

club!

DAS MAGAZIN DES BUSINESS CLUB HAMBURG

Mit dem StadtRad vor das Rathaus: Olaf Scholz, Erster Bürgermeister der Stadt Hamburg

HAMBURG ROLLT START IN EIN NEUES ZEITALTER DER MOBILITÄT

Interview **OLAF SCHOLZ** ÜBER NAHVERKEHR DER ZUKUNFT, FAHRRÄDER, AUTOFAHRER
UND TANKSTELLEN FÜR ELEKTROMOBILE Lifelong Learning **ERFOLGSTYPEN** LERNEN NIE AUS
Neuer Partnerclub **NAIROBI** – OASE IN DER WÜSTE Indisch Essen **EIN HOCH AUF CHILI & CURRY**

NEU. ABER NIX FÜR ANFÄNGER.

Holsten Extra Herb und Holsten Stark.

**JETZT
PROBIEREN!**



IMPRESSUM

Herausgeber:

BCH Business Club
Hamburg GmbH
Villa im Heine-Park
Elbchaussee 43
22765 Hamburg
Geschäftsführer: Peter Richard
Stoffel, Peer-Arne Böttcher,
Dr. Jan Kleeberg
Telefon: +49 40 4 21 07 01-0
Telefax: +49 40 4 21 07 01-70
E-Mail: post@bch.de
Internet: www.bch.de

Konzept und Realisation:

AEMEDIA –
Presse, Print Concept, Promotion
Hammerbrookstraße 93
20097 Hamburg
Telefon: +49 40 25 33 58 05
Telefax: +49 40 25 33 58 16
E-Mail: info@ae-media.de
Internet: www.ae-media.de

Chefredaktion:

Andreas Eckhoff, Achim Schneider

Art Director:

Tom Leifer, Tom Leifer Design

Redaktion und Autoren:

Sonja Álvarez, Peter Barber,
Detlef Gürtler, Oliver Hardt, Jörg Mar-
wedel, Alexandra Maschewski, Uwe
Prieser, Gisela Reiners, Bettina Rühl,
Norbert Scheid, Nina Schwarz,
Michael Specht, Dr. Martin Tschenehn

Grafik:

Carsten Lerch

Fotos Business Club Hamburg:

Martina van Kann

Lektorat:

Dr. Sigrid Schambach

Anzeigenleitung:

Dr. Norbert Wüpper
Telefon: 040 4 21 07 01-15
E-Mail: nw@bch.de

Lithografie:

Alphabeta GmbH
Hammerbrookstraße 93
20097 Hamburg
Internet: www.alphabeta.de

Druck:

Von Stern'sche Druckerei
GmbH & Co. KG
Zeppelinstraße 24
21337 Lüneburg
Internet: vonsternsdruckerei.de

Technische Umsetzung iPad:

PressMatrix GmbH
Friedensstraße 91
10249 Berlin
www.pressmatrix.de

Auflage:

11.000 Exemplare



**Das Team des Business Club Hamburg:
Wir freuen uns auf Sie!**

paar Runden über den Rathausmarkt drehte (siehe Foto unten). Beim anschließenden Gespräch mit den club!-Redakteuren Achim Schneider und Andreas Eckhoff erzählte er, wie und wo der Verkehr in Hamburg noch besser rollen wird – auch dank lange überfälliger Investitionen in die Infrastruktur. Für Scholz persönlich ändert sich in Sachen Mobilität übrigens auch bald etwas. Für kurze Strecken wird er zukünftig das Elektroauto seines Staatskanzlei-Chefs Christoph Krupp mitnutzen.

Wie die Mobilität der Zukunft aussehen könnte und vor welchen Herausforderungen Stadtplaner in einer wachsenden und sich wandelnden Metropole wie Hamburg stehen, veranschaulicht der Bericht „Hamburg rollt“ (Seite 16). Er bietet auch interessante Denkanstöße für jeden, der das Gefühl hat, dass es gerade nicht so richtig rollen will.

Im Namen des gesamten Teams des Business Club Hamburg wünsche ich Ihnen eine unterhaltsame Lektüre.

Ihr

Peter Richard Stoffel

HH rollt!

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

es ist schon beeindruckend, was einige unserer prominenten Titel-Persönlichkeiten für das club!-Magazin auf sich nehmen. Erinnern Sie sich? Für die Sommerausgabe kletterte Günter Netzer auf einen Tisch. Bei „Hamburg fließt“ balancierte Schauspielerin Nina Bott bei einstelligen Temperaturen barfuß im Abendkleid auf einem Ruderboot – und diesmal? Da warf Bürgermeister Olaf Scholz seine Bedenken über Bord und stieg im Anzug auf ein StadtRad, mit dem er für Fotograf Ivo von Renner ein



**Fotoshooting vor dem Rathaus:
Bürgermeister Olaf Scholz (auf
dem Fahrrad) mit dem stell-
vertretenden Senatssprecher
Jörg Schmoll (ganz links) sowie
Fotograf Ivo von Renner (vorn).**

Hamburg rollt!

16

Wie geht es weiter mit dem Verkehr in Hamburg? Neue Ideen und Konzepte sollen Schienen und Straßen fit für die Zukunft machen.



INHALT

03 EDITORIAL

HH rollt!

06 JOHN JAHR PLANT SEINEN HERBST

Für den Curler und Geschäftsmann stehen Investment- und Immobilienprojekte sowie ein Maledivenurlaub an.

Look & Feel

08 IM CLUB UND UNTERWEGS

Unternehmer Albert Darboven im Gespräch, Galopp-Derby auf der Horner Rennbahn, Vortrag von Immonet-Chef Christian Maar, Expertenrunde zum Thema Franchising.

12 POLITIK-TALK

Jürgen Pfeiffer diskutiert mit VIP-Gast Prof. Dr. Kurt Biedenkopf die Frage: „Blockade-Republik Deutschland – wie zukunftsfähig sind wir wirklich?“

14 GOLF MATCHPLAY SERIE

Ein Sieger, viele Gewinner – die Finalrunde in Lüdersburg.

Titelthema

16 HAMBURG ROLLT

Ob mit Bus, Bahn, Rad oder Auto – immer mehr Menschen sind in Hamburg unterwegs. Um für die Zukunft gerüstet zu sein, benötigt die Stadt neue Verkehrskonzepte.

24 CARSHARING

Neues Konzept: „Share a Starcar“.

26 INTERVIEW

Bürgermeister Olaf Scholz erklärt, was sich bei Hamburgs Infrastruktur bewegt, die Bedeutung von Elektro-Mobilität und warum Autofahrer von guten Fahrradwegen profitieren.

30 MEINUNG

Clubmitglieder zum Thema „Hamburg rollt“.



TITEL

Im Anzug aufs StadtRad: Bürgermeister Olaf Scholz warf seine anfängliche Skepsis über Bord und drehte für das Titel-Foto-shooting ein paar Runden. Anschließend traf club! ihn zum Gespräch und erfuhr, wie er sich in Zukunft für die Erneuerung und den Ausbau der Hamburger Infrastruktur einsetzen will.



Finalrunde 14

Beim abschließenden Showdown der Golf Match-play Serie sicherte sich Dirk Block den Sieg.



Scharfe Sache 60

Die indische Küche besticht durch kräftige Aromen und intensive Geschmackserlebnisse.

31 GÜRTLERS GRÜTZE

club!-Kolumnist Detlef Gürtler über den besonderen Effekt einer magischen halben Stunde im Stadtverkehr.

Wissen

32 LIFELONG LEARNING

Die Welt verändert sich immer schneller. Um auf der Höhe der Zeit zu bleiben, ist lebenslanges Lernen unverzichtbar – im Seminarraum oder per E-Learning am Computer.

38 WISSENSCHAFTSFÖRDERUNG

Die TUHH unterstützt spannende Forschungsprojekte.

40 MEINUNG

Clubmitglieder zum Thema „Lifelong Learning“.

Club & Partner

42 EIN PLATZ FÜR HOHE TIERE

Der neue Partnerclub, der Capital Club East Africa, ist im Zentrum von Kenias Hauptstadt Nairobi ein Treffpunkt für Geschäftsleute aus aller Welt – mit spektakulärem Ausblick.

