

# Hamburger Blickpunkte

## Hamburg im Fokus

...viele interessante Informationen über die schönste Stadt der Welt.



Alles ist grün, die Sonne scheint hell und spiegelt sich in dem Wasser der Elbe, auf der ein reger Bootsverkehr herrscht.

Wir befinden uns in einer Stadt, die auch als die schönste der Welt bezeichnet wird. In der Ferne sehen wir einige Kräne; hier arbeiten täglich um die 50.000 Arbeiter auf einer Fläche

von 4.300 Hektar. Trotz dieser riesigen Zahl sieht man viele entspannte Menschen, die sich nahe der Elbe ein ruhiges Plätzchen gesucht haben und ein wenig in der Sonne dösen...

Wie diese Stadt heißt?  
Wir befinden uns in Hamburg!

== weite auf Seite 2 =====>

### Ein kleines Vorwort

Wir haben es geschafft! Nach langer Arbeit ist es dem Gmkd- Kurs der GI6, Stufe S2 gelungen, eine Zeitung über Hamburg anzufertigen.

Am Anfang stand der „einfache“ Arbeitsauftrag, sich in Gruppen von 2-3 Leuten zusammenzufinden und über Hamburg zu recherchieren. Hierbei hatte jede Gruppe einen ganz eigenen Schwerpunkt.

Nach einiger Zeit kamen dann die ersten Ergebnisse zusammen. Wir selbst stellten natürlich auch fest, dass uns diese Recherche einen anderen, „neuen“ Blick auf Hamburg erlaubt hatte.

Schließlich trugen wir die Artikel in dieser, Ihnen nun vorliegenden Zeitung zusammen.

Wir hoffen, Sie werden Spaß bei der Lektüre haben!

- Die Autoren -

### IMPRESSUM

Die nachfolgend aufgeführten Personen investierten alle sehr viel Zeit in dieses große Projekt. Wenn auch die Zeit sehr knapp war und so mancher manchmal keine Lust mehr auf all diese Sachen hatte, so wäre es doch ohne diese Menschen nicht möglich gewesen, eine solche Zeitung „auf die Beine zu stellen“!



Raffe- Thomas, André, Johannes, Georg, Fabian, Max, Stephan, Afzal, Vitali, Julius, Ahmet, Dinko, Hippo, Jan, Alexej, Seyed, Sascha, Joachim

Besondere Tätigkeiten haben übernommen:

Manuela, Sebastian und Rick

## EIN BESUCH IM HAMBURGER HAFEN



Das Tor zur Welt wird Hamburg genannt, und wenn man sich heute einmal dazu entscheidet, an einem sonnigen Tag in den Hafen zu fahren, so wird man von einem überwältigenden Ambiente gebannt.

Wenn man an der Elbe entlang wandert, lädt eine lange Reihe von Souvenirläden, Bistros, Restaurants und Cafés zum Genießen ein. Zudem hört man die Möwen schreien, riecht das Meer in der Ferne und erlebt die Seefahrtsromantik überall, obwohl die See noch gut 100 Kilometer entfernt ist. Wenn man Glück hat, liegt hier sogar gerade eines der großen Traumschiffe wie die Queen Mary II (das Lieblingsschiff der Hamburger) oder die Aida am Kai. Der jährliche Hafengeburtstag, der eines der größten Hafenfeste bundesweit ist, gehört ebenso zu

dieser tollen Atmosphäre, wie die kleinen „stillen Ecken“, in welchen man einfach nur die Elbe beobachten und sich entspannen kann.

**Facts and More:**

Mit seinen ca. 4.300 ha bietet der Hafen Platz für 200 Betriebe, die rund 50.000 Arbeiter beschäftigen. In Hamburg sind ca. 150.000 Arbeiter direkt und indirekt vom Hafen abhängig.

Für einen Teil des Weitertransports sorgt die (eigens für Hamburg entwickelte) Hafenbahn. Bezogen auf das örtliche Straßennetz sorgt diese Bahn vor allem dafür, dass das Straßennetz entlastet wird. Vom Warenumschlag des Hamburger Hafens werden insgesamt 30 Prozent über die Bahn abgewickelt- von diesen 30 Prozent sind allein 70 Prozent für den allgemeinen Containerverkehr gebucht.



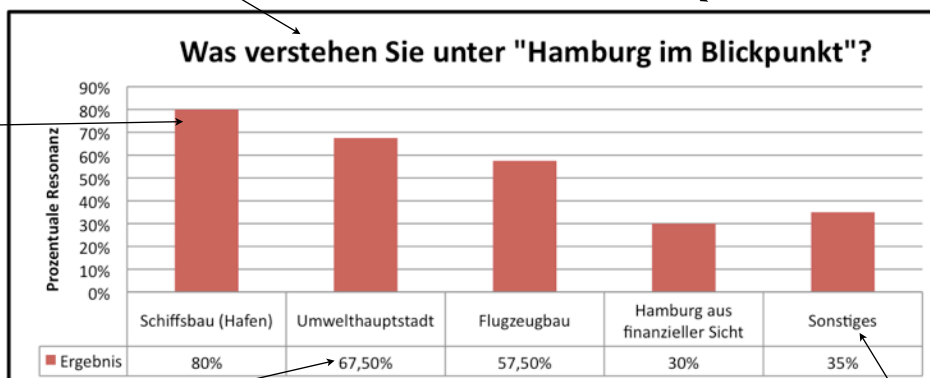
Der Hamburger Hafen gehört zur Elite der Welthäfen! Deshalb gilt er unter Touristen auch als eine der Hauptattraktionen, wenn sie Hamburg besuchen.

## WAS INTERESSIERT HAMBURGER AN HAMBURG?

Wir stellten diese Frage

Das Ergebnis fiel unerwartet klar aus!

Sage und schreibe achtzig Prozent wählten den Hamburger Hafen als „den Blickfang Nummer eins!“



Hamburg ist auch den Hamburgern als „grüne Stadt“ bekannt!

Unter „Sonstiges“ waren vor allem Kulturorte wie die Fabrik oder der „Downtown Blues Club“ aufgeführt.

## EIN KLEINER REIM FÜR UND AUS HAMBURG:

„Hummel, Hummel- Mors, Mors so grüßen die Hamburger sich,  
das klingt doch etwas wunderbar.“



## HAMBURG IST DIE UMWELTHAUPTSTADT 2011

Der Titel „Umwelthauptstadt“ oder auch „European Green Capital“, wird Städten mit besonders hohem Engagement für die Umwelt verliehen. Alles begann 1985, als der erste Titel der „Kulturhauptstadt“ in Europa an Athen (Griechenland) verliehen wurde. Damals sollte der Titel auch andere Städte dazu motivieren, sich kulturell stärker zu beteiligen.

Ab 2010 kommt nun der neue Titel der „Umwelthauptstadt“ nach Europa.

Will eine Stadt nun „Umwelthauptstadt“ werden, so muss sie sich im hohen Maße für die Umwelt einsetzen. Ein Beispiel hierfür wäre eine Neugrünung oder eine Freilegung neuer Flächen für die Pflanzenwelt.

Durch die Vergabe des Titels soll, ähnlich wie bei den Kulturhauptstädten, eine Art Wettkampf entstehen, bei dem sich ganz Europa beteiligt.

Somit hat der Titel, zumindest rein theoretisch, große Auswirkungen auf das allgemeine Klima in Europa.

Im nachfolgenden Artikel wird noch einmal genauer u.a. zum Bewerbungsablauf Hamburgs Stellung genommen.



## DER LANGE WEG ZUR GRÜNEN STADT



Im Herbst 2008 bewarben sich 34 Städte um den Titel der Umwelthauptstadt 2010 und 2011. Während des Wettbewerbs setzten sich acht Städte, nämlich Amsterdam, Bristol, Freiburg, Kopenhagen, Münster, Oslo, Stockholm und Hamburg von den übrigen Städten durch ihr Engagement in besonderem Ausmaße ab.

