Wichtigster Vertreter des Senats war Wolfgang Schmidt, Staatsrat der Senatskanz-



Das Abendland wird nicht untergehen, wenn Hamburger das Angebot wahrnehmen

lei und ein Vertrauter von Bürgermeister Olaf Scholz. Die Kritik bezieht sich auf die Staatsnähe der Stiftung, die neben Spenden durch Mittel des russischen Staatshaushaltes finanziert wird und ein Gemeinschaftsprojekt des Außen- und des Bildungsministeriums ist. Und sie entzündet sich an der Person des Politologen, Duma-Abgeordneten und Enkel des russischen Außenministers Molotows, Wjatscheslaw Nikonow, dem Vorstandsvorsitzenden der Stiftung, der ein erklärter Anhänger von „Putins gelenkter Demokratie“ ist.

„Ich mache keine Propaganda“, reagiert Olga Slavina entrüstet auf kritische Nachfragen, und man glaubt es ihr. Das russische Zentrum sei vergleichbar mit dem Goethe-Institut. Die Richtlinien der Stiftung bestimme nicht Nikonow, sondern Ljudmila Werbizkaja, die Vorsitzen-

de des Kuratoriums, die auch Vorsitzende der Internationalen Russischlehrervereinigung ist sowie Präsidentin der Staatlichen Universität St. Petersburg.

An der Auswahl der Bücher für die Bibliothek war Slavina beteiligt. Die Wissenschaftlerin und Autorin gibt zu, dass der Schwerpunkt auf Klassikern wie Leo Tolstoi liege, aber diese Literatur sei eben ihre Passion. Die jüngere Zielgruppe hofft sie durch Zusammenarbeit mit dem Deutsch-Russischen Kinoforum zu erreichen, das seit 2011 Filmwochen organisiert und vom kommunalen Kino Metropolis mitveranstaltet wird.

Die Gründung von Russkij Mir fiel in eine Zeit, in der Putin die sogenannte „Soft Power“ für sich entdeckte, die Fähigkeit, politische Ziele nicht durch wirtschaftliche oder militärische Macht zu erreichen, sondern durch „weiche“ Faktoren, beispielsweise kulturelle Attraktivität.

Dass auch kritische Gegenwartsautoren wie der in der Schweiz lebende Michail Schischkin mit ihren Werken in der Bibliothek vertreten sein werden, gibt Anlass zum Optimismus. So viel steht fest: Untergehen wird das Abendland nicht, wenn interessierte Hamburger das Angebot des russischen Zentrums wahrnehmen. Dass Russkij Mir irgendwann Pussy Riot zum Konzert einlädt, bleibt aber unwahrscheinlich. ■



Spaß mit ernstem Hintergrund: Die jährliche Übung beim Hamburger Hafengeburtstag stärkt die Zusammenarbeit der Rettungskräfte

Voller Einsatz

Der Hafen macht zehn Prozent des Hamburger Staatsgebiets aus. Um hier für Sicherheit zu sorgen, ist viel Personal, Material und Engagement nötig

Text: Conceição Feist, Fotos: Jonas Wölk

Der Hamburger Hafen – drittgrößter in Europa und als Containerhafen auf Platz 14 weltweit – ist als Wirtschaftsfaktor nicht nur Arbeits-, sondern auch „Spaßhafen“. Das offene Gewässer, das bis auf wenige Ausnahmen wie die als Tankschiffhafen gekennzeichneten Becken, frei befahrbar ist, wird nicht nur von Tankern, Massengutfrachtern, Autotransportern, Container- und Binnen-

schiffen befahren. Auch Barkassen, die Arbeitnehmer, Musicalbesucher oder Touristen durch den Hafen fahren, und private Segel- und Motorboote sowie die sich vermehrenden Kreuzfahrtschiffe tragen zur Erhöhung der Anzahl von Verkehrsteilnehmern bei.

Über 10.000 Seeschiffe erreichen Hamburg jedes Jahr. Der Hafen berührt 14 dicht besiedelte Stadtteile und ist

Spielort für regelmäßige Events wie das weltweit größte Hafenfest, der Hafengeburtstag, oder für einmalige Ereignisse wie etwa die Auftaktveranstaltung des 34. Deutschen evangelischen Kirchentages in der HafenCity. Die Profis der Tourismusbranche denken bereits heute über weitere Attraktionen und Veranstaltungen auf, am und über dem Wasser nach.



Übung zur Rettung Schiffsbrüchiger: Die Mannschaft des früheren Seenotrettungskreuzers FRITZ BEHRENS in Aktion

So vielfältig wie der Hafen mit seinen 49 Kilometern Kaimauer, 140 Kilometern Straßennetz und 304 Kilometern Schienen ist, so vielfältig sind die Sicherheitsanforderungen. Für sie und damit für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes und den Schutz der darin lebenden und arbeitenden Menschen sorgen viele Akteure, die hier nicht alle im Einzelnen erwähnt werden können. Mit dabei ist aber stets die Innenbehörde, als Dienstherr von Feuerwehr und Wasserschutzpolizei.