Special

46 SAUBERES FAHRVERGNÜGEN

Nord-Ostsee Automobile bietet alternative Antriebe.

Neu im Club

48 MENSCHEN UND IHRE GESCHICHTEN

Susan Molzow, Geschäftsführerin Morgenpost Verlag; Jens Gardthausen, Chef Moët Hennessy Deutschland; Roland Hennebach, Market Officer Prologis; Michael Graaf, Florist.

Gourmet & Genuss

58 STAUNEN, SCHMECKEN, BRAUEN

Ein Besuch in der Holsten Brauwelt.

60 DIE KÜCHE INDIENS

Exotische Kochkunst mit Pfiff – Indien ist bekannt für Gewürzmischungen und scharfe Soßen. Die Esskultur in dem südasiatischen Land hat eine lange Tradition.

64 INTERVIEW

Frank König, Hamburg Ambassador für Indien, über das wirtschaftliche Potenzial des Landes.

66 JAN-CHRISTOPH MAIWALDT BITTET ZU TISCH

Was der Schreibtisch über den Vorstandsvorsitzenden der Urbana und Kalorimeta AG verrät.

Service

03 IMPRESSUM

56 ALLES WISSENSWERTE ZUM CLUB

JOHN JAHR PLANT SEINEN HERBST

*In jeder Ausgabe des **CLUB!-MAGAZINS** stellen wir eine bekannte Persönlichkeit vor, die im Strandkorb auf der Terrasse des Business Club Hamburg Platz nimmt. Dort werden dann kleine und große, private und berufliche Pläne für die nahe Zukunft besprochen.*



Platz im Grünen: John Jahr fand trotz zahlreicher Termine Zeit für ein entspanntes Gespräch im Business Club.

„Olympia war wunderschön. Jetzt bin ich sehr froh, mehr Zeit mit meiner Familie verbringen zu können.“

John Jahr, 49, ist der Enkel von John Jahr, dem Mitbegründer der Verlagsgruppe Gruner + Jahr. Er hat sich als Geschäftsmann und Curler einen Namen gemacht. Er leitet unter anderem eine Immobiliengruppe, ist im Beteiligungsmanagement tätig und sitzt im Beirat der Jahr Holding. Seine Curling-Karriere beendete er 2001, startete 2010 neu und qualifizierte sich für die Olympischen Spiele in Sotschi. Im April gab er das Curling endgültig auf.

Ich freue mich auf einen normalen, eher ruhigen Herbst. Ganz im Gegensatz zum letztjährigen, der voll und ganz im Zeichen der Olympia-Qualifikation im Curling stand. Anderthalb Jahre lang haben mein Team und ich dafür viel investiert. Die Teilnahme in Sotschi und die Weltmeisterschaft in Peking – das war alles toll und wunderschön, aber jetzt bin ich froh, nicht mehr diese Verpflichtung zu haben und mehr Zeit mit meiner Familie verbringen zu können.

Für den Oktober haben wir bereits Urlaub geplant. Mit meiner Frau und meinen drei Kindern fliege ich für zwei Wochen auf die Malediven. Ich möchte mit den beiden Großen, sie sind acht und neun Jahre alt, tauchen gehen. Ich selbst habe schon einen Tauschschein und bin gespannt, wie es ihnen gefällt.

Beruflich gibt es eine interessante Beteiligung an einer jungen Firma Cloud & Heat. Zwei Professoren aus Dresden haben für das Cloud Computing einen Serverschrank entwickelt, mit dessen Hitze man sein gesamtes Haus beheizen kann. Mit einer Investorengruppe haben wir Finanzierungsmittel bereitgestellt, um das Produkt weiterzuentwickeln und dann irgendwann den nächsten Schritt zu gehen, zum Beispiel in die USA.

Mit meiner Immobiliengruppe habe ich zudem ein wichtiges innerstädtisches Projekt, bei dem wir nach dem Sommer in die Phase der Endabstimmung gehen. Zusammen mit Partnern und mehreren Firmen bauen wir in Düsseldorf den Kö-Bogen 2 mitten in der Innenstadt. Das wird spannend und ist ein wichtiger Meilenstein, der im Herbst ansteht.

**MONT
BLANC** 

Meisterstück and Hugh Jackman

Crafted for New Heights

Vor neunzig Jahren kreierte Montblanc ein Schreibgerät, das über die Dimension der Schreibkultur hinaus zu einer Ikone wurde: das Montblanc Meisterstück – ein Symbol für ewiges Streben nach Perfektion. Um diese 90 Jahre Meisterstück zu ehren, ist der Füllfederhalter aus der Meisterstück 90 Years Collection mit rot-vergoldeten Beschlägen und einer in die Feder gravierten „90“ verziert. Visit and shop at Montblanc.com



Meisterstück 90 Years Collection

Montblanc Boutique Hamburg

Neuer Wall 18 · 20354 Hamburg · Telefon: 040 35 11 75



Im Gespräch mit Moderatorin Meike Siemen erzählte Albert Darboven spannende Geschichten aus der Welt des Kaffees sowie aus seinem Leben. Und er überraschte die Gäste mit seiner Ansicht, dass Frauen die besseren Führungskräfte sind.

EIN LEBEN FÜR DAS SCHWARZE GOLD

Albert Darboven ist Kaffeekönig und Pferdeliebhaber. Er führt das Familienunternehmen in der vierten Generation und hat Hamburg zur Nummer 1 im Reitsport gemacht.

Nachdem die Talkrunde „Unternehmer im Gespräch“ mit Martin Kind eine gelungene Premiere feierte, stellte sich diesmal Unternehmer und Clubmitglied Albert Darboven den Fragen von Moderatorin Meike Siemen. Ebenso spannend wie charmant erzählte er aus seinem Leben als Kaffeeunternehmer und über die Entwicklung seines Unternehmens. Der Firmenchef sprach über sein kaufmännisches Schlüsselerlebnis, bei dem er im 2. Weltkrieg „Schokolade, Zigaretten und Kaugummi gegen frische Wäsche für US-Soldaten tauschte“. Er erwähnte, dass Kaffee nach Erdöl das zweitgrößte Handelsprodukt der Welt sei und dass mittlerweile selbst die Chinesen auf den Kaffeeengeschmack kommen. Natürlich ging es auch um Pferdesport, den der Gestütsbesitzer und Polospieler unterstützt. Ein gelungener Abend, der neben viel Wissenswertem auch beste Unterhaltung bot.

**EVENT
TIPP**

Die Gesprächsrunde mit prominenten Gästen wird mit dem Hamburger Unternehmer Dr. Alexander Tiedtke fortgesetzt. Weitere Infos auf Seite 21.



01



02

1 Albrecht von Ruffer, Sven Christensen (von links)

2 Paul Pauksch im Gespräch mit Frank Hilgenberg

3 Elizabeth Lehnich und Britta Hoffmann (von links)



03



Summer in the City:
Die Gäste genießen den warmen Sommerabend auf der Club-Terrasse.



OPEN CLUB – TREFFPUNKT ZUM ENTSPANNEN UND GENIEßEN

Er hat seinen festen Platz im Terminkalender – der Open Club. Hier lässt es sich in angenehmer Umgebung reden und genießen.

An jedem ersten Donnerstag im Monat treffen sich Clubmitglieder und Gäste, die sich für den Business Club interessieren, zum „Get together“ in der weißen Villa an der Elbe. Auch diesmal war es ein Wiedersehen alter Bekannter, aber es gab auch viele Kennenlern-Gespräche unter den Gästen. Natürlich wurde auch über die Fußball-WM gefachsimpelt. Passend dazu reichte Chefkoch Porru seine eigens kreierten WM-Würstchen vom Grill.



„Junge Leute machen alles online“: Christian Maar gab den Gästen tiefe Einblicke in die Welt des Internethandels.

MIT DEN DIGITALEN MÄRKTEN IN DIE ZUKUNFT

Christian Maar, Vorsitzender der Geschäftsführung von Immonet, referierte im Business Club über Strategien im Internethandel.