Hamburg hatte sich klare Ziele gesetzt:

Mit der „neuen Hafencity“ (größtes Stadtentwicklungsprojekt Europas(!)) als bedeutendstes Beispiel für „inneres Wachstum“ und der Entstehung eines Volks-

parks in Wilhelmsburg mit rund 100 Hektar neuer Grünfläche für die Gartenschau 2013 war u.a. ein klarer Trend für die Umwelt gesetzt.

Hinzu kamen die vielen Kleinprojekte wie „Hamburg räumt auf!“, eine Initiative, bei der vor allem Schulen mitwirkten, indem die Schüler während des Unterrichts für 90 Minuten (oder länger) freiwillig Müll einsammelten. Involvierte Schüler gaben durchweg positive Resonanzen – das merkte auch die Jury und verzeichnete ein dickes Plus für Hamburg im Wettkampf um den Titel der „Umwelthauptstadt“. Am Ende des Wettkampfes kam es dann zur großen Entscheidung.

Jede Stadt hatte im Prinzip eine doppelte Chance, den Titel zu holen, da der Wettbewerb zum ersten Mal ausgetragen wurde.

Das Ergebnis: Stockholm wird Umwelthauptstadt 2010... und Hamburg 2011!

Das Feedback der Jury:

*„Hamburg, der Gewinner 2011, hat in den vergangenen Jahren und in der Gegenwart große Leistungen erbracht und hat auf der ganzen Bandbreite exzellente Umweltstandards erreicht. Die Stadt hat sehr ehrgeizige Pläne für die Zukunft, die zusätzliche Verbesserungen versprechen.“*

Mit den Ideen für die Zukunft konnte sich der Standort Hamburg mit der drittgrößten Luftfahrtindustrie der Welt und dem größten zusammenhängendem Industriegebiet aus Raffinerien und metallverarbeitenden Gewerben (u.a.) als Umwelthauptstadt 2011 durchsetzen.



### UNSER LUFTFAHRTSTANDORT HAMBURG

„In Hamburg vereinigen sich viele Kompetenzen, die für die Luftfahrt maßgeblich sind. Neben den drei größten Unternehmen der Stadt – Lufthansa Technik AG, Airbus Deutschland GmbH und Flughafen Hamburg GmbH – tragen über 300 kleinere und mittelständische Unternehmen sowie die technologischen-wissenschaftlichen Institutionen zum allgemeinen Know-How bei.

Damit ist Hamburg einer der bedeutendsten Standorte der zivilen Luftfahrt weltweit.“

(Aus einer Broschüre des Luftfahrtstandort Hamburg)



lung, der **Aus- und Weiterbildung** und der **Forschung und Entwicklung**.

Neben diesen Kompetenzen ist Hamburg auch noch Systemanbieter und Zulieferer in Sachen Flugzeugbau und -technik.

Fasst man all diese Dinge zusammen, so entsteht die drittgrößte Luftfahrtindustrie der Welt(!).

Wer sich noch genauer über diesen großartigen Verbund informieren will, der sollte einmal die unten stehende URL besuchen. Dort werden auch die Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten noch einmal genauer beschrieben.

[www.luftfahrtstandort-hamburg.de/index.php?id=59](http://www.luftfahrtstandort-hamburg.de/index.php?id=59)

Wer sich nur ein wenig mit der Geschichte und der Entwicklung der Hamburger Luftfahrt beschäftigt, wird wahrscheinlich aus dem Staunen erstmal nicht mehr rauskommen.

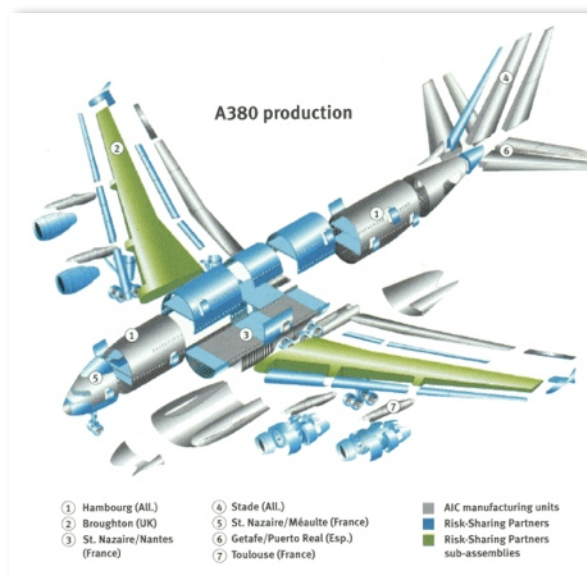
Alles fing im Jahre 1911 an, als die Hamburger Luftschiffhallen GmbH in Fuhlsbüttel gegründet wurde. Die schon damals sehr moderne Einrichtung beschäftigte sich zu diesem Zeitpunkt noch eher mit der Forschung, was sich aber ab 1933 stark änderte.

In diesem Jahr begann nämlich der Flugzeugbau, initiiert wurde dieser Beginn durch die damals modernste Schiffswerft Blohm und Voss.

Fünf Jahre später, 1938, begann das Projekt für das (zumindest öffentlich) erste Großraumflugzeug bei Blohm & Voss.

Schon ab diesem Meilenstein stand fest, dass aus Hamburg einmal etwas ganz großes werden sollte. 1944 wurde ein, schon vorher geplantes Flugboot (die BV 238, damals größtes Flugzeug der Welt) gebaut.

Heute beschäftigt der Luftfahrtstandort Hamburg mehr als 36.000 Mitarbeiter, bildet seine eigene Initiative mit Mitgliedern wie z.B. Nordmetall, der Handelskammer Hamburg und dem VDI (Verein Deutscher Ingenieure) und sieht seine Kernkompetenzen im **Flugzeugbau** (inklusive Strukturmontage, Endmontage und Auslieferung), **Flughafenbetrieb** sowie in der **Wartung und Überho-**



### SCHON GEWUSST???



Hamburg hat eine Gesamtfläche von 755, 25 qkm. Pro Quadratkilometer wohnen hier durchschnittlich 2344 Einwohner!

## DAS ANDERE HAMBURG - DIE HANSESTADT, WIE SIE KAUM (NOCH) JEMAND KENNT

Hamburg - Wenn dieser Name fällt, so denkt man unwillkürlich meist sofort an glänzende, hochmoderne Konsumtempel, sündige Vergnügungsestablishments oder auch überdimensionale Bauprojekte wie die vielgerühmte "Hafen-City"; Hamburg - die Weltstadt, das dicht bevölkerte Zentrum einer weitläufigen Metropolregion des 21. Jahrhunderts.

Doch abseits jener modernen Welt mit ihren kostspieligen Stahlkonstrukten und technischen Novitäten gibt es auch noch ein ganz anderes Gesicht der alten Hafen- und Hansestadt, das zu einer Reise in die Vergangenheit und vielleicht sogar zu den eigenen Wurzeln einlädt.



Im Süden Hamburgs, nahe der Elbe liegt die Region Vier- und Marschlande, wo, wie der Name bereits erahnen läßt, früher weitläufige Sumpf- und Mooregebiete zu finden waren und die jahrhundertlang der direkten Nähe zur Elbe sowohl ihre reichen landwirtschaftlichen Erträge als auch die ständige Bedrohung für Gesundheit und Leben ihrer Bewohner verdankte. Wandert man auf den engen Wegen entlang der zahlreichen Deiche, so mag es einem zuweilen tatsächlich so vorkommen, als sei die Zeit hier stehen geblieben; alte Bauernhäuser mit Reetdächern liegen verschlafen neben kleinen Familienbetrieben und weitläufigen Naturschutzgebieten. Das größte seiner Art im gesamten Hamburg Raum, namentlich die "Kirchwerder Wiesen" verläuft auf der Grenze zwischen den beiden Regionen Kirchwerder und Ochsenwerder und bieten auch aufgrund der vielfältigen Flora und Fauna einen bemerkenswerten Anblick; so sind hier unter anderem Kraniche, Fischreiher, Rotwild, Wildkaninchen, Füchse, Rabenvögel sowie viele weitere Tierarten anzutreffen, nebst verschiedensten Wildpflanzen, Sträuchern und Bäumen wie Birke oder Pappel.