„Aus unbekanntem Gründen traten beim Bunkern an einem 90 Meter langen Schiff circa 2.000 Liter Schweröl aus“, lautete im Juli 2014 eine Nachricht der Feuerwehr. Beim Eintreffen der Rettungskräfte waren 2.000 Quadratmeter Wasserfläche verunreinigt. Mithilfe eines Löschbootes wurden die Verunreinigungen „eingeschlängelt“ und eine weitere Ausbreitung gestoppt. Die fach-

gerechte Entsorgung übernahm eine private Firma; die Wasserschutzpolizei ermittelte. Ein Beispiel, das zum Glück weit weg ist von dem Super-GAU-Szenario, an dem Hamburg im Rahmen einer Risikoanalyse seine Investitionen und Sicherheitsmaßnahmen orientiert: der Unfall eines Schweröltankers mit dem Austritt

von 15.000 Tonnen Schweröl. „Wir wissen nicht, was uns wirklich erwartet, wenn wir ausrücken“, sagt Andreas Harder, Leiter des Feuerlöschboot- und Wasserrettungszentrums der Feuerwehr, „aber wenn der Ernstfall eintritt, müssen wir gut aufgestellt sein.“ Aus- und Weiterbildung sowie Revierkenntnis-

Drei der vier Besatzungsmitglieder der FRITZ BEHRENS. Der vierte Mann fährt das 2.076 PS starke Schiff, das inzwischen nur noch zu Übungszwecken im Einsatz ist





Löschboote der Feuerwehr bei einem Übungsmanöver im Hafen. Rechts im Bild ein sogenanntes Search and Rescue (SAR)-Schiff

Prävention, Sensibilisierung für mögliche Gefahren, fachmännischer Umgang mit Zwischenfällen, aber auch eine große Portion Glück haben Hamburg bisher vor größeren Unglücken geschützt

se und Einsatzübungen sind neben der regelmäßigen Wartung der Löschboote unabdingbar. Von Oortkaten (Kilometer 607,5) bis Tinsdal kurz vor Wedel (Kilometer 639) sind die Besatzungen der Feuerlösch- und Ambulanzboote der Feuerwehr zuständig für alles, was an und auf der Elbe passiert, vom Barkassenunfall über den Großbrand von zwei Lagerhallen am Hammer Deich bis zum Schiffsbrand auf der ATLANTIC CARTIER. Und auch außerhalb ihres Reviers stehen die Feuerwehrlaute im Rahmen der Zusammenarbeit der Bundesländer zur Verfügung. Sei es bei Einsätzen des

Havariekommandos – eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer – oder bei der Schnelleinsatzgruppe Schiffssicherung.

Kritik gibt es seit Langem an der mangelnden Einsatzfähigkeit der zwei Feuerlöschboote (Baujahr 1980 beziehungsweise 1982) und des Reservebootes (1985). Nicht nur die regelmäßigen berechenbaren Wartungen der etwa 30 Jahre alten Schiffe, sondern auch die zunehmenden unerwarteten Ausfälle sorgten dafür, dass zeitweilig keine funktionierenden Feuerlöschboote im drittgrößten europäischen Hafen zur Verfügung

standen. Den dringenden Neubau eines dritten Feuerlöschbootes fordert nicht nur die politische Opposition aus Grünen und CDU. Auch das Strategiepapier 2010 der Hamburger Feuerwehr kommt zu dem Ergebnis, dass der Hafen über drei fest besetzte Löschboote und ein Reserveboot verfügen sollte, um die aktuellen Anforderungen erfüllen zu können. Doch der Senat hat die notwendigen Mittel in Millionenhöhe noch nicht bereitgestellt, obwohl während des Einlaufs der ATLANTIC COMPANION, die wie ihr Schwesterschiff ATLANTIC CARTIER strahlendes Material an Bord



Regelmäßige Revierfahrten gehören genauso wie die Verfolgung von Straftaten zu den Aufgaben der Wasserschutzpolizei, sowohl auf dem Wasser als auch an Land

hatte, und während der Cruise Days, beide Löschboote nicht einsatzfähig waren.