Der digitale Markt wächst rasant. Christian Maar ist seit 25 Jahren im Geschäft und weiß, worauf es im Internet ankommt. Geschwindigkeit und Timing sind für ihn die entscheidenden Faktoren, wenn man erfolgreich sein will. Maars Resümee: „Überleben werden diejenigen, die frühzeitig Trends erkennen, sie richtig interpretieren und ihre Vertriebskanäle strategisch additiv und kooperativ miteinander verbinden.“

FOTOS: MARTINA VAN KANN



RENNMASCHINEN AUF VIER BEINEN

Clubmitglieder erlebten beim Deutschen Galopp-Derby die Faszination des Turfs live und hautnah.

Einen kompetenteren Begleiter als Dr. Jan Kleeberg konnten sich die Gäste beim Derby-Meeting auf der Horner Rennbahn nicht wünschen. Schließlich ist der Geschäftsführer des Business Club schon seit seiner Kindheit eng mit dem Galopprennsport verbunden und war unter anderem im Management verschiedener Rennbahnen tätig. Der Pferdeliebhaber führte die Besucher über die Rennbahn sowie hinter die Kulissen, beantwortete fachkundig Fragen und gab den Hobbywettern (mehr oder weniger erfolgreich) Tipps.



„Abwieger“ Roland Baresch und Dr. Jan Kleeberg erklären Ralf-Heinrich zum Feld den Rennsattel (v.r.). Iris Krings hatte Glück mit ihrer Wette auf „Bettys Princess“.



ERFOLG MIT FRANCHISING

Beim Wirtschafts-Talk diskutierten Franchise-Experten über die Chancen und Risiken für Unternehmer.

In einem Punkt waren sich die Talk-Gäste einig: Franchising ist ein cleverer Weg, um sich erfolgreich selbstständig zu machen. Unter Leitung von Moderatorin Meike Siemen diskutierten sie über Chancen und Risiken des Systems. „Es ist schwer, gute Unternehmer zu finden“, sagte Jaap Schalken, CEO bei Kamps. Zudem sei das vierte Jahr schwierig. „Da wird vielen etwas langweilig.“ Ole Valsgaard von BoConcept schwärmte vom Unternehmertum als Franchisenehmer und davon, eigene Ideen einbringen zu können. Und Anwalt Günter Erdmann warnte, die Sache nicht zu blauäugig anzugehen. Torben Leif Brodersen vom Deutschen Franchise Verband ergänzte daraufhin: „Franchising ist keine Hängematte.“



01

01 Die Expertenrunde (v.l.n.r.): Ole Valsgaard, Günter Erdmann, Meike Siemen, Torben Leif Brodersen, Jaap Schalken.



02

02 Christian Walter hatte eine Frage an die Runde.

03 Nathalie Burmeister und Jörg Strömmer im Gespräch.



03

04 Terrassen-Talk zwischen Christina Stang und Jörg Tamke. Im Hintergrund Jaap Schalken.

05 Franchising bietet viel Diskussionsstoff: Dörte Inselmann und Frank Petermann.



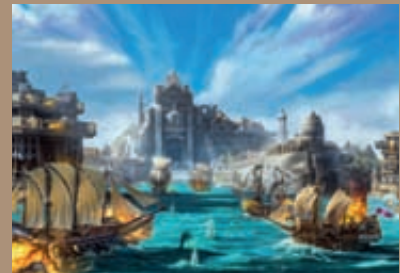
04



05

EVENT TIPPS

Hier finden Sie einige Highlights der kommenden Wochen im Business Club Hamburg.



Montag, 29. September 2014

Die Marktführer aus der Welt der Spiele im Gespräch

Moderator Matthias Wolk bittet mit Kahled Helioui (Big Point), Michael Zillmer (InnoGames) und Dr. Stefan Klein (gameCity:Hamburg) führende Köpfe der Branche zum Gespräch. Im Anschluss können Gäste ihr Geschick an diversen Spielekonsolen beweisen.



Donnerstag, 16. Oktober 2014

Showpianist David Harrington auf der Bühne des Business Club

Der erfolgreiche Entertainer kommt zu einem exklusiven Konzertabend in den Club. Er spielt Auszüge vom Programm seiner Show, die am 30.1. 2016 in der O2 World aufgeführt wird.

Mittwoch, 29. Oktober 2014

Das Forum für Unternehmensethik und Führungskultur stellt sich vor

Frank Breckwoldt ist erfolgreicher Unternehmer (Ryf-Friseure), Trainer und Initiator des neu gegründeten Club of Hamburg. Im Club spricht er über die Ziele des Forums für Unternehmensethik und Führungskultur.

Mittwoch, 12. November 2014

Local. Mobile. Social. Was bedeutet das für den Mittelstand?

Axel Konjack ist Geschäftsführer des offiziellen Stadtportals Hamburg.de. In seinem Vortrag spricht er über die neuen Kommunikationswege und was sie für den Mittelstand in der Stadt bedeuten.



Albert Darboven,
Kaffeeröster

Manche sagen »kreatives Schreiben« dazu.
Wir nennen es Kaffee trinken.



IDEE KAFFEE. Der Kaffee, der inspiriert.

Das patentierte Darboven-Veredelungs-Verfahren verringert Reiz- und Bitterstoffe, der volle Koffeingehalt bleibt erhalten. So sorgt IDEE KAFFEE für neue Inspiration. Wann immer Sie wollen.

www.darboven.com • www.facebook.com/jjdarboven




J.J. DARBOVEN
SEIT 1866

PFEIFFER FRAGT

*In der neuen Runde des Politik-Talks im Business Club Hamburg diskutierte Moderator Jürgen Pfeiffer mit **PROF. DR. KURT BIEDENKOPF** über das Thema: Blockade-Republik Deutschland – wie zukunftsfähig sind wir wirklich?*



Prominenter Talkgast im Business Club Hamburg: Professor Dr. Kurt Biedenkopf (links), ehemaliger Ministerpräsident des Freistaates Sachsen, Generalsekretär der CDU sowie Bundesratspräsident, diskutierte mit Moderator Jürgen Pfeiffer angeregt darüber, welche Möglichkeiten die Gesellschaft hat, die wachsenden Probleme für die Zukunft zu bewältigen.

DAS SAGEN DIE CLUBGÄSTE



EUGEN BLOCK

Unternehmer
Eugen Block Holding GmbH

„Ich verehere Professor Biedenkopf, weil er ein großer Demokrat ist. Schade, dass er nicht mehr in den Schaltzentralen der Macht sitzt. Denn uns fehlen Frauen und Männer mit seinem scharfen, analytischen Verstand und vor allem dem Mut, Dinge auch beim Namen zu nennen.“



PROF. DR. HORST TISSON

Geschäftsführer
Tisson & Company

„Ich fand die Fragen von Herrn Pfeiffer sehr gut, weil sie für ein anregendes und inspirierendes Streitgespräch sorgten. Prof. Biedenkopf hat mit Überzeugung klargemacht, dass wir Menschen selbst die Verantwortung für dringend anstehende Veränderungen übernehmen müssen.“

Text: **Norbert Scheid** Fotos: **Martina van Kann**

„Wie zukunftsfähig sind wir wirklich?“ Als Moderator Jürgen Pfeiffer seine Diskussion mit Professor Dr. Kurt Biedenkopf, 84, mit dieser provokanten Frage im Business Club Hamburg eröffnete, fügte er angesichts der aktuellen Weltprobleme etwas leiser hinzu: „Auch wenn dieses Thema zur Zeit nicht so intensiv diskutiert wird.“ Ein Blick auf die vollbesetzten Stuhlreihen aber bewies, wie tief diese Frage verantwortungsbewusste Bürger bewegt und wohl auch zweifeln lässt. Kann es aber ein Mann jenseits der 80 sein, der uns Lösungen und Wege für die kommenden Jahrzehnte aufzeigt?