Auch das südlichste Gebäude der Hansestadt Hamburg, das alte Zollenspieker Fährhaus, ge-

hört zu den interessanten und geschichtsträchtigen Gebäuden, die in den Vier- und Marschlanden auf den geneigten Besucher warten; so befand sich in früheren Tagen in jenem Haus direkt am Elbanleger die Zollstelle, von welcher über die Elbhoheit gewacht wurde. Heute hingen

ladt ein dort untergebrachter Gastronomiebetrieb zum Verweilen ein. Beinahe jedem in Hamburg Aufgewachsenen dürfte hingegen noch aus seinen Grundschultagen das Freilichtmuseum Rieckhaus ein wohl bekannter Begriff sein; ein altes Gutshaus, wo sich noch heute ein Eindruck vom Lebensalltag vergangener Genera-

tionen gewinnen läßt. Ebenso wie die von zahlreichen, teilweise bereits lange zurückliegenden, Sturmfluten und Unwettern gezeichnete Landschaft der Vier und Marschlande besitzt auch das Rieckhaus einen ganz eigenen, zwar spröden und rauen, dafür jedoch nicht minder faszinierenden Charme. So mag sich ein Besuch in jener entlegenen Region eventuell als ein auf eine ganz andere Art und Weise bereicherndes Erlebnis erweisen als ein Tag in der vielgepriesenen, modernen Innenstadt; zudem vielleicht auch als ein deutlich nachhaltigeres.

**Obige Fotografie:**

Abseits von Hafen-City, Innenstadt und Vergnügungsmeile eröffnen sich zuweilen Horizonte, die man so von der "Weltstadt" kaum erwartet hätte  
(Fotografie: © M. Poleno)

## HISTORISCHES IN HAMBURG

Im Laufe der Geschichte Hamburgs haben sich viele Ereignisse zugetragen, die sich in das Bewusstsein der Stadt eingepägt haben und hier besonders erwähnt werden. Dazu gehören die Sturmflut 1962, der Brand 1842, die Cholera 1892 und die „Operation Gomorrha“ 1943.

Der **Brand 1842** war zu jener Zeit ein großes Ereignis, bei dem ein großer Sachschaden entstand und das viele Menschenleben forderte. Entstanden war das Feuer in einer Zigarrenmacherei und es breitete sich durch die ungünstigen Wetterverhältnisse weiter aus. Obwohl man den Brand später unter Kontrolle gebracht hatte, entfachte sich das Feuer erneut. Alle Maßnahmen schlugen anfangs fehl, aber am Ende gelang es, das Feuer zu bekämpfen. Als Folge des Brandes entschloss man sich, die Feuerwehr aufzurüsten und in Folge dessen auch die Häuser in einer anderen Bauweise wieder aufzubauen.

Die **Cholera 1892** gehört sowohl zu den schlimmsten als auch zu den veränderungsträchtigsten Ereignissen der Hamburger Geschichte. Denn erst diese verheerende Katastrophe konnte den Hamburger Senat wachrütteln. Nachdem die Cholera tausende Opfer gefordert hatte, wurde endlich der Bau der Sandfiltrationsanlage beschleunigt und die Wohnsituation in den Gängevierteln verbessert indem verschiedene Gesetze verabschiedet wurden, wie z. B. das Wohnungspflegegesetz: Dadurch konnte man mit der Sanierung der Viertel beginnen, indem Gebäude eingestrichen und neue Straßen angelegt wurden. Auch wurde Kritik am Senat laut: „Die organisatorischen Mängel der Hamburger Oligarchie sind durch die Cholera besonders grell beleuchtet worden.“

Die **Sturmflut 1962** wurde verursacht durch das Sturmtief „Vincinette“ welches zu den Abendstunden über Norddeutschland wütete. Dabei wurde

viel Wasser in die Elbe gespült, was zu einem Anstieg des Wasserspiegels führte. Dabei wurde die damalige Höchstmarke für Hochwasser überschritten. Die Deiche hielten dem steigenden Wasserdruck nicht stand und brachen auf. Da das Sturmtief gleichzeitig auch noch eine Kaltluftfront mit sich bewegte, hatten viele Menschen keine Chancen zu überleben. Nach dem die Sturmflut vorbei war, hat man die Deiche alle erhöht, jedoch ließ 1976 eine noch höhere Flut die Deiche abermals brechen. Außerdem hatte man den Bau von Fluttorren organisiert, welche noch heute in den Hafenbereichen, vor allem in der dortigen Industrie, zu finden sind. Man hat auch ein neues Frühwarnsystem für Sturmfluten aufgebaut, um Ereignisse wie die damaligen nicht erneut zu erleben.

Der **Feuersturm 1943** oder auch „Operation Gomorrha“ war eine Aktion, die gegen Ende des 2. Weltkrieges über Hamburg und umliegende Städte hereinbrach. Dabei hatten amerikanische Flugzeuge die Radaranlagen mit Staniolflocken irritiert und dann Hamburg bombardiert. Durch die ungünstigen Wetterverhältnisse ereignete sich in Hamburg ein Feuersturm. Zur Erinnerung an den Feuersturm und zur Mahnung steht an der U-Bahn Station Mundsburg, neben dem Mundsburg-Center, ein Mahnmal, bei der man eine Person, die sich sehr klein gemacht hat, hinter den Resten eine Mauer sieht.

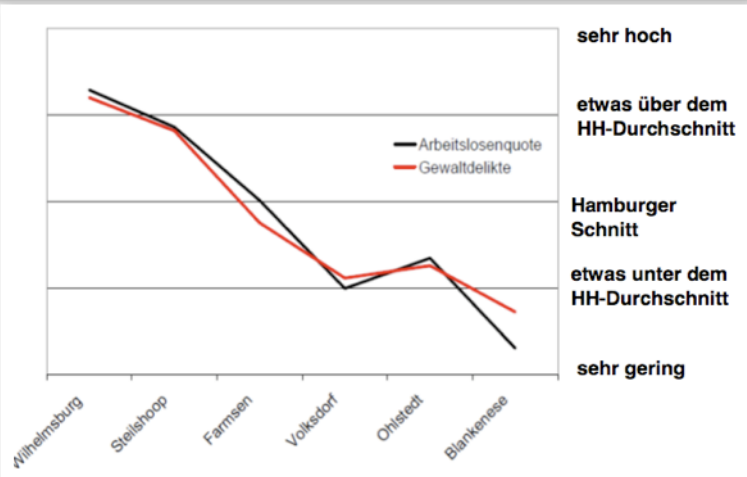
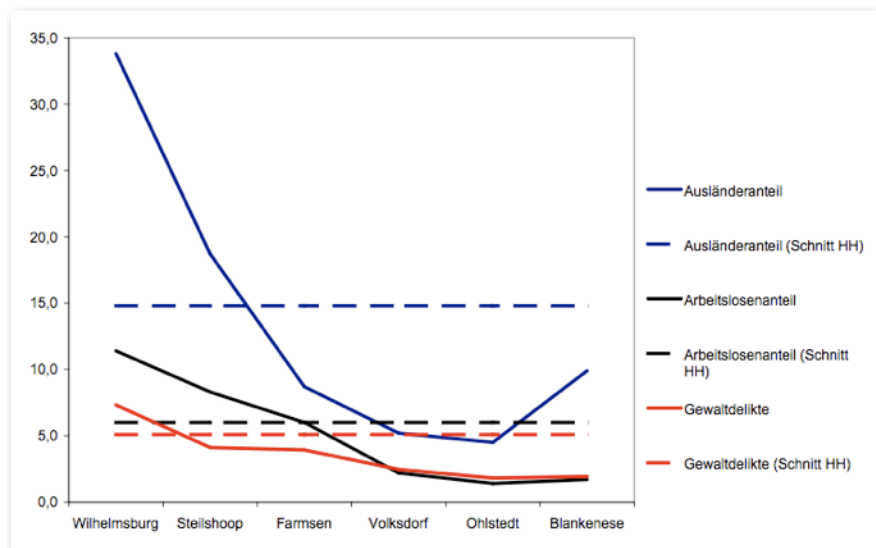