Allerdings würde kein Seeschiff über 500 Bruttoreaumzahl (zum Vergleich: die QUEEN MARY 2 wurde mit 148.528 Bruttoreaumzahl vermessen) den Hafen anlaufen, wenn er nicht nach den internationalen Vorschriften für die Abwehr von Gefahren für Schifffahrt und Hafenanlagen – kurz: ISPS-Code – zertifiziert wäre, ein Maßnahmenkatalog, der weltweit nach den Anschlägen vom 11. September erarbeitet und umgesetzt wurde. Der ISPS-Code dient dem Schutz der internationalen Handelsschifffahrt und der von ihr genutzten Anlagen vor terroristischen Angriffen. Zuständig für diese präventiven Maßnahmen und somit De-

signedated Authority (DA) ist die Wasserschutzpolizei. Die Beamten der DA Hafensicherheit und ihre Kollegen von der Hamburg Port Authority (HPA) müssen sich bei ihrer Arbeit in die Gedankenwelt von Terroristen hineinversetzen. „Realistische Risikobewertungen setzen voraus, dass wir uns zum Beispiel Kaianlagen daraufhin anschauen, ob ein Anschlag für potenzielle Täter größtmögliche mediale Aufmerksamkeit erzeugen würde“, erläutert Hendrik Wierzbicki vom WSP 031 seine Aufgabe.

74 Hafenanlagen werden von der DA Hafensicherheit unter anderem darauf geprüft, ob Passagiere angegriffen werden könnten, wie die Beziehungen zu Israel und den USA sind und ob die Be-

völkerung und die Umwelt von einem Anschlag betroffen wären. Absolute Sicherheit gibt es natürlich nicht. Sicherheit ist nur eins: Die Arbeit der Feuerwehr, der Wasserschutzpolizei und der vielen anderen Akteure im Hafen ermöglicht das Nebeneinander von Freizeit- und Arbeitshafen. Prävention, zertifizierte Sicherheit, Sensibilisierung für mögliche Gefahren, der fachmännische Umgang mit Zwischenfällen, aber auch eine große Portion Glück haben Hamburg bisher vor größeren Unglücken geschützt.

Eine Handbreit Wasser unter dem Kiel und die Erkenntnis, dass Schiffe mit strahlendem Material nicht in der Nähe der Innenstadt anlegen sollten, dürften dieses Glück auch in Zukunft sicher. ■

Foto: Thomas Hampel (oben rechts)

11ELF Punkt **1EINS**
LICHT WERBUNG

www.11punkt1.de



W&M

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

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

Herztöne

Nach einem Blick auf die Website von Constance Mattheus rechnet man mit einer ernsthaften, etwas verträumten Künstlerin. Doch als sie zum Interview erscheint – quirlig, das Gesicht gerötet vom Radfahren, mit ansteckendem Lachen –, entpuppt sie sich als heiter und geerdet. Als allererstes klettert sie auf das Klavier ...

Text: Urs N. Jascht, Foto: Jonas Wölk

„Das mache ich eigentlich immer so bei einem Fototermin!“ Da sitzt sie nun auf dem E-Piano des Meßmer-Teehauses, in dem sie am 8. Dezember auftreten wird, scherzt mit dem Fotografen und strahlt eine so herzerfrischende Fröhlichkeit aus, dass man sie einfach sofort ins Herz schließen muss. Das also ist die Frau, die Khalil Gibran vertont, die Harfe spielt und über die Kostbarkeit der Stille sinniert? Constance passt in keine Schublade, das ist schnell klar! Als Tochter eines klassischen Pianisten kam sie früh mit Musik in Berührung; doch eine ähnliche Laufbahn einzuschlagen, scheint für sie zu ein-dimensional gewesen zu sein: Stattdessen spielt sie heute Dutzende unterschiedliche, teils exotische Instrumente und übt beinahe ebenso viele Berufe aus, die wiederum eines vereint: der Bezug zur Musik.

Sie ist Musikerin, Komponistin und Choreografin; sie gibt Gesangsunterricht und Yoga-Workshops, referiert als Traumatherapeutin für UNICEF und arbeitet im Krankenhaus Winsen auf der Palliativstation. Dort begleitet sie als Musiktherapeutin sterbenskranke Menschen auf deren letztem Weg. Menschen, die auf ihrem Leidensweg und angesichts der Unausweichlichkeit ihres Endes sprachlos geworden sind, erreicht sie durch die Musik und gibt ihnen eine Möglichkeit, sich mitzuteilen. Manche ihrer Patienten sieht sie nur ein einziges Mal. Ist das nicht furchtbar belastend? „Die Musik gibt mir die Kraft und den Schutz, diese Arbeit zu tun“, sagt sie.