Das „Ja“, mit dem diese Zweifel weggewischt wurden, kam auf einem Umweg zustande. „Sie, Herr Professor Biedenkopf“, hatte Jürgen Pfeiffer seinen prominenten Gast erinnert, „haben 1961 bei der Bundestagswahl für Willy Brandt und nicht für Konrad Adenauer gestimmt.“

Das „Warum“ führte zum Kern allen politischen Denkens und Handelns des langjährigen Ministerpräsidenten von Sachsen. „Wenn innerhalb der Parteien keine gegensätzlichen Meinungen mehr Platz finden und es damit auch keine grundsätzlichen Diskussionen mehr gibt, wie soll es dann überhaupt zu Veränderungen kommen?“

Kurt Biedenkopf, ein Vor- und Querdenker, ein Politiker mit dem Mut, auch für unbequeme Überzeugungen und Wahrheiten einzustehen. Das ist es, was seinen kritischen Blick in die Zukunft glaubwürdig macht.

„Veränderungen beginnen damit, dass man die Wirklichkeit akzeptiert“, begann er seine Antworten auf die drängenden Fragen von Jürgen Pfeiffer. „Aber seit 40 Jahren stellen wir uns dieser Wirklichkeit nicht.“

Dabei sind die bedrohlichsten Hindernisse auf dem Weg in die Zukunft jedem längst bekannt. Unsere demografische Entwicklung: Im Jahre 2050 werden die Älteren doppelt so lange Rente beziehen und es werden doppelt so viele Rentner sein. Die Zahl

der Menschen auf unserem Planeten wird weiter ansteigen. „Allein in meiner Lebensspanne“, mahnt der streitbare Gast weiter, „wird sich die Erdbevölkerung vervierfachen. Diese Dramatik haben wir nie wirklich realisiert. Wir handeln immer noch so, als käme es in Zukunft auf unsere Wünsche an.“

Diese schonungslose Klarheit und seine geradezu jugendliche Leidenschaft sind es, mit der Kurt Biedenkopf die Besucher im Business Club aufrüttelt und nachdenklich stimmt. Es ist Jürgen Pfeiffer, der mit einer einfachen Feststellung das Kernproblem offenlegt. „Aber 70 Prozent der Deutschen sagen: 'Wir sind ganz zufrieden.'“ – „Aber wenn diese Zufriedenheit auf Unwissenheit beruht“, kommt die scharfe Replik, „und wenn die Offenheit und Bereitschaft für unbequeme Korrekturen damit zugeschüttet werden, wird die Frage immer dramatischer – wer bezahlt denn am Ende die Rechnung dafür?“

Unsere Zufriedenheit, das wurde deutlich, dämpft die Eroberung der Zukunft. Verhindert sie vielleicht sogar. Zum Abschluss des an- und aufregenden Streitgesprächs drängte Jürgen Pfeiffer noch einmal: „Sind wir nun zukunftsfähig oder nicht?“ Professor Biedenkopfs Antwort kam wiederum kämpferisch: „Die Frage kann ich Ihnen nicht beantworten. Es gibt keine fertigen Lösungen. Aber wir müssen uns endlich der Wirklichkeit stellen, auch wenn das mühevoll und unbequem wird.“

PROF. DR. KURT BIEDENKOPF

„Veränderungen beginnen damit, dass man die Wirklichkeit akzeptiert.“



PROF. DR. GABRIELA RIECK
Macromedia Hochschule für
Medien und Kommunikation

„Ich nehme gute Anregungen mit. Allerdings hat mir bei der Diskussion die Stimme derer gefehlt, die jetzt ins Leben starten. Junge Menschen sind heute längst nicht so festgefahren. Sie wollen nichts bekämpfen, nicht revolutionieren. Aber sie sind dabei, Stück für Stück unsere Gesellschaft zu verändern.“



ANDREAS MICHAEL KLEIN
Leiter Politisches Bildungsforum
Hamburg

„Da kommt ein alter Herr, der bewundernswert interessiert und informiert in der Gegenwart lebt. Der legt bei seinem Blick in die Zukunft die Finger in die Wunde und zwingt uns zu der Einsicht, nur wenn wir offener und auch mutiger nach vorne denken, werden wir die Zukunft meistern.“

„BEIM GOLF IST ES WIE IN DER LIEBE“

*Die Matchplay Serie ist eine der attraktivsten Veranstaltungen des **BUSINESS CLUB HAMBURG**. club! fragte drei Clubmitglieder, die es wissen müssen. Sie sind Golfspieler, Teilnehmer und Sponsor.*



Carsten Sühning ist Direktor Vertrieb/Verkaufs- und Produktberatungscenter bei der Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH.



Marc Kemper ist Geschäftsführer Vertrieb Gastronomie der Carlsberg Brauerei in Hamburg (Holsten, Astra, Duckstein).

Was ist der besondere Reiz für Ihr Unternehmen, sich im Golf zu engagieren?

Carsten Sühning: Golf und Kreuzfahrten – das passt gut zusammen. Beides polarisiert. Und bei beiden Themen gibt es für die meisten Menschen nur Schwarz oder Weiß, ganz oder gar nicht. Man liebt das Golfspielen oder man hasst es. Man liebt Kreuzfahrten oder man bevorzugt den Urlaub an Land.

Warum ist Golf das perfekte Umfeld, um Kontakte zu knüpfen, gute Gespräche zu führen und Geschäfte in Gang zu bringen?

Carsten Sühning: Vielleicht, weil die Begegnungen authentischer sind. Man geht ja nicht auf den Golfplatz, um einen Geschäftskontakt zu knüpfen, sondern um an frischer Luft und in der Natur Spaß zu haben. Und dann ergibt sich vielleicht doch ein wichtiger Kontakt. Ich sage immer: Im Golf ist es ein bisschen wie in der Liebe: Man darf nicht krampfhaft nach etwas suchen, dann kommt es auch.

Was finden Golfer an Ihrem Produkt interessant?

Carsten Sühning: Wenn der Golfplatz zu Hause unter einer dicken Schneedecke liegt, können unsere Gäste in der Sonne abschlagen. Das schwimmende Hotel fährt sie von Platz zu Platz.

Warum ist die Spielform Matchplay interessant?

Marc Kemper: Matchplay ist das ultimative Golf, da es Mann gegen Mann geht. Der besondere Kick und Reiz liegt im direkten Vergleich. Im Lochwettspiel kann man außerdem eine aggressive Spielweise als Taktik wählen, da man mit einem verlorenen Loch nicht den Gesamtscore verspielt.

Sind Business-Kontakte, die sich auf dem Golfplatz ergeben, besonders wertvoll?

Marc Kemper: Ja, schon aufgrund der Dauer einer Runde werden Kontakte vertieft und ausgebaut. Ich habe sehr viele Neukunden aus dem Bereich der Gastronomie bei Einladungsturnieren kennengelernt. Der Golfsport ist dann der Erstkontakt, der den Weg zu einem erfolgreichen Geschäftsabschluss ebnet.

Was glauben Sie: Geht man auf den Golfplatz, um Business-Kontakte zu knüpfen oder gerade, um ein paar Stunden nicht an Berufliches zu denken?

Marc Kemper: Es ist eine Mischung aus beidem. Manchmal gehe ich mit Mitspielern aus dem Freundeskreis auf die Runde, um den Kopf freizubekommen; dann geht es nur um mich und den Ball. Bei Invitationals nimmt man sich Zeit, um gewissermaßen auf neutralem Boden geschäftliche Dinge zu besprechen.



Dr. Hermann Lindhorst ist Fachanwalt für IT-Recht, Urheber- und Medienrecht und Partner in der Kanzlei SchlarmannvonGeysso.

Wie würden Sie das Image des Golfsports beschreiben?

Dr. Hermann Lindhorst: Das Image ist nach wie vor ganz unterschiedlich – zum einen ist es sehr positiv und sportlich angesichts solch überragender Persönlichkeiten wie Bernhard Langer; zum anderen ist es manchmal angestaubt und altertümlich, wenn man beispielsweise sieht, dass es tatsächlich noch Golfclubs gibt, die ernsthaft das Tragen von Jeanshosen verbieten.

Wie unterscheidet sich Golf als Feld für Sponsoring-Aktivitäten von anderen Sportarten wie zum Beispiel Fußball oder der Formel 1?