## SCHON GEWUSST???

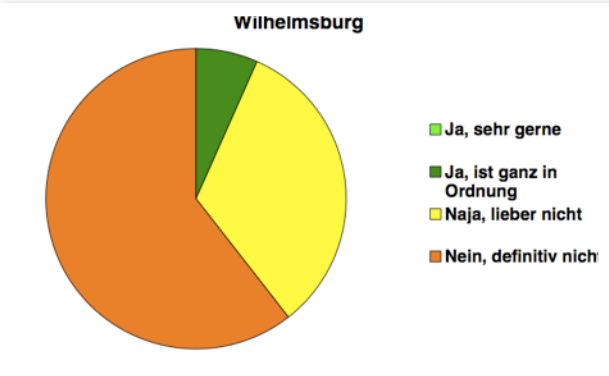
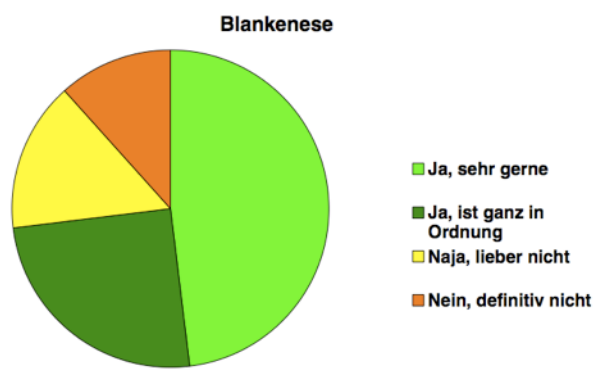
Im 17. Jahrhundert war Hamburg die größte Stadt Deutschlands, da sie vom Dreißigjährigen Krieg verschont blieb.

## EINE KARTOPGRAHISCHE VERGLEICHSUNTERSUCHUNG FÜR HAMBURG

Wir hatten uns in den Kopf gesetzt die Hamburger Stadtteile statistisch zu untersuchen. Dabei fiel uns auf, dass es sich anscheinend in manchen Stadtteilen besser lebt, als in anderen. Die Verläufe der jeweiligen Graphen waren fast identisch. Je höher die Arbeitslosigkeit, desto größer die Kriminalitätsrate. Ebenso verhielt es sich auch mit anderen Werten, je mehr Bewohner des Stadtteils Abitur hatten, desto höher stieg das durchschnittliche Einkommen, die Wohnungsgröße und auch die Anzahl der Automobile in der Bevölkerung. In der Abbildung sieht man sehr deutlich einen solchen Stadtteilvergleich. Hier haben wir zur Verdeutlichung sechs Stadtteile herausgepickt. Die gestrichelte Linie ist der Hamburgschnitt. Wir denken der Graph spricht in diesem Falle für sich selbst.



Auch denken wir, wenn wir „Steilshoop“ hören, immer an Hochhäuser: Bei Rahlstedt an bürgerliche Reihenhäuser und bei Ohlstedt an große Häuser. Doch denken nur wir beide so? Darum haben wir beschlossen, uns sechs Stadtteile herauszunehmen und nachzufragen. Tatsächlich, auch bei unseren Mitschülern genießen die Stadtteile ein unterschiedliches Ansehen. Wenn man sich nun die Graphen anschaut, dann passen diese fast genau auf die Graphen des Statistikamtes Nord. Unten sieht man auch die Auswertung der Frage: Würdet ihr gerne in diesem Stadtteil wohnen? Die Anteile sind ebenfalls fast parallel zu der Arbeitslosenquote / den Gewaltdelikten bzw. dem Durchschnittseinkommen / dem Lebensstandard / Bildung. In den Grafiken sieht man nun Umfragergebnisse aus der Schülerumfrage. Wir finden, dies hat unsere Vermutung bestätigt. Die Statistik ist nämlich keine öde Statistik sondern genau das Bild, welches in unseren Köpfen verankert ist.

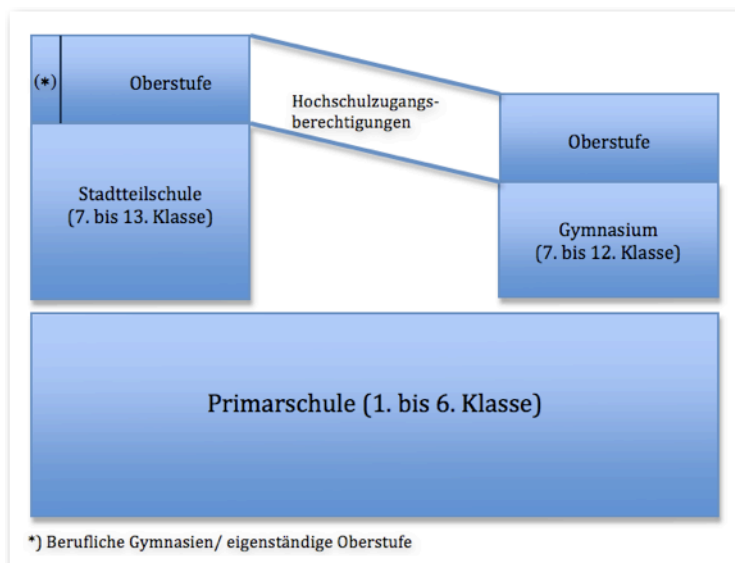


HAMBURGS BEITRAG ZUM BILDUNGSWESEN

Hamburg hat eine lange Tradition, Innovationen im Bildungswesen umzusetzen. Schon nach dem Ersten Weltkrieg gab es einen diesbezüglichen Aufbruch. Pädagogische Reformideen die den breiteren Schichten zu Gute kommen sollten, fanden auch ihren Niederschlag in den damals modernen Schulgebäuden. Hier hatte sich z.B. der Architekt Fritz Schumacher einen Namen gemacht. Das Hamburger Bildungssystem hatte neben dem deutschen 3-gliedrigen System (Haupt-, Realschule und Gymnasium) über die Fläche Hamburgs das Angebot der Gesamtschule entwickelt. Heute wird ein neues Schulsystem eingeführt, das auch den Namen „Zwei-Säulen-Modell“ trägt. Die Grundlage des neuen Bildungssystems wird mit der Primarschule gelegt. Sie ersetzt die bisherige Grundschule und wird bis zum sechsten Jahrgang von den Schülern besucht.

Die zwei Säulen werden durch das Gymnasium (siebte bis zwölfte Klasse), sowie der neuen Stadtteilschule gebildet. In der Stadtteilschule können die Schüler ebenfalls die allgemeine Hochschulreife erwerben; hier allerdings nach dreizehn Schuljahren. Zum Abitur führen daher zwei Wege mit zwei Geschwindigkeiten.

Das neue System will Antworten und Lösungen auf drängende Fragen finden. Z.B. haben ca. 30% der jugendlichen, 15-jährigen Schüler in Hamburg allenfalls das Kompetenzniveau von Grundschulern wie eine Bürgerschaftskommission ermittelte.



Auf der anderen Seite hat Hamburg auch eine hohe Abiturientenquote zu vermelden.