„Musik ist Herzensangelegenheit“

Aber Musik ist für Constance weit mehr als ein Werkzeug. Sie ist eine Sprache, die überall auf der Welt verstanden wird – oder eben auch von Menschen, zu denen keine Worte mehr vordringen. „Ich würde sagen, Musik kann alles. Sie kann dich in Wut bringen; man kann auch Wut damit ausdrücken. Sie bringt dich in die Stille. Natürlich kann man Liebe damit ausdrücken oder Sehnsucht. Ich wüsste jetzt nicht, was man

nicht mit Musik machen könnte. Und dann in Kontakt zu treten in so schwierigen Situationen, das ist ganz wunderbar.“ Ebenso wenig, wie sich Constance auf ein einziges Instrument festlegt, lässt sie sich in eine bestimmte Stilrichtung einordnen. „Aktuell bin ich gerade wieder auf der brasilianischen Schiene. Jahrelang war es die ‚Musik der Stille‘; irgendwann Pop. Spirituell auf Deutsch, Pop auf Englisch. Wie kann man das eingrenzen? Ich kann immer nur sagen, was ich gerade im Moment mache. Ich werde jedenfalls nie aufhören, als Therapeutin zu arbeiten.“

Was bedeutet Musik für sie, wenn sie es in einem Satz zusammenfassen müsste? Richard Wagner hat einmal gesagt, Musik sei die Sprache der Leidenschaft. Constance überlegt kurz. Dann meint sie: „Ich würde sagen, Musik ist Herzensangelegenheit.“ Einverstanden. Doch wenn man Constance zuhört, drängt sich noch eine weitere Definition geradezu auf: Musik ist das pure Leben! ■

CONSTANCE MATTHEUS

Sie studierte an der Hochschule für Künste in Bremen Bildende Kunst und Musik sowie Musiktherapie an der Europäischen Akademie der Heilenden Künste. In den vergangenen dreizehn Jahren stand sie unter anderem im Hamburger Schauspielhaus, beim Jazzfestival Hamburg, Fusion Festival, Jazzfestival Hannover, bei NDR Sonntakte und dem Fleetinsselfestival auf der Bühne.

Am 8. Dezember wird Constance Mattheus im Meßmer MOMENTUM auf dem Kaiserkai mit dem Konzert „Joy – Songs from the Heart“ auftreten – einem bunten Strauß aus eigenen Kompositionen, persönlichen Favoriten und brasilianischen Liedern.

Mehr über Constance Mattheus im Internet unter www.klangcocon.de



*Multi-Instrumentalistin,
Choreografin und Musikthera-
peutin: Constance Mattheus im
Meßmer MOMENTUM*

Von Sanssouci zum Kaiserkai

Auf dem Weg nach Sanssouci liegt seit vielen Jahren das India House. Seit dem Frühjahr hat es eine neue blaublütige Adresse in Hamburg gefunden



Foto: Thomas Hampel

Das Team vom India House vor dem neu eröffneten Restaurant in der Hafencity

Eigentlich ist der Besuch eines Insolvenzverwalters nichts, über das man sich freut. Als aber einer im India House in Potsdam vorbeischaute, war das anders. Denn als er dem Chef von einer Ladenfläche in Hamburg erzählte, kam das gerade zur rechten Zeit – und entpuppte sich als Glücksgriff. Denn Hussain Ilyas, der auf dem Weg nach Sanssouci seit über 15 Jahren sein indisches Restaurant betreibt, hatte seit geraumer Zeit überlegt, in der Hansestadt ein zweites Geschäft aufzumachen. Aber auf der Suche nach geeigneten Flächen hatte er bisher kein

Glück gehabt. Nun erfuhr er von einem freien Laden in bester Lage: Am Kaiserkai, mit Blick auf den Sandtorhafen, mitten in der Hafencity.

Nach ein paar Umbauarbeiten hat sein Hamburger India House im Frühjahr eröffnet und erweitert die Gastronomie um eine indische Variante. Damit das, was an der Elbe aus der Küche kommt dieselbe Qualität hat wie im Mutterhaus, hat Ilyas Köche aus Potsdam mitgebracht. Und das hat sich gelohnt. Bengan Pakora (4,30 Euro), in Mehl gebackene Auberginen, sind saf-

tig, weich, würzig, nicht versteckt von Gewürzen, sondern verstärkt. Der Suppen-Klassiker Mulligatawny (4,90 Euro) muss sich ebenfalls nicht verstecken. Schärfe ist ein bisschen Gewöhnungsache; für den Hamburger ist ja schon der Pfeffer auf dem Krabbenbrötchen „scharf“. Aber das India House versucht, die Leidenschaft seiner Gäste nicht auf die Probe zu stellen. Wirklich furchteinflößend ist nur das Chikken Jalfrezi (7,70 Euro). Das Mutton Madras, Lamm in Kokos (8,70 Euro) hat eine gut ausbalancierte Schärfe, die übrigens ganz hervorragend mit dem indischen Wein (4,90 Euro) zusammenpasst. Der ist zwar nicht immer vorrätig, zumindest nicht immer derselbe – aber immer einen Versuch wert.