Dr. Hermann Lindhorst: Einer der wichtigsten Unterschiede ist die eigene aktive Teilnahme und der lokale Bezug, den es zum Beispiel in der Formel 1 nur im Ausnahmefall gibt. Und dann überwiegen beim Golf trotz Slice und Hook doch eigentlich immer die positiven Erlebnisse. Das kann man bei Fußballspielen gegen den Abstieg, wie sie ja häufiger im Hamburger Volkspark zu sehen sind, nicht behaupten.

Mit wem möchten Sie gern einmal in einem Flight auf die Runde gehen und auf welchem Golfplatz sollte das sein?

Dr. Hermann Lindhorst: Ganz klar: Mit Bernhard Langer, Fabian Boll und Helene Fischer – entweder in Acquasanta bei Rom, meiner Lieblingsstadt, oder natürlich in Augusta.



Die besten 2014: Dirk Block, Sarath De Silva (vorne) Frank Stadthoewer (h.l.) und Carl-Heinz Klimmer.

EVENT TIPP

MATCHPLAY: SO GEHT'S WEITER!

Mit einem Scramble-Turnier im Golf & Country

Club Brunstorf und anschließendem Galadinner im Business Club Hamburg ging die Golf Matchplay Serie 2014 zu Ende – sie ist eine der erfolgreichsten Veranstaltungen des BCH. Deshalb wird es auch 2015 wieder eine Matchplay Serie geben. Die Teilnehmer spielen wie in diesem Jahr zunächst in Gruppen mit je vier Spielern. Die jeweiligen Gruppenersten qualifizieren sich für die K.o.-Runden. Das Halbfinale und Finale finden wie gewohnt auf der Anlage von Schloss Lüdersburg statt. Dazu werden die qualifizierten Spieler mit einer Begleitperson eingeladen.

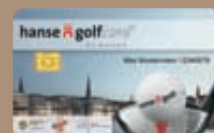
DIE BESTEN GOLFER DES JAHRES 2014

Sieger im Finale: Dirk Block
Zweiter Platz: Carl-Heinz Klimmer
Dritter Platz: Sarath De Silva
Vierter Platz: Frank Stadthoewer

Die Sponsoren 2014: Hanse-Golf-Card, Carlsberg Brauerei, Montblanc, MS Europa 2, SCHLARMANNvonGEYSO.

MS EUROPA 2

SCHLARMANNvonGEYSO
Rechtsanwälte Steuerberater Wirtschaftsprüfer Partnerschaft



Hamburg rollt

*Immer mehr Menschen kommen in die Stadt – mit Bus, Bahn oder Auto. Um die Mobilität in der City für die Zukunft zu sichern, braucht die **METROPOLE DES NORDENS** neue Verkehrskonzepte.*





Ob öffentliche Transportmittel
oder Individualverkehr – Bewohner,
Pendler und Gäste haben viele
Möglichkeiten, sich fortzubewegen.



Sieht schon ein bisschen nach Zukunft aus: Die Station HafenCity Universität der neuen U4 wurde 2012 eingeweiht. Die U-Bahn-Linie wird derzeit bis zu den Elbbrücken verlängert und soll 2018 in Betrieb gehen.

Text: **Dr. Martin Tschechne**

Hamburg rollt. Gleitet, schwebt, bewegt sich – zumindest in den Augen der Verkehrsplaner. Wer im Auto sitzt, auf dem Fahrrad, in der Bahn, im Bus – der sieht die Sache oft anders: Hamburg stockt, holpert, drängelt, verspätet sich oder kommt gar nicht erst an. Wer von Altona oder Blankenese auf die Autobahn nach Lübeck oder Berlin will, der hat bis zum Horner Kreisel ein paar-mal ins Lenkrad gebissen vor Wut über das Geschiebe auf den Straßen der Innenstadt, über sinnfrei geschaltete Ampeln und den schrägen Humor der Straßenbauer, die ihre Dauerbaustellen mit viel Geschick so legen, dass aber auch jeder Durchschlupf zum Nadelöhr verengt wird.

Alles übertrieben? Vielleicht. Ein bisschen. Die Kieler Straße stadteinwärts, die Ost-West-Straße, das Berliner Tor: Wer den Zustand des automobilen Nahverkehrs aus eigener Anschauung erleben will, der hat es nicht schwer, eine geeignete Teststrecke dafür zu finden. Von der Sechslingspforte zur Kennedybrücke und zum Dammtor, die Grindelallee hinauf nach Eppendorf oder nach links Richtung Fernsehturm. Sogar Busse bleiben stecken. Wer von Süden durch den Elbtunnel möchte, der kann im Dauerstau erleben, wie sich zwei Wochen Urlaub innerhalb von zwei Stunden in Wohlgefallen auflösen. Wohlgefallen? Na, eher wohl Verzweiflung, Zorn und Stress. War nicht erst am vergangenen Wochenende die halbe Stadt blockiert wegen Hafengeburtstag, City-Marathon, Cyclastics, einer Fahrrad-Demo oder dem Motorrad-Gottesdienst am Michel?

Bitte um Entschuldigung. Der hier schreibt, ist einer, der in einer sehr speziellen Phase der Geschichte mit einer sehr speziellen Vorstellung von urbanem Leben groß geworden ist. Für den

es nämlich lange Zeit vollkommen normal schien, dass Städte um das Auto herum gebaut wurden und weiter wachsen: erst der Parkplatz, dann der Spielplatz; die Fahrbahn vierspurig, ein Zebrastreifen für die Fußgänger und kein Radweg; hier die Wohnung, da der Arbeitsplatz und dort die Zentren für Versorgung, Unterhaltung, Gemeinschaft. Alles sauber voneinander getrennt. Neigt diese Epoche sich jetzt ihrem Ende zu? Ist der drohende Verkehrskollaps ihr Menetekel? Wer von Mobilität spricht, der sollte zunächst seine eigenen Lebensgewohnheiten befragen, seine Ansprüche an Platz, Komfort und Tempo, seine Gedankenlosigkeit und seine Faulheit.

Stadtplanung fängt also bei mir selber an. Ich möchte im Grünen leben. Einen Garten haben, Bäume in der Straße und eine großzügig geschnittene Wohnung. Möchte dort Ruhe genießen. Ich arbeite in der Stadt. Ich genieße und bin angewiesen auf ständigen Austausch mit meinen Kollegen und die Nähe zu Kunden und Lieferanten. Wir besprechen uns in Konferenzen. Ich habe keine Zeit zu verlieren, möchte meine Einkäufe in einem Aufwasch erledigen, aber auch den Stadtbummel genießen, lege Wert auf ein umfang- und abwechslungsreiches Angebot an Waren, Restaurants und Kultur und liebe es, am Wochenende aus dem Fenster zu schauen und spontan ausrufen zu können: Kinder, lasst uns rausfahren!

Hamburg wächst. Die Wirtschaft hat Tritt gefasst, das Steueraufkommen ist ordentlich. Dienstleistungen, Flugzeugindustrie, Schiffbau, Medien, Handel. Die Containerumschläge im Hafen sind gegenüber dem Vorjahr um sieben Prozent gestiegen, die HHLA stellt neue Arbeitskräfte ein und meldet weiteren Be-

darf an. Gut für die Stadt, doch in alledem steckt auch eine Herausforderung an Einfallsreichtum und Möglichkeiten der Planer. Wohnraum tut Not und wenn er erschlossen ist, renoviert oder neu gebaut: Wer sorgt für seine Anbindung? Die HafenCity, Wilhelmsburg, Steilshoop, Bramfeld, der Westen, Lurup, der Bereich um die Stadien, Rothenburgsort: Was muss womit verbunden werden? Welche Kapazitäten sind notwendig und welche Investition rechnet sich bei welcher Zahl von Fahrgästen?