In anderen Bundesländern gibt es ähnliche Probleme. Die Hamburger Schulen haben mehr Eigenverantwortung erhalten, um ihre Aufgaben besser bewältigen zu können. Ein Blick über den Zaun, hin zur Ministerin für Schule und Weiterbildung Barbara Sommer (Nordrhein- Westfalen), ergibt u.U. eine andere Betrachtung: Sie sagt, die Qualität der Schule hängt im Wesentlichen von der Kompetenz der Lehrer ab. Wenn dies der Fall sein sollte, stellt sich die Frage, warum so viele grundsätzliche Änderungen im Schulsystem stattfinden sollen. Die jetzt laufende, politische Initiative vieler Hamburger Bürger könnte Gesichtspunkte der Reform noch einmal in Frage stellen.

DAS LEITBILD DER WACHSENDEN STADT

„Ein allein quantitatives Wachstum reicht nicht aus“, sagte Bürgermeister Ole von Beust (CDU). „Wir wollen in ausgewählten Bereichen die Qualität so verbessern, dass daraus auch quantitatives Wachstum entsteht.“ Man habe das alte Leitbild zugrunde gelegt und um neue Ideen angereichert, die von beiden Koalitionspartnern für klug gehalten wurden. Mit dem Prozess der wachsenden Stadt soll nicht nur die Einwohnerzahl erhöht werden, sondern ökologische und zeitgemäße stadtplanerische Akzente verfolgt werden.

Die Hamburger Konjunkturoffensive umfasst 250 Millionen Euro an bereits geplanten Maßnahmen, die nun vorgezogen werden. So will der Senat in Ausbau und Erneuerung von Schulen und Horten

Hamburgs Zuwachszahlen

Datum	Einwohner	Datum	Einwohner
31.Dezember 1991	1.652.363	31.Dezember 2000	1.704.735
31.Dezember 1992	1.668.757	31.Dezember 2001	1.715.392
31.Dezember 1993	1.688.785	31.Dezember 2002	1.726.363
31.Dezember 1994	1.702.887	31.Dezember 2003	1.728.806
31.Dezember 1995	1.705.872	31.Dezember 2004	1.734.083
31.Dezember 1996	1.707.901	31.Dezember 2005	1.734.830
31.Dezember 1997	1.707.986	31.Dezember 2006	1.743.627
31.Dezember 1998	1.704.731	31.Dezember 2007	1.754.182
31.Dezember 1999	1.700.089	31.Dezember 2008	1.770.629

insgesamt 106,9 Millionen Euro investieren. In die Sanierung und Erweiterung von Krankenhäusern fließen 85 Millionen Euro. Die Gefängnisse werden für insgesamt 7,9 Millionen Euro erneuert, die Hafenbahn für 17,5 Millionen Euro saniert.

Die Haushaltslage der Stadt setzt den zahlreichen Vorhaben aber auch Grenzen.

## VERKEHRSLAGE UND INFRASTUKTUR IN HAMBURG - EIN INTERVIEW

Unser Mitarbeiter der „Hamburger Blickpunkte (HB)“ hat am Mittwoch, den 01. Juli 2009, ein Interview bei der Hamburger Baubehörde geführt. Herr Hartmann, zuständig im Bereich Stadtverkehr und Infrastruktur, hat mir freundlicherweise ein Interview gegeben. Glücklicherweise fand genau an diesem Tag eine Pressekonferenz statt, wo neue Beschlüsse und Vereinbarungen getroffen wurden. Somit hatten die Hamburger Blickpunkte die optimale Gelegenheit, neben den Anwesenden auf der Pressekonferenz, die aktuellsten Informationen zu bekommen.

1. Frage (HB): „Wieso wird die Straßenbahn ausgerechnet zwischen Bramfeld und Steilshoop gebaut und nicht in der Innenstadt, wo der Bedarf größer sein könnte?“

Hartmann: „Das ist in der Tat eine gute Frage, über die wir auch in der Pressekonferenz diskutiert haben. Es sieht folgendermaßen aus: in der Innenstadt lohnt es sich nicht eine Straßenbahn zu bauen, weil es dort ohnehin schon sehr dicht bebaut ist und es nicht notwendig ist, weil dort der Verkehr sehr groß ist und der Anschluss an alle Linien vorhanden ist. Zu allererst muss die Straßenbahn Anschluss an einen Abstellplatz der Züge haben. Dieser Anschluss befindet sich an der Haltestelle Ohlsdorf. Des Weiteren muss die Straßenbahn durch Stadtteile führen, wo der Bahnverkehr nicht groß ist, also dort wo keine Bahn fährt und es bis zur nächsten Bahn sehr weit ist. Solche Bereiche sind natürlich Bramfeld, Steilshoop, Win-

terhude mit dem Stadtpark, Eppendorf, Hoheluft und Altona. Ziel ist es, eine Radiallinie zu verlegen, die von Bramfeld nach Altona führt. Diese besteht aus einem Bauabschnitt zwischen Bramfeld und der U-Bahnstation Kellinghusenstr. und aus einem Teilnetz zwischen Kellinghusenstr. und der U-Bahnstation Altona. Auch ist eine neue U-Bahnlinie, die U5, geplant, die ein „U“ bildet. Diese führt von der U-Bahnstation Niendorf Markt über Lokstedt, Eppendorf, Hoheluft, den Bahnhof Dammtor, den Hauptbahnhof, U-Bahnstation Mundsburg, Uhlenhorst, Barmbek und dessen U-Bahnstation, Steilshoop, Bramfeld, Farmsen/Berne und dessen U-Bahnstation, Tonndorf nach Rahlstedt und dessen R-Bahnstation. Die zweite Linie führt von Osdorf über Bahrenfeld, die S-Bahnstation Diebsteich, Eimsbüttel, zur U-Bahnstation Emilienstr. Auch hier will man genau dort die Strecke verlegen, wo der Bahnverkehr sehr gering ist und die Menschen deshalb sehr wenige Anschlussmöglichkeiten haben.“

HB: „Vielen Dank. Die nächste Frage ist...“.

2. Frage (HB): „...welche Probleme könnten während und nach dem Bau der Straßenbahn auftreten?“

Hartmann: „Es gibt natürlich eine Menge Probleme und Hindernisse, die wir lösen und beseitigen müssen. Zum Beispiel entfallen zahlreiche Stellplätze und hier und da müssen Bäume gefällt werden. Das größte Problem ist natürlich der mangelnde Platz um den Stadtpark, weil dort die Straßen sehr eng sind. Auch hier müssen wir die Breite der Straßen erweitern.“

HB: „Und wie werden diese Probleme und Hindernisse gelöst und beseitigt?“

Hartmann: „Die Hochbahn wird sich schon darum kümmern!“

HB: „Ach so, das ist ja gut! Vielen Dank. Die nächste Frage die ich hätte, ist...“.

3. Frage (HB): „...was ist kostengünstiger, ein Bus oder eine Straßenbahn bezogen jeweils auf den Preis, die zukünftigen Ausgaben und Einnahmen und die „Lebensdauer“ eines Busses und einer Straßenbahn?“

Hartmann: „Ja, eine gute Frage. Eine Straßenbahn hat zum Beispiel 200 Plätze, ein normaler Bus etwa 60 bis 70 Plätze und Gelenkbusse etwa 80-90 Plätze. Auf der anderen Seite sind die notwendigen Schienen unglaublich teuer. Jedoch ist es irgendwann nicht mehr so relevant, weil die Notwendigkeit zu groß ist und überwiegt. Die Gelenkbusse! Nummer 5, die im 5-Minuten-Takt von Dammtor zur Universität Hamburg nach Schlump fahren sind immer überfüllt. Somit müssen früher oder später Maßnahmen getroffen werden, auch wenn es teurer ist. Andererseits halten natürlich die Schienen und die Züge viel länger als Busse, wobei diese auch noch die Straßen langsam kaputt machen und die Schienen wiederum diese Last unbeschwert aushalten können.“ == Forts. Seite 10 ==>

HB: „Dankeschön, das waren aufschlussreiche Informationen. Meine nächste Frage, ist...“.