Für den Mittagstisch sind die Gerichte etwas vereinfacht, dafür günstiger (zwischen 6,60 und 8,70 Euro). Spezialitäten des Hauses, etwa verschiedene Tikka-Variationen, werden nur abends gekocht, weil sie in der Zubereitung aufwendig sind. Ein Grund mehr, am Abend noch einmal wiederzukommen.

India House
Am Kaiserkai 46
20457 Hamburg
So-Do 11-23 Uhr
Fr-Sa 11-24 Uhr
Tel. 040.30 06 96 66

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

Gemeinsam stark durch Singen

Ein neues Chorprojekt an St. Katharinen

Unter dieser Überschrift haben die Kinderkantoreien der Hauptkirchen St. Petri und St. Katharinen zusammen mit der Hamburger Liedertafel ein einzigartiges, gemeinsames Projekt begonnen, in dem Kinder gemeinsam mit dem Männerchor auftreten und auf diese Weise nachhaltig für Gesangskultur gewonnen werden sollen. Ziel ist, Verständnis für die Eigenheiten der unterschiedlichen Altersgruppen zu wecken und eine interkulturelle Brücke zu schlagen. Das Ergebnis wird in einem gemeinsamen Abschlusskonzert in St. Katharinen am 27. September 2014 vorgestellt. Die Hamburger Liedertafel sucht dafür noch



Jung und Alt gemeinsam auf der Bühne

Männer – Väter, Onkel, Großväter–, die bei diesem bundesweit einzigartigen Projekt teilnehmen wollen. Potenzielle Mitsänger sind herzlich eingeladen und können jeden Dienstag um 18:45 Uhr in die Katharinenkirche kommen.

Fangfrischer Frischfisch

Fisch gehört zu Hamburg wie Michel und Kiez – das finden auch die beiden Gastronomen Tilo Nordhaus und Florian Scherer. Im Maritimen Museum in der Hafencity lädt ihr Fischrestaurant Catch of the Day seine Gäste mit Blick auf die Elbe zum Genießen ein. „Wir verzichten bewusst auf weiße Spitzentischdecken und kompliziertes Fischbesteck“, so Tilo Nordhaus. „Das Catch of the Day soll ein Ort sein, an dem sich Jung und Alt ganz ungezwungen bei leckerem Essen austauschen, entspannen und Freunde treffen.“ Passend zum Namen wird täglich der Fisch des Tages, der „Catch of the Day“, gekürt. „Loup de Mer mit Tomaten-Aprikosen-Salsa“ oder „Red Snapper mit roter Mojo“ – unkompliziert und doch raffiniert zubereitet, überzeugen Küche und Preis-Leistungs-Verhältnis. www.catchofthedayhamburg.de

anzeige

Finanzdienstleistungen aus dem Überseequartier

Kredite, Baufinanzierungen und Anlageberatung aus einer Hand

Shoppern, Flanieren und Genießen, dazu lädt die Hafencity bekanntlich ein. In dem neuen zentralen Stadtteil mit den großzügigen Plätzen am Wasser, der modernen Architektur und dem maritimen Flair hat sich neben Gastronomie und Einzelhandel längst auch ein vielfältiges Dienstleistungsangebot entwickelt. Von Anfang an dabei sind die Finanzexperten, die in Fragen rund um Finanzen und Investment ihren Rat anbieten. Von Bürgern für Bürger gegründet und seit 1827 an der Seite der Hamburger, ist die Hamburger Sparkasse der Pionier in Sachen Finanzdienstleistung in der Hafencity. Bereits seit April 2008 ist die Bank mit einer Filiale unter Leitung von Ivan Pucic am Kaiserkai 1 ansässig und berät dort professionell die Bewohner und Beschäftigten im Quartier. Im Jahr

2011 hat die größte deutsche Sparkasse ein zweites „Flaggschiff“ in Sichtweite des Hamburg Cruise Centers auf dem Überseeboulevard eröffnet. In den Geschäftsräumen am Überseeboulevard 5 hat wiederum Ivan Pucic die Leitung übernommen. Als einer der ersten Mieter auf dem Überseeboulevard hat die Deutsche Bank im September 2010 eine Geschäftsstelle an der Fußgängerzone bezogen. Vom Baumwall ist damals die komplette Filiale auf den Überseeboulevard 4–10 gezogen. Filialleiter Joachim Kalb und sein Finanzteam bieten dort heute in den modernen Geschäftsräumen mit Lounge und individuell gestalteten Besprechungszimmern eine umfassende und kompetente Beratung an. Jüngster Anbieter und seit fast drei Jahren im Quartier ansässig ist das