In einem Konferenzraum des Hanseatischen Ingenieurs Clubs in der City Nord sitzt Ulrich Sieg und fasst zusammen, was er viele Jahre lang als Technischer Vorstand der Hamburger Hochbahn aufbauen, durchsetzen, verteidigen und begründen musste. Seit wenigen Wochen ist der grauhaarige, groß gewachsene Mann im Ruhestand – eine gute Zeit und gute Gelegenheit, um weite Bögen zu spannen und Konzepte zu reflektieren. „Wir haben viel aufzuholen“, fasst er zusammen und verweist auf den Zustand der Straßen, die Köhlbrandbrücke, den Hinterlandverkehr im Hafen. Lebensadern der Stadt. Da ist viel versäumt worden, Jahrzehnte lang. Nun wird es unangenehm. Und teuer.

Sieg ist einer, der auf alte Zeiten auch schimpfen kann. Auf die Bräsigkeit und Larmoyanz so mancher, die Verantwortung trugen und sie nicht wahrgenommen haben, auf Regierungsbündnisse, die mehr mit sich selbst beschäftigt waren als mit Winterfrost, Abnutzung und der rechtzeitigen, vorausschauenden Pflege der Infrastruktur. Jetzt liegen die Quittungen auf dem Tisch, ein ganzer Stapel; die Stadt muss nacharbeiten und saftige Zinsen zahlen. Und die Bürger sind auch noch verärgert darüber, dass plötzlich überall gebaut wird.

Es sind ja nicht die Schlaglöcher und rostigen Brückenpfeiler allein. Immer wieder war der öffentliche Nahverkehr an Grenzen gestoßen, immer wieder musste nachgebessert werden. Neue Bahnen, größere Busse, Korrekturen im Verkehrsnetz. Eine Bushaltestelle vor einer Ampel zum Beispiel, so rechnet der Verkehrsplaner aus langer Erfahrung vor, verursache Störungen im geregelten Ablauf: „Bus hält an, Fahrgäste steigen ein und aus, Bus will weiterfahren – die Ampel springt auf Rot. Während der erste Bus wartet, kommt schon der zweite angefahren; bei der nächsten Ampel sind es drei, es bildet sich ein Pulk.“ Der Ärger wird anschaulich: das Gedränge im vorderen Bus, die Not mit den Fahrplänen. Aber wie schwer ist es, die Haltestelle hinter die Ampel zu verlegen, wenn ringsum Wohnhäuser stehen, wenn Parkplätze und Geschäfte verlegt werden müssen...

Lauter solche Beispiele zeigen, dass Lebensqualität auch eine Frage der Logistik ist. Der Tausch der U-Bahn-Linien 2 und 3 zum Beispiel am Berliner Tor, weil die Bahnsteige nicht verlängert werden konnten, die Zahl der Fahrgäste in Richtung Billstedt aber auf 70 000 pro Tag angewachsen war: 2009 endlich war alles fertig, ein Projekt wie der Bau der Pyramiden von Gizeh. Und eine Linie U4 über die heutige Endstation HafenCity Universität hinaus bis nach Wilhelmsburg und Harburg? „Es muss sich rechnen“, mahnt Verkehrsexperte Sieg. „Das Potenzial muss sich entwickeln.“ Ein Kilometer U-Bahn kostet 80 bis 100 Millionen Euro, Pi mal Daumen gerechnet. Schon ist eine U5 in Planung, vom Osdorfer Born durch die Stadt nach Bramfeld und Steilshoop, je nach Verlauf 28 bis 32 Kilometer lang, in einem nördlichen Bogen über die Universität, Hoheluft und Lokstedt. Oder südlich über Altona, Ottensen und Bahrenfeld. Baubeginn voraussichtlich 2020, Fertigstellung laut Plan: 2040.

Den Transport in die Stadt und durch die Stadt – den übernimmt der HVV.

Denn der Reparaturstau ist höchstens die Hälfte der Geschichte. Die andere Hälfte, der weitaus größere Teil eigentlich, ist Folge der Erkenntnis, dass eine geordnete, wettbewerbsfähige und lebenswerte Zukunft nicht zum Nulltarif zu haben ist. Und dass es Jahre und Jahrzehnte braucht, bis ihre Voraussetzungen geschaffen sind. Diese abstrakte und scheinbar triviale Erkenntnis muss im Kopf behalten, wer sich über Baustellen auf der Straße und Verkehrsstaus ärgert, wer in einer vollgestopften U-Bahn nach Luft schnappt oder an der Haltestelle auf einen Bus wartet, der eigentlich schon längst hätte da sein sollen.

„Hamburg wächst“, wiederholt also Ulrich Sieg. Seine Hochbahn, als es noch „seine“ war, hat vorgesorgt, streng genommen seit 1965, als sich die Betreiber von Bahnen, Bussen und Straßenbahn zum Hamburger Verkehrsverbund HVV zusammenschlossen. Wer möchte, darf Hamburg von da an eine echte Weltstadt nennen; zumindest haben sie überall gestaunt und →



So tankt man in der Zukunft. Ranfahren, Stromkabel anschließen, ab geht's. Die Zukunft von Hamburgs Köhlbrandbrücke ist ungewiss. Das 40 Jahre alte Bauwerk ächzt unter dem starken Güterverkehr und muss aufwändig saniert werden, um die Lasten weiter tragen zu können.



Bitte umsteigen: An der Haltestelle Berliner Tor wurde der erste switchh-Point der Hansestadt eingerichtet. Die Kunden können wählen, ob sie mit Car2go, Europcar-Mietwagen oder StadtRad weiterfahren wollen.

das Modell übernommen, sogar in Paris: ein einziges Ticket für U-Bahn, S-Bahn und Busse; „urban“ ist auch ein Lebensstil. Sogar Fahren über die Elbe sind im Preis inbegriffen. Die Idee lautet: Den Transport in die Stadt und durch die Stadt – den übernehmen wir.

Aber die Stadt wandelt sich: wächst, verlagert ihre Schwerpunkte, ändert ihren Charakter. Und verlegt ihre Verkehrsströme. Planer sind gefordert, Wachstum und Krisen vorherzusehen und ihr Angebot an Mobilität darauf einzustellen. Die Autobahn A 7 mit dem Elbtunnel war einmal auf 40 000 Autos pro Tag ausgelegt; heute sind es im Schnitt 160 000, in Spitzenzeiten noch mehr – die Verbreiterung auf acht und bis Bordesdahl auf zumindest sechs Spuren soll sicherstellen, dass der Verkehr auch in Stoßzeiten durchfließen kann. Und großflächige Deckel in Schnelsen, Stellingen und Bahrenfeld-Othmarschen schützen die Bewohner der dicht besiedelten Stadtteile vor anschwellendem Lärm. So ist es vorgesehen. Private Investoren sitzen mit im Boot. Gleichzeitig sollen eine Verlängerung der Ost-West-Küstenautobahn A 20 mit einer neuen Elbquerung bei Drochtersen, eine Verbindung zur A 7 durch die Autobahn A 26 über Stade und eine Hafenquerspange zwischen A 7 und A 1 Richtung Lübeck viel Verkehr an der Stadt vorbeileiten. Ferne Zukunft. Jahrhundertaufgaben.