4. Frage (HB): „...wer übernimmt die Kosten für den Ausbau der Autobahn A 20 und die acht Streckenabschnitte und die Autobahn A 26?“

Hartmann: „Für den überregionalen Verkehr übernimmt Deutschland die Kosten, die Planungskosten für die Autobahn A 26 übernimmt Hamburg. Bei der Autobahn A 20 ist die Grenze zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen, weshalb sich die Bundesländer die Kosten teilen.“

5. Frage (HB): „Ich habe gelesen, dass sich die Gesamtkosten auf 1,6543 Milliarden Euro belaufen. Mit welchen Einnahmen wird Deutschland die Ausgaben decken?“

Hartmann: „Steuern. Der Staat bekommt die Steuergelder und sammelt sie im Haushalt, woraus im nächsten Schritt bestimmt wird, wo man das Geld anlegt, wie hier zum Beispiel in die Autobahnen.“

HB: „Stimmt, hätte ich mir denken können! Danke schön. Die nächste Frage ist...“

6. Frage (HB): „...welche Vorteile haben die neuen DT5-Züge, die auch auf der neuen U4 Linie eingesetzt werden, sind diese Vorteile 240 Millionen Euro wert und wer übernimmt hier die Kosten?“

Hartmann: „Wie Sie bestimmt wissen, sind die DT2 schon 30 bis 40 Jahre alt. Und dann ist es natürlich klar, dass neue Züge gebaut werden müssen. Die größte Rolle spielt dabei der Sicher-

heitsaspekt. Die DT2 haben zum Beispiel keine Klimatisierung, sehr schlechte Löschmittel und die weitere Nutzung des Stroms ist hier nicht möglich. Auch dies ist ein wichtiger Grund, obwohl die Möglichkeit besteht, die DT2-Züge ständig auf Sicherheit zu prüfen, jedoch ist es sehr teuer und außerdem wird es immer schwieriger die nötigen Ersatzteile zu beschaffen. Auch spielt der Sicherheitsaspekt bei den neuen DT5-Zügen eine große Rolle. Sie sind mit der Neuheit ausgestattet, dass die einzelnen Wagons mit Schiebetüren miteinander verbunden sind, so dass Menschen problemlos zwischen den Wagons wechseln können und sich somit frei im Zug bewegen können. Nebenbei ist dies auch modern. Außerdem ist dies nur eine „Neuheit“ in Hamburg; in anderen Städten, wie zum Beispiel Bremen, ist dies schon Standard. Also sieht man auch hier, dass die Notwendigkeit einfach vorhanden ist, auch wenn es natürlich sehr teuer ist!“

HB: „OK, das ist natürlich notwendig und da führt kein Weg vorbei. Vielen Dank. Meine letzte Frage in diesem Interview ist...“

7. Frage (HB): „...wieso erweitert man nicht, zum Beispiel, angesichts des CO2 Ausstoßes, den Transitverkehr so weit, dass man den Gütertransport zum Beispiel von LKWs auf die Schienen verlegt?“

Hartmann: „Auch eine sehr gute Frage! Natürlich versucht man wo man kann, den Straßenverkehr auf den Schienenverkehr zu verlegen, doch wenn man zum Beispiel sich vorstellt, dass Güter von einer Stadt in die andere transportiert werden sollen, die

jedoch nicht so weit entfernt liegt, wie zum Beispiel Hannover, es sich nicht lohnt. Es ist dann billiger die Güter mit Hilfe von LKWs zu transportieren. Immerhin werden 17 bis 18 % der Container, die am Hamburger Hafen ankommen, auf Schienen weitertransportiert. Man investiert wo man kann, aber entweder muss es sich lohnen oder, wie in den vorherigen Fragen herausgestellt, notwendig sein.“

HB: „Gut...Ja ich glaube das wäre es! Ich danke Ihnen sehr für die Mühe und dass Sie sich für mich so spontan Zeit genommen haben!“

Hartmann: „Ja, bitte schön! Ich hoffe ich konnte Ihnen behilflich sein und wünsche Ihnen noch viel Erfolg bei der Ausarbeitung.“

HB: „Vielen Dank! Auf Wiedersehen!“

Hartmann: „Auf Wiedersehen!“

*Alexander Dobruschkin*

## HAMBURG - DAS TOR ZUR WELT

„Am 7. Mai 1189 erwirkte Graf Adolf III. von Schauenburg beim damaligen Kaiser Friedrich Barbarossa das wichtigste Privileg für die Hamburger. Er sorgte dafür, dass der Kaiser den Hamburgern einen Freibrief ausstellte – und zwar „Zollfreiheit für ihre Schiffe auf der Elbe von der Stadt bis an die Nordsee“. Damit war für Hamburg das Tor zur Welt geöffnet und die Hamburger betrachteten den 7. Mai 1189 an den Geburtstag des Hamburger Hafens.“

So beschreiben diverse Internet-Seiten, wie der Hamburger Hafen entstand, obwohl Hamburg schon seit dem Jahre 830 einen kleinen Hafen hatte. Aber ohne diesen Freibrief hätte sich der Hamburger Hafen so nicht entwickeln können wie wir ihn heute kennen. Denn der Hamburger

Hafen ist jetzt das wirtschaftliche und touristische Kernstück der Hansestadt Hamburg und ist der größte Seehafen in Deutschland. Gemessen am Containerumschlag im Jahre 2005 ist der Hamburger Hafen der zweitgrößte in Europa nach Rotterdam und der achtgrößte weltweit. Für Teppiche und Rohkaffee ist er der größte Umschlaghafen weltweit.

Aber die Größe hatte auch ihren Preis; so wurden z.B. in der Mitte des 20. Jahrhundert, aufgrund vieler Umbauten im Hafen und aufgrund technischer Entwicklungen viele Hafentarbeiter entlassen. Somit waren mit der Einführung der Gabelstapler (1952) auf einen Schlag mehrere tausend

Hafentarbeiter arbeitslos oder mussten sich beruflich anpassen. Aber trotz dieser Niederschläge hat sich der Hamburger Hafen durch die Modernisierung prächtig entwickelt. Dank des Hafens, in dem die Schiffe aus der ganzen Welt ein- und auslaufen, wird Hamburg auch das „Tor zur Welt“ genannt.



## ÜBER DIE METROPOLREGION HAMBURG

Die Metropolregionen bieten Vorteile und Chancen für deren Kernstädte und Teilräume. So können verstärkt internationale Beziehungen auf bzw. ausgebaut und eine Positionierung auf internationaler Ebene vorangetrieben werden. Durch die Zusammenarbeit als regionales Netzwerk sowie das Bündeln der Potenziale und Kompetenzen sind Mitglieder und Partner in der Lage, Standortvorteile zu stärken und als innovativer Impulsgeber für die wirtschaftliche

und gesellschaftliche Entwicklung in Deutschland und Europa zu fungieren.



Mit dem Ausbau der Metropolfunktionen wird die Konkurrenzfähigkeit des Raumes erhöht. Dabei sollen bestehende

Kooperationen in den Teilräumen durch die Metropolregion ergänzt werden. Für kleinere Städte in der Metropolregion bieten sich Möglichkeiten, auf internationaler Ebene stärkere Aufmerksamkeit zu erlangen. Durch Arbeitsteilung und Kooperation zwischen den Städten, kann eine Qualitätssicherung sowie die Einsparung von Kosten erreicht werden.

## SCHON GEWUSST???



Zur experimentellen Überwachung gentechnischer Arbeiten und Anlagen wird in Hamburg seit 1995 ein Überwachungslabor betrieben. Damit war Hamburg nach Bayern das zweite Bundesland, das über eine solche Einrichtung verfügte und es war 1998 das erste Überwachungslabor mit dem Sicherheitsstandard eines S3 Labors.

## WELTWIRTSCHAFTSKRISE IN DEUTSCHLAND UND HAMBURG

Hamburg - im Oktober 1929, dem «Schwarzen Freitag» folgte die bisher schwerste Krise der Weltwirtschaft. Die Aktienkursstürze der New Yorker Börse waren Auslöser, aber nicht die Ursache der Weltwirtschaftskrise. In der bis dahin allgegenwärtigen Euphorie waren 95% der Aktien auf Kredit gekauft worden. Mit den ungedeckten Wertpapieren wurden neue Aktien gekauft. Aus dem Kursverfall dieser Papiere wurde ein Absturz.