Postbank Finanzcenter. Die Filiale am Sandtorkai 44 bietet unter Leitung von Michael Jürgens nicht nur Finanzleistungen vom Kontoservice bis zur Anlagenberatung, sondern ebenso den gesamten Postservice vom Briefmarkenkauf bis zur Paketzustellung. Alle drei Banken auf dem Überseeboulevard stehen mit ihren jeweiligen Produkten und Dienstleistungen für einen besonderen Service in Finanzfragen. Ivan Pucic (Hamburger Sparkasse), Joachim Kalb (Deutsche Bank) und Michael Jürgens (Postbank) schätzen dabei den persönlichen Umgang mit den Kunden und sind als Ansprechpartner stets persönlich vor Ort.

www.überseeboulevard.com

www.haspa.de, www.deutsche-bank.de

www.postbank.de

SunsetLounge: After Work mit Elbblick



Foto: Stefan Kurstens

Ein voller Erfolg: Die SunsetLounge im LangneseCafé im Unilever-Haus

Feierabend, satte DJ-Sounds, kühle Getränke, frisches BBQ, faire Preise, ein perfekter Blick auf den Hafen und das einzigartige Flair der Elbe? Das alles ist die SunsetLounge im LangneseCafé Hafencity. Was mit einem Bier und einer Idee anfang, ist seit vergangenem Juli ein voller Erfolg geworden. Sebastian Leifgen (LangneseCafé) und Marc Sternberg (Marketing+Media Network) haben gemeinsam einen entspannten After Work in der Hafencity auf die Beine gestellt. Bereits zur ersten Party kamen über 1.500 Gäste, zur zweiten waren es bereits fast 3.000. Die nächsten After-Work-Parties sind am 11. September und am 2. Oktober, im LangneseCafé Hafencity, jeweils ab 18 Uhr. Der Eintritt ist kostenfrei.

www.facebook.com/LangneseCafeHafencity

Surfbretter und Nähmaschinen

Seit Anfang 2014 stellt kb.KLABAUTER in der Hafencity Boardbags und Surfwear her

Sie hatten einen schlechten Start. Kaum ein halbes Jahr, nachdem Alexander Roeske und Tim Lüneburg ihr Unternehmen kb.KLABAUTER gegründet hatten, stand es schon vor dem Ruin. Wie zahlreiche andere Firmen, die am Hammer Deich ansässig waren, wurden sie von dem verheerenden Großbrand im November 2013 getroffen. Mit ein bisschen Glück im Unglück konnten sie Rechner und Nähmaschinen retten und fanden wenig später neue Räume in der Hafencity, in denen sie dann von vorne anfangen mussten.

Ihre neue Manufaktur in der Hongkongstraße ist ihr ganzer Stolz. Hier stellen sie mit Ausnahme ihrer T-Shirts, die von ihrer Nähe in Portugal produziert werden, alles selbst her, vor allem erwähnt seien ihre Schutztaschen für Surfbretter, auf Surfer-Deutsch: Boardbags. Gefertigt werden sie aus ausgedienten „BigBags“, die in der Nahrungsmittelindustrie verwendet werden – normalerweise nur einmal,

um dann entsorgt zu werden. Ihr oberstes Gebot: Umwelt, Qualität und Style. Alle Materialien vom Nähgarn bis zum Einfassband stammen aus EU-Ländern, sind entweder recycelt oder können recycelt werden.



Foto: Conchita Feist

Alexander Roeske und Tim Lüneburg in ihrer Manufaktur in der Hafencity

Seit Anfang August öffnen Roeske und Lüneburg einmal in der Woche ihren Independent Surf Store für Kunden, Freunde und Nachbarn.

kb.KLABAUTER
Hongkongstraße 5, 20457 Hamburg
www.kb-klabauter.com

Galerie
photohaus.de

Hamburg
damals und heute

Bilder von Hafen, Stadt und Hafencity

Photohaus Galerie
Große Theaterstrasse 43-45
20354 Hamburg
www.photohaus-galerie.de

NEU **DÖSSEL & RADEMACHER** **NEU**
Seit 1913

Speicherstadt-Shop

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

Brandstwierte 42 · 20457 Hamburg
Tel. 040-323230-40
www.doessel-rademacher.de

Italienischer Börsengang

Das *cantinetta ristorante* öffnet zusammen mit dem neuen AMERON Hotel Speicherstadt seine Türen



Visualisierung: GEPPLAN

Der Speisesaal des neuen Restaurants in der historischen Kaffeebörse am Brooksfleet

Im September eröffnet im neuen AMERON Hotel Speicherstadt das italienische Spezialitätenrestaurant *cantinetta ristorante*. Das hoteleigene Restaurant ist vom Hotel aus direkt über eine der historischen Eisenbrücken über das Brooksfleet oder über den Eingang auf der Seite der Kaffeebörse zu erreichen. Im *cantinetta ristorante* erwartet die Gäste ein unverwechselbares Design der 50er und 60er Jahre mit einer imposanten Raumhöhe und großzügigen Panoramafenstern mit Blick auf das Fleet. An sommerlichen Tagen wird die überdachte Terrasse für Gäste geöffnet.