So wurden das Projekt Busbeschleunigung zum Zankapfel und die Idee einer Stadtbahn zum Dauerthema für jeden Wahlkampf. Rot-Grün, Schwarz-Schill, Schwarz-Grün, Rot in Alleinregierung: Der Gedanke an ein zusätzliches innerstädtisches Verkehrsmittel auf eigenem Gleiskörper wurde diskutiert, vertei-

digt, beerdigt, wieder ausgegraben, vererbt, vertagt, ganz abgelegt... – jetzt besinnt sich die Stadt auf das gute, alte Verkehrsmittel Bus in seiner modernsten Variante: abgasfrei, ein Gelenk, zwei Gelenke, bis zu 25 Meter lang, mit eigener Ampelschaltung und auf eigener Fahrspur. Dafür gibt es Baustellen ohne Ende, 264 sollen es im Moment sein. Und es gibt Zank ohne Ende: um Bäume, Parkplätze, Wohnqualität. „Aber bedenken Sie“, rechnet Ulrich Sieg vor, „für eine zukunftstaugliche Stadtbahn veranschlagt die Opposition rund 100 Kilometer und knapp drei Milliarden Euro – wer kann das bezahlen? Einen ersten Abschnitt

Die Metrobuslinie 5 ist die am meisten genutzte Buslinie in ganz Europa.

könnten wir vielleicht 2025 einweihen – was tun wir bis dahin?“ Auf der Metrobuslinie 5 von Schnelsen über Niendorf Markt und Hoheluft zum ZOB und zurück sind täglich 60 000 Menschen unterwegs. Es ist die meistgenutzte Buslinie Europas. Gute Ideen sind simpel. Leicht umzusetzen sind sie trotzdem nicht. Gerade dann nicht, wenn sie besonders nahe zu liegen scheinen. Business Club-Mitglied Florian Hempel zum Beispiel muss sich schon bei der Aussprache seiner Ideen größte Mühe

geben, nicht falsch verstanden zu werden. Im Bundesverband eMobilität, kurz BEM, vertritt er die Regionen Norddeutschland, Berlin und Brandenburg – aber wenn er etwa Bauverwaltungen oder Stadtplaner von den Chancen und Möglichkeiten der e-, also der elektrisch betriebenen Mobilität im Zusammenhang mit Immobilien überzeugen will, dann kann es vorkommen, dass ein Zuhörer stutzt: Wie bitte? E-Mobil und immobil? Sind das nicht Gegensätze per se? Und was, bitte, hat Wohnungsbau mit der Organisation von Verkehr zu tun?

Aber da läuft Hempel zu großer Form auf. Und schildert eine Zukunft, die möglich ist, wenn sie vorausschauend geplant und gebaut wird: mit Wohnkomplexen, in denen von Anfang an auch genügend Ladesäulen für umweltfreundliche und leise Elektromobile vorgesehen sind. Mit Fuhrparks, die speziell für die Bedürfnisse der Bewohner zusammengestellt werden – vom Freizeitrad über das Lastenfahrrad bis zum Auto und zum Kleintransporter. Mit einer Logistik für Geschäftszentren oder für die Post, die sich so geräuscharm durch die Straßen bewegt, dass der Lieferverkehr auf die Nacht verlegt werden kann – und tagsüber nicht die Straßen verstopft. Koordination, sagt Hempel, neu-deutsch „sharing“, kluges Management von Zeit und Funktionen und ein Denken, in dem Nutzbarkeit vor Besitz steht – darin liegt der Kern einer neuen Mobilität. Es wäre eine Revolution. Das durchschnittliche Auto der Gegenwart ist weniger als eine Stunde pro Tag in Bewegung. Und mehr als 23 Stunden lang braucht es einen Parkplatz. Das ist nämlich Teil zwei des großen Projekts: umdenken. Umlernen. Mobilität neu definieren und

umsteigen. Die Lebensgewohnheiten ändern und Einsicht zeigen in ökonomische und ökologische Grenzen und Zusammenhänge. Erste Ansätze lassen sich zumindest erkennen: Schon haben laut Statistikamt Nord nur noch 56 Prozent aller Haushalte in Hamburg ein eigenes Auto, vor zehn Jahren waren es noch 61 Prozent. Besonders unter jüngeren Menschen ist die Zahl der Autobesitzer deutlich rückläufig. Die Fahrradwege werden besser. So an der Elbe, so in Barmbek. Noch nicht gut, aber besser. 14 Routen sind in Planung und im Bau, die sternförmig in die Innenstadt führen. „Wir begrüßen die Maßnahmen“, sagt →

MOBILITÄT IM WANDEL

EVENT TIPP

Moderator Matthias Wolk spricht im Rahmen des Mittelstands-Talks im Business Club mit dem Hamburger Unternehmer Dr. Alexander Tiedtke, der in dritter Generation die Autohausgruppe Tiedtke (GmbH & Co.) KG führt, über mobile Trends, Technologien und die Tradition der Veränderung in Familienunternehmen.

Donnerstag, 27. November 2014, 19 Uhr
Business Club Hamburg, Elbchaussee 43,
22763 Hamburg.
 Anmeldung über www.bch.de




Alles klar!

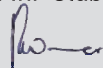
Wir verleihen Ihrer Feier Glanz



Vom Candlelight Dinner bis zum Kundenevent,
 für den privaten oder geschäftlichen Anlass . . .
 bei uns mieten Sie Produkte namhafter Hersteller
 in Top-Qualität zu bezahlbaren Preisen.

Sprechen Sie mit mir!

Herzlichst Ihr Club-Mitglied


 Reinhold Wanner
 Geschäftsführer

Alles klar! Veranstaltungs-Service GmbH Hamburg



Kressenweg 18-22
 22549 Hamburg
 Tel: 040/840 568-0
 Fax: 040/840 568-20
www.allesklar-verleih.com



Die roten StadtRäder cruisen überall durch die City: An derzeit 123 Stationen kann man eines von 1650 Bikes ausleihen. Die Stationen findet man ganz leicht per App auf dem Smartphone.

Dirk Lau, der Sprecher des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs ADFC. Aber echte Begeisterung klingt anders.

Trotzdem: Das StadtRad der Bahn-Tochter DB Rent und das Car2Go der Daimler AG haben sich zu Erfolgen entwickelt, die selbst ihre Erfinder in Staunen versetzen. 1650 Fahrräder und etwa 700 Smarts, allesamt über das Stadtgebiet verteilt, stehen für den bereit, der sich angemeldet und die passende App auf seinem Smartphone hat. Und weil es so schön funktioniert, tut sich ein ganzer Markt auf: Spontan zu mieten und minutengenau abzurechnen sind Cabrios, Vans, Elektrofahrzeuge oder Autos, die in Hamburg übernommen und in Berlin einfach stehen gelassen werden dürfen. Und wer als Nutzer etwa eines Mini von DriveNow bei Rewe einkauft, bekommt dort fünf Prozent Preisnachlass auf Orangensaft, Toastbrot oder Tomaten.

Gute Ideen sind also zunächst simpel. Das Verbundsystem des HVV vor fast 50 Jahren war solch eine gute Idee, das Programm switchh könnte ihre Fortschreibung für das 21. Jahrhundert sein. „Switch“ bedeutet „umschalten“, das doppelte „h“ bezieht sich, na klar, auf die Hansestadt Hamburg. Und umgeschaltet werden kann nun ganz nach Bedarf und Gusto: vom HVV aufs Stadtrad auf einen Smart von Car2Go oder den Mietwagen von Europcar und zurück zur S-Bahn – alles organisiert und abgerechnet über das Smartphone, alles flexibel auszuwählen nach Bedarf, Wetter, Fahrziel und Verkehrslage. Und offen für jedes Angebot, das sich noch einklinken möchte. „switchh fasst eigentlich alles zusammen, was wir an Mobilität drauf haben“, sagt Günter Elste, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn, unter deren Leitung das Konzept erdacht wurde. „Besser und individueller lässt sich die Bewegung von A nach B in einer Metropole wie Hamburg nicht organisieren.“

Oder doch? Vielleicht kommt auf lange Sicht ja alles ganz anders. Vielleicht ist auch massenhafte Mobilität selbst nur das Phänomen einer Epoche. Seit Amtsantritt des Kabinetts Merkel III am 17. Dezember 2013 heißt das Bundesverkehrsministerium auch Ministerium für digitale Infrastruktur; erst im August verkündete der Ressortchef Alexander Dobrindt seine „digitale Agenda“, die den Ausbau schnellerer Netze und die Förderung junger IT-Unternehmen verspricht. Es wäre eine spannende Knobelaufgabe: Wie viele Fahrspuren braucht eine Autobahn noch, wie viele Kilometer neue U-Bahn eine Großstadt, wenn die Möglichkeiten der digitalen Kommunikation konsequent ausgebaut und genutzt würden? Und wie viele Starts und Landungen auf den Flugplätzen ließen sich durch Verbindungen im Netz ersetzen? Vielleicht könnten viele Pendler auf die tägliche

Fahrt ins Büro verzichten. Vielleicht täten sie es liebend gern. Vielleicht ließe sich viel Arbeit von zu Hause erledigen und vielleicht wäre, was bleibt, nur noch Fahrspaß, Fahrtwind und Entdeckung.