Preisverfall und Absatzschwierigkeiten führten zu einer schweren Krise der Landwirtschaft. Auch die industrielle Produktion und das Einkommen der Farmer sanken bis auf die Hälfte ab. Der Welthandel wurde durch sogenannte „Schutzzölle“ stark behindert.

Kriegsbedingte Auslandsschulden und die Reparationsverpflichtungen hatten zudem zu einer extremen Ausweitung des internationalen Geldverkehrs beigetragen.

Während der Weltwirtschaftskrise schrumpfte die Geldmenge in den Vereinigten Staaten von Amerika um ein Drittel, Banken schlossen ihre Schalter zu tausenden, für immer. Im Jahre 1932 war jeder vierte Amerikaner ohne Arbeit. Der New Yorker Aktienindex Dow Jones sank von 382,18 Punkten im September 1929 auf einen Tiefpunkt von 41,32 Punkten im Juli 1932. Mit den Kursstürzen wurde ein Vermögen von 74 Milliarden Dollar vernichtet.

Nach heutiger Kaufkraft wären dies etwa eine Billion Dollar gewesen, welche nur durch die Spekulationen mit von Kreditgeld gekauften Aktien vernichtet

wurden.

Ausgehend von den USA riss die Krise alle Industrieländer mit in den Strudel. Das internationale Währungssystem mit seinen festen Wechselkursen brach zusammen.

In Deutschland wurde die große Depression durch den Abzug der Auslandskredite und die Kriegsreparaturen erheblich verstärkt.

Wie nicht anders zu erwarten war, kam es zu einem Teufelskreis - Kaufkraft, Nachfrage, Produktion und Beschäftigung sanken. Die Einkommen der Beschäftigten fielen um ein Fünftel, der Aktienindex DAX etwa um ein Drittel.

Der Stand der Industrieproduktion fiel auf den Stand von 1904 zurück.

Reichskanzler Heinrich Brüning zielte mit seiner Deflationspolitik in erster Linie auf Geldwertstabilität. Die Verringerung der Arbeitslosigkeit stand erst an zweiter Stelle.

Im Verlauf der Weltwirtschaftskrise in Deutschland nahm die Arbeitslosigkeit stark zu. Geht man davon aus, dass Vollbeschäftigung in einer Volkswirtschaft dann vorliegt, wenn weniger als 5% der Beschäftigten arbeitslos sind, dann lag in der Weimarer Republik eine Vollbeschäftigung nur von April 1924 bis Oktober 1925 und noch einmal von Juli bis Oktober 1927 vor. Im Februar 1929 lag die Quote der Arbeitslosen bei 19%. Der Anstieg der Arbeitslosigkeit im folgenden Winter 1928/1929 läßt sich nur mit dem ungewöhnlich kalten und langen Winter erklären. Durch ihn war die Arbeit in vielen Industriezweigen unmöglich.

Der Auftrieb auf dem Arbeitsmarkt setzte dann saisonal ab April ein und brachte bis Juli ei-

nen Fall der Erwerbslosenzahl auf 1,25 Mio. Die 1,6 Mio. Arbeitslosen im Oktober 1929 erregten keinerlei Aufmerksamkeit, da die Erfahrungen des Vorjahres den Trend bestätigten. Obwohl der Winter 1929/1930 nicht so kalt war wie der Winter 1928/1929, überschritt die Zahl der Erwerbslosen die 3 Mio.

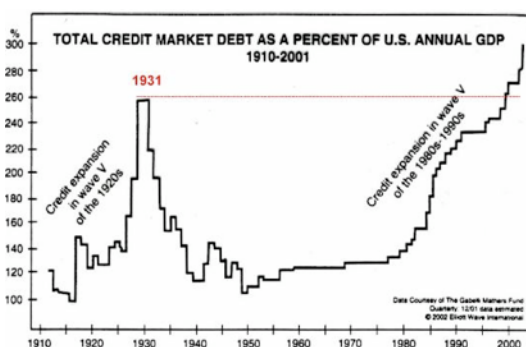
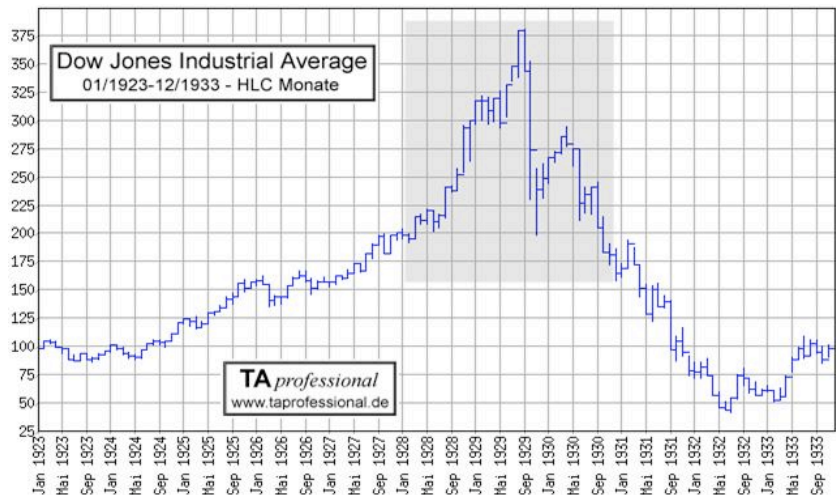
Grenze. Ein rascher Abbau der Arbeitslosigkeit durch die Frühjahrsbelebung setzte schwächelnd und langsam ein. Diese erreichte ihren Höhepunkt im Mai 1930, als bei den Arbeitsämtern weiterhin 2,64 Mio. Arbeitslose gemeldet waren. Der Abschwung setzte bereits ab September auf dem Arbeitsmarkt ein und überstieg wiederholt die 3 Mio. Grenze. Das enorme „Heer“ der Bürger ohne Arbeit wurde immer größer und die Zahl der Arbeitslosen stieg dramatisch an. Im Februar 1931 waren bereits 5 Mio. Menschen ohne Arbeit. Dies ist innerhalb eines Jahres ein Anstieg von 52%. Der Tiefpunkt auf dem Arbeitsmarkt war im Februar 1932 mit 6,13 Mio. Arbeitslosen erreicht. In den folgenden Monaten blieb die Zahl der arbeitslosen Bürger mit 5,5 Mio. konstant. Die Unterbeschäftigung wirkte sich im Deutschen Reich unterschiedlich stark aus. Im Durchschnitt waren im Reichsgebiet 9% der Einwohner arbeitslos gemeldet.

Der Wirtschaftsaufschwung kam zu spät. Das Vertrauen in Demokratie und Marktwirtschaft war erschüttert. In der Krisenzeit nutzten Extremisten ihre Gunst der Stunde und die NSDAP wurde zu einer Massenpartei.

## DIE WELTWIRTSCHAFTS-KRISE 1929 UND IHRE FOLGEN IN HAMBURG

Die Beschäftigung in der Hamburger Wirtschaft ging zwischen 1928 und 1932 auf 60% zurück.

Zu jener Zeit hatte unter anderem die Wohlfahrtsbehörde viel unternommen, um den Bürgern in Hamburg zu helfen, doch sie konnte natürlich nicht alle versorgen. Sie konnte nur bis zu 350 000 Reichsmark



ausgeben, und dementsprechend konnte nur ein Minimum an Unterstützung für das Volk gewährleistet werden.

Dieses Geld wurde für gemeinnützige Zwecke wie Speisungen als Notstandsmaßnahmen zur Verfügung gestellt.