Inspiriert wird die italienische Küche von den Köchen der Althoff Hotels. Die Zutaten für die authentischen, landestypischen Gerichte der „*cucina casalinga*“ werden ausschließlich von regionalen Anbietern oder direkt aus Italien bezogen.

Thomas Nelis, Gastgeber des *cantinetta ristorante*, freut sich schon auf die ersten Gäste: „Ob zum Business-Lunch wochentags ab 12 Uhr oder täglich ab 18 Uhr – wir freuen uns darauf, Nachbarn, Touristen und Geschäftsreisende mit italienischen Köstlichkeiten zu verwöhnen!“ In der offenen Showküche lädt Küchenchef Sebastian Michels alle Gäste dazu ein, ihm und seinem Team über die Schulter zu schauen.

UNSERE GEWINNFRAGE:

Auf welches Fleet blickt man von der Terrasse des *cantinetta ristorante*?

QUARTIER und **cantinetta ristorante** verlosen einen Gutschein für ein Dreigänge-Menü für zwei Personen inklusive Aperitif, Mineralwasser und korrespondierenden Weinen.

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

Wir gratulieren dem Gewinner!

In unserer letzten Ausgabe haben wir gefragt, mit welcher Gastronomie-Größe Gottfried Friedrichs ein gemeinsames Produkt entwickelt hat. Die richtige Antwort lautet: Cornelia Poletto. Ein exklusiver Präsentkorb von Gottfried Friedrichs geht an **Markus Ahrens**. **QUARTIER** sagt herzlichen Glückwunsch!

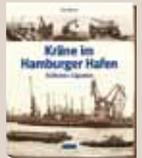
Quartier

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

Harry Braun

Kräne im Hamburger Hafen

Stählerne Giganten



Mächtige Kräne prägten über Jahrhunderte die Silhouette des Hafens. In diesem einmaligen Bildband führt Harry Braun zurück in die Hochzeit dieser stählernen Giganten. Er zeichnet kenntnisreich und informativ die Entwicklung der Hafenkräne von den einfachen manuellen Hebegegeräten zu dampf- und schließlich elektrisch betriebenen Kränen nach. Dabei dokumentiert er nicht nur die Vielzahl der Kranbauarten, sondern auch den Arbeitsalltag der Hafendarbeiter.

Kräne im Hamburger Hafen

Sutton Verlag GmbH
168 Seiten, Hardcover, 27 x 23 cm
Deutsch, 24,99 Euro
ISBN 978-3-95400-363-1

Speicherstadt und HafenCity

Der Quartiers-Kalender für das Jahr 2015



Zwischen dem Kaiserhöft und der Ericusspitze, vom Zollkanal zum Strandkai: Der diesjährige Quartiers-Kalender zeigt wieder außergewöhnliche Ein- und Ausblicke der historischen Speicherstadt und der stetig weiter wachsenden HafenCity. Neben einzigartigen Perspektiven dokumentiert der Kalender auf diese Weise auch den schrittweisen Wandel der ehemaligen Hafenaareale, der Hamburgs Zentrum seit Jahren Schritt für Schritt an die Elbe verlagert.

Speicherstadt und HafenCity

Nautik Historie Verlag
ELBE&FLUT Edition
50 x 44 cm, farbig, 24,90 Euro
ISBN 978-3-942391-28-3

Der kreative Amtswalter

Ein brandneues Kapitel der Zivilisationskritik: Warum mutieren Staatsbedienstete zu Lebenskünstlern?



Thomas Hampel

Kunst und Kultur, Musik, Theater, Literatur und Architektur – all das Schöne an der Zivilisation gedeiht in einem organisierten Gemeinwesen am besten. Oder zumindest an dessen Peripherie. Ganz ohne funktionierende Verwaltung dagegen ist schnell Schluss mit lustig und kreativ, denn dann wird regelmäßig das Überleben wichtiger als der Kunstgenuss. Auch wenn demonstrativ die Fallhöhe vom Schöpfungs- zum Verwaltungsakt betont wird, muss es also im vitalen Interesse der Kreativszene liegen, die Unordnung im Zaum zu halten. Das war im Babylon Hammurabis genau so, wie es bis vor Kurzem in Hamburg war. Nach 3.800 Jahren und Dutzenden Verwaltungsreformen verwendet die Behörde

statt Tontäfelchen nun Textdateien, und anstelle eines Tempelturms wird ein Musentempel gebaut – aber das Prinzip blieb stets das gleiche: Verwaltung sollte funktionieren. Daran aber sind in Hamburg seit einiger Zeit Zweifel angebracht – und das geht aus den genannten Gründen alle Kunstinteressierten an. Worauf müssen wir uns zivilisatorisch einstellen? Zeichnet sich hier der vielbeschworene Abendgang des Unterlandes ab?