Auf einer Bank vor dem Schaufenster eines Fahrradgeschäfts im Schanzenviertel sitzt ein Mann in Jeans und Käppi. Bernd Repenning ist zu Gast hier; der Inhaber des Ladens – Spezialität: edle, maßgeschneiderte Bikes – ist ein Kollege aus alten Tagen. Heute darf der Besucher ihm Konkurrenz machen. Auf der Straße steht ein Ding, das aussieht wie eine Kreuzung aus Mountainbike und Motorrad. Mattschwarz und massiv. Repenning lädt ein zur Probefahrt. Vor einem Jahr hat er gemeinsam mit dem Mobilitäts-Aktivist Florian Hempel das Start-up Evolve gegründet: Gemeinsam vertreiben und vermieten sie Fahrzeuge mit Elektroantrieb, auch ganze Fuhrparks – vom fahrradähnlichen Pedelec, bei dem der Antrieb nur die Wadenkraft verstärkt, bis zum Elektroauto Twizy, dessen fensterlose Seiten immer noch genug Wind hereinlassen, um nicht mit einem herkömmlichen Fortbewegungsmittel verwechselt zu werden.

Hotels gehörten zu ihren Kunden, sagt der junge Unternehmer, und Touristen nutzten gern die bis zu 45 Stundenkilometer schnellen Speed-Pedelecs, um an allen Staus vorbei von A nach B zu kommen und trotzdem das Gefühl zu haben, mittendrin zu sein. Kein Auto schafft 45 Stundenkilometer im Stadtverkehr. Nicht mal die Hälfte. Realistisch: ein Drittel. Die Kombination aus Körperkraft und Elektroschub, aus ökologischem Gewissen und Wendigkeit ist also mehr als konkurrenzfähig. Ganz ungefährlich sei es freilich nicht, gibt Repenning zu: Die pfeilschnellen Dinger hätten eine Versicherungsnummer zu tragen, ihre Fahrer einen Helm – aber in den Augen vieler Autofahrer seien sie eben nur Fahrräder, also langsam, also schaffen wir's noch vor ihnen über die Kreuzung...

Was der Vertreter dieser neuen Mobilität aber auch sagt: „Seit ich Speed-Pedelec fahre, hat sich mein Radius vergrößert. Es bringt mir sogar Spaß, Umwege zu machen, wenn ich im Vorbeifahren registriere, dass ich eine Straße oder ein Viertel noch nicht kenne. Und immer deutlicher wird mir klar, wie schön Hamburg eigentlich ist.“

Dr. Martin Tschechne ist Journalist und Psychologe in Hamburg. Seit er die Biografie zu William Stern schrieb, dem Erfinder des IQ, interessiert den Absolventen der Henri-Nannen-Schule alles, was mit Intelligenz zu tun hat – vor allem die Planung einer lebenswerten Zukunft.

NORTAX



TREUHAND GMBH
STEUERBERATUNGSGESELLSCHAFT



DAMIT ES MIT DER STEUERBERATUNG RUND LÄUFT: NORTAX!

www.nortax.de

Wir beraten Sie im nationalen und internationalen
Steuerrecht professionell und umfassend.
Und immer persönlich.

Ihr Anliegen ist unseres – von der Konzeption
bis zur täglichen Umsetzung.

Willkommen bei NORTAX!

NORTAX
UNTERSTÜTZT
DIVERSE
STIFTUNGEN



Der Neue ist da: Die Starcar-Geschäftsführer Olaf Puttlitz (links) und Maik Grabow präsentieren den ersten elektrobetriebenen Volkswagen „e-Up“, der ab Oktober in der neuen Carsharing-Station Mümmelmannsberg eingesetzt wird.

TEILEN MACHT SPASS

*Starcar vermietet seit 27 Jahren Autos. Jetzt startet das erfolgreiche Hamburger Unternehmen ein neues Projekt. Mit **SHARE A STARCAR** gibt es einen Mietservice rund um die Uhr, sieben Tage die Woche.*

Text: **Peter Barber** Foto: **Martina van Kann**

Geschäftsleute meiden Megastädte wie Peking, Mexiko City oder Bangkok. Da könne man nur einen einzigen wichtigen Termin am Tag machen, sagen sie. Weil der Autoverkehr ständig zusammenbreche und die Fahrt zum nächsten Treffen meist in einem Stau ende. Selbst in deutschen Metropolen wie in Hamburg regiert immer häufiger der Stillstand auf den Straßen. Trotz öffentlichen Nahverkehrs mit Metro oder Straßenbahn. „Wir brauchen dringend neue, nachhaltige Verkehrskonzepte“, mahnt Martin zur Nedden vom Deutschen Institut für Urbanistik, „ohne das Auto aus den Städten zu verdrängen.“ Es müsste einen flexiblen Wechsel bei der Mobilität geben: zu Fuß, per Rad, mit Bus und Bahn – und mit einem intelligenten Carsharing.

In großen deutschen Städten hat sich in punkto Auto-Teilen bereits einiges bewegt. Anfang 2014 waren 757 000 Carsharing-Nutzer bei den rund 150 deutschen Anbietern gemeldet. Ein Anstieg von 67,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Jetzt geht ein weiterer Anbieter in Hamburg an den Start: „Share a Starcar“ – ein echter Carsharing-Spezialist. Seit 27 Jahren ist Starcar als Autovermieter erfolgreich, mit neun Stationen in Hamburg und weiteren 14 in deutschen Großstädten, 120 festangestellten Mitarbeitern und über 1000 Fahrzeugen, vom Porsche bis zum zwölf Tonnen schweren Lkw. „Carsharing ist auch nicht besonders anders als klassische Autovermietung“, sagt Geschäftsführer Maik Grabow. „Allerdings mit einem Rund-um-die-Uhr-Service und das sieben Tage in der Woche“, ergänzt Olaf Puttlitz, ebenfalls Geschäftsführer und Projektleiter der neuen Marke „Share a Starcar“.

Seit eineinhalb Jahren laufen die intensiven Planungen für das neue Projekt in der Unternehmenszentrale an der Süderstraße. Schnell war man sich einig, dass man alle Automarken anbieten und nur neuwertige Autos bis zu einem Jahr vermieten wollte, und die Fahrzeuge nicht einfach am Straßenrand stehen sollten wie bei den sogenannten Free-Floating-Anbietern. „Wir wollen nicht die wenigen freien Parkplätze in der City und in Wohngebieten verstopfen“, begründet Puttlitz die Unternehmensentscheidung, „unsere Kunden übernehmen ihre Fahrzeuge auf den Stellplätzen unserer Kooperationspartner.“ Um das Flächennetz engmaschig zu kneten, hat Share a Starcar dafür Rahmen- und Kooperationsverträge mit Unternehmen wie den Star-Tankstellen und auch mit dem Verband der Norddeutschen Wohnungsunternehmen e. V. abgeschlossen. Dadurch können Kunden ihre Autos bequem an schnell erreichbaren Stellplätzen, z. B. in

Wohnquartieren, Einkaufszentren und an Bahnhöfen, abholen und zurückbringen. Zum Start in Hamburg am 15. September stehen den Nutzern 50 Kraftfahrzeuge von sämtlichen bekannten Herstellern zur Auswahl, vom zweisitzigen Smart über den Kleinwagen Polo, den kompakten 1er-BMW bis zur einer Besonderheit, einigen Vito-Transportern. Üblicherweise werden auf dem Markt keine Kleinlaster angeboten. Sollte Share a Starcar gut anlaufen – und davon ist die Geschäftsleitung überzeugt – wird man in weitere Großstädte wie Frankfurt, Köln oder Berlin expandieren, wo bereits Niederlassungen bestehen.

Bislang nur für Hamburg ist die e-Carsharing-Station geplant, die am 1. Oktober 2014 im Quartier Mümmelmannsberg eröffnet wird, unmittelbar an der U-Bahn-Haltestelle. Starcar hat dafür Verträge mit der SAGA GWG und der Stadt Hamburg geschlossen. Hier können die Kunden einen von vier VW e