Berechtigungskarten für eine kostenlose Essensausgabe gab es beim Arbeiterrat Groß Hamburg, den Wohlfahrtsstellen und dem Arbeitsamt, aber die Küchen waren überlastet und das Budget der Wohlfahrtsbehörde fast aufgebraucht. Die Versorgung reichte bei weitem nicht, obwohl eine Anfrage bezüglich finanzieller Unterstützung an die Gesundheitsbehörde gestellt worden war.

Das war den Behörden schmerzlich bewusst, in einer Leitersitzung am 15.12.1930 wurde festgehalten: „Es darf nicht davon ausgegangen werden,

dass eine Portion in ihrem jetzigem Umfang für einen laufend normal ernährten Menschen als ausreichend bezeichnet werden kann.“

In den Schulen fielen offensichtlich unterernährte Schüler auf. Viele Menschen, die arbeitslos geworden

waren, hatten ihre Wohnungen verloren, insbesondere in St. Pauli und Altona, da sie ihre Miete nicht mehr zahlen konnten. Die, die keine andere Unterkunft bekommen hatten, mussten notgedrungen auf der Straße leben. Teilweise hatte die Wohlfahrtsbehörde auch Baracken aufgestellt, die aber nicht für alle reichen konnten. Offiziell galten Obdachlosigkeiten als „gesetzeswidriger Zustand“, der durch Polizeimaßnahmen zu beseitigen war. Dies bedeutete vor allem die Einweisung in ein Obdachlosenasyl oder eine „Arbeiterkolonie“, in der die Obdachlosen zur Arbeit für Hungerlöhne „erzogen“ werden sollten. Teilweise wurden die Obdachlosen auch „in den Zellen des Staatsgefängnisses untergebracht.“

Kein Wunder, dass die obdachlos gewordenen Arbeiter dem zu entkommen versuchten. Es begann eine Wanderbewegung in die Randbezirke der Stadt, und viele zogen in die Regionen um Bahrenfeld, Lurup und Osdorf, in Kleingärtenhäuschen, selbst erbaute Behelfsheime oder in Bauwagen und Straßenbahnwagen. Manche siedelten illegal, ohne Genehmigung der Baupolizei einzuholen, andere konnten das Land, auf dem sie siedelten, pachten oder gar billig vom Staat oder Bauern erstehen. Nachdem das Gesetz von 1927 in Kraft getreten war, kamen aus fast allen deutschen großen und mittelgroßen Städten Klagen über eine Zunahme der Straßenprostitution und über die „Verschlechterung des Straßenbildes.“ Auch in Hamburg beschwerten sich Bürger. Da die Arbeitslosenquote in Hamburg fast bei 50% lag, hatten die Frauen es besonders schwer eine Arbeit zu finden. So waren dementsprechend in Hamburg 34.000 Personen als arbeitssuchend gemeldet. Viele der arbeitslosen Frauen versuchten vermutlich, durch Prostitution Geld hinzuzuverdienen.

## HAMBURG ALS KULTURSTADT

Hamburg ist nicht nur eine Weltstadt mit einem berühmten Hafen, sondern auch eine Kulturstätte von Rang. Hamburg hat die größte Sprechbühne Deutschlands. Was also Museen, Theater, Kirchen und Konzerte oder musikalische Stilrichtungen betrifft, so bietet Hamburg ein äußerst reichhaltiges Angebot.

Neben einem Aufblühen in der Weimarer Republik erhielt die Stadt gleich nach dem Zweiten Weltkrieg einen Impuls für ein neues Kulturleben. Trotz oder gerade wegen der Not der Nachkriegszeit sehnten sich die Menschen nach Abwechslung, Unterhaltung und Kunst. Besonders im Theater begann die Auseinandersetzung mit der Vergangenheit und der Gegenwart, so an den Kammerspielen unter Leitung von Ida Ehre und mit Stücken wie "Draußen vor der Tür" von Wolfgang Borchert. Das Hamburger Schauspielhaus begann unter der Intendanz von Gustav Gründgens (1955-1963) seinen Aufstieg zum bedeutendsten deutschen Theater. Aber auch das Thalia-Theater, die Oper mit der Ballettabteilung sowie zahlreiche mit viel Enthusiasmus und wenig Geld betriebene Privattheater boten ein breites und attraktives Programm. So ist auch das Ernst Deutsch Theater das größte private Theater Deutschlands.

Auch weit über Hamburgs Grenzen erlangte das Ohnsorg-Theater Berühmtheit. Schauspieler wie Heidi Kabel und Henry Vahl sind mit dem Erfolg untrennbar verbunden. Der Entertainer Freddie Quinn engagierte sich ebenfalls für den Erhalt des St. Pauli Theaters.

Auch der Moderator der Sendung „Studio B“, Chris Howland, erinnert zurecht an den großartigen Beitrag des Hamburger Wahlbürgers Heinz Erhardt. Hardy Krüger, der weltberühmte Schauspieler und Schriftsteller, hat ebenso einen Wohnsitz in Hamburg.

Mit den, seit den 1990'er Jahren aufgeführten Musicals wie „Cats“ oder das „Phantom der Oper“ hat das Hamburger Kulturleben eine weit über die Region hinausgehende Nachfrage erzeugt.

Ebenfalls ein wichtiger Wirtschaftsfaktor sind die Filmproduktionen in Hamburg. Als beliebter Dreh- und Produktionsort wurden hier z.B. Filme wie „Des Teufels General“ mit Curd Jürgens in der Hauptrolle, „Der Hauptmann von Köpenick“ mit Heinz Rühmann und „Das Herz von St. Pauli“ mit Hans Albers, um nur wenige zu nennen.

Die Stadt wurde in allen Jahren nicht nur als Kulisse für internationale Spielfilme genutzt, die Real-Film (1947) und das Studio-Hamburg (1960) zeigen, dass sie auch für Produktionsfirmen und -stätten interessant war. Nicht zuletzt der NDR regte die Produktion zahlreicher Fernsehfilme und -serien an, wobei sich die Großstadt besonders gut für Kriminalfilme zu eignen schien („Polizeirevier Davidswache“ von Jürgen Roland).

Für die in Hamburg lebenden Maler und Bildhauer war die Stadt Wohnort und Motiv, sie verstanden sich aber nicht nur als Künstler der Stadt. Ebenso erging es Schriftstellern wie Arno Schmidt, Siegfried Lenz oder Hubert Fichte, in deren Werken Hamburg nur einen Teil

ausmacht.

Unter dem Einfluss der Besatzungsmächte verbreiteten sich nach 1945 rasch der Swing und der Jazz, bis in den 1950er Jahren von der Jugend schließlich begeistert der Rock'n Roll aufgenommen wurde. Im legendären Star-Club begannen 1960 die Beatles ihre Weltkarriere und prägten mit anderen Bands den "Hamburg-Sound".

In den 1970er Jahren wiederum gewann mit der "Hamburg-Szene" und hier besonders Udo Lindenberg die deutsche Sprache in der Rockmusik an Bedeutung. Damals wurde Hamburg auch für Musikproduzenten und Schallplattenkonzerne ein wichtiger Standort. In den 1990er Jahren ist Hamburg dann zu einer Hochburg des Hip-Hop geworden.

Weiterhin bietet das Leben rund um Elbe und Alster einen ganz speziellen Flair, der die Grundlage zahlreicher Attraktionen wie den Fischmarkt, St. Pauli, den Alsterpark und die Speicherstadt bildet.

Zu den bedeutendsten Hamburger Großveranstaltungen gehören der Hafengeburtstag, das Alstervergnügen und der Hamburger Dom (ein dreimal jährlich inmitten von St. Pauli stattfindendes Volksfest) sowie diverse Messen (u.a. die „Hanseboot“).

Hervorzuheben sind auch die Hamburger Museen, die Besucher aus ganz Deutschland und darüber hinaus anziehen.



*Heimat ist da, wo einer stirbt, nicht da, wo einer  
lebt. Und wenn die Reihe mal an mir ist, dann  
soll es in Hamburg sein.*

Hans Albers  
[deutscher Schauspieler (1891 - 1960)]