An das Desaster der Elbphilharmonie und daran, dass für dieses Verwaltungsversagen niemand verantwortlich ist, hat man sich gewöhnt, seit die Stadt Mitglied der BERgart21-Headbanger-Selbsthilfegruppe ist. Diese erschütternde Flucht aus der Verantwortung in die Therapie war aber nur der Auftakt – hier eine kleine Auswahl aktueller bürokratischer Aussetzer mit Quartiersbezug: Bei der Gerichtsverhandlung über die Hafen-Schicksalsfrage der Elbvertiefung haben Behördenvertreter versehentlich falsch gerechnet. Bei der Planung des Abbruchs der Klappbrücke über den Sandtorhafen wurden seitens der beteiligten Ämter Anwohner- und Gewerbeinteressen gar nicht erst ignoriert. Der Neubau der Hochwasserschutz-Promenaden am Vorsetzen kommt in Verzug, weil das behördliche Baustellenmanagement über chinesische Steine des Anstoßes stolpert. Mindertiefen bürokratischer Bemühungen? Beamte, verlassen nicht nur von Mahatma, sondern auch von allen anderen guten Geistern? Die fruchtbare internationale Arbeitsteilung beim Steineklappen wegen Inkompetenzgerangels beendet? Welthafen und Kulturmetropole Hamburg – quo vadis?

Kann es sein, dass die Verwaltung, des Verwaltens müde, ins kreative Lager gewechselt ist? Wird vielleicht in den Amtsstuben hier ein Lagerfeld-Zöpfchen gepflegt, dort die Selbstverwirklichung genossen und übergreifend fröhlich auf die Pflicht gepfeifen? Müssen nicht zwangsläufig kreative Köpfe so schnell wie möglich mit der Selbstverwaltung beginnen, um zu retten, was zu retten ist? Viele Fragen – und die Antworten weiß, wie so oft, nur der Wind, der auch die sandigen Ruinen im Zweistromland schmirgelt. Das sollte uns bei aller babylonischen Sprachverwirrung beredte Warnung genug sein – es muss endlich ein Rucksack durch die Verwaltung gehen, um die Herausforderungen der Zeit zu schultern!

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

Katja Hansen, Andy Lindemann

Gestaltung

Astrid Hüller, Maria Knuth

Autoren dieser Ausgabe

Nikolai Antoniadis, Conceição Feist, Thomas Hampel, Michael Hertel, Urs N. Jascht, Bettina Mertl-Eversmeier, Dirk Meyhöfer, Karin Schulze

Fotos und Visualisierungen

25hours Hotel HafenCity, ELBE&FLUT Edition Archiv, Bertold Fabricius, Conceição Feist, Katharina Fritsch/VG BILD KUNST, Helmut Gärtner, Gärtner-Christ, GEPLAN, Groß & Partner, Hamburger Hafen und Logistik AG, Thomas Hampel, Conny Hilker, Zhang Huang, Birgit Hübner, Astrid Hüller, Stefan Karstens, René Kuntz, Isabel Mahns-Techau, Wolfgang Neeb, Henning Rogge, Julia Stoschek Collection (Björk/One Little Indian, Bruce Nauman/ Electronic Arts Intermix), Überseequartier Beteiligungs GmbH, Bernd von Lewandowski, Manfred Wigger, Jonas Wölk, WunderCar Mobility Solutions GmbH

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
BIC: HASPDEHH XXX
IBAN: DE58 2005 0550 1205 1278 61

Abonnement

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

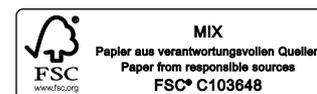
Juristische Beratung

Anwaltskanzlei E. Bartram † und R. Niebuhr



Die nächste Ausgabe von Quartier erscheint Anfang Dezember 2014

ISSN 2198-0438





Für Andersdenker, Hafenschwärmer und Weltentdecker

Veranstaltungen, die bewegen –
aus Politik, Kultur und Gesellschaft.

Eintritt frei, Anmeldung und Information unter
www.koerberforum.de





Ivan Pucic leitet die beiden Filialen der Hamburger Sparkasse in der HafenCity.

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 187 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! Filialleiter Ivan Pucic und seine Mitarbeiter 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!



Bestnoten: Die Haspa wurde wiederholt von unabhängigen Testern für ihre gute Beratung ausgezeichnet. Bereits zum elften Mal in Folge wurde sie zum „Besten Vermögensverwalter im deutschsprachigen Raum“ gekürt.

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

Mo. + Mi.: 10.00 bis 17.00 Uhr
Di. + Do.: 10.00 bis 18.00 Uhr
Fr.: 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^{SB}
Hamburger Sparkasse

haspa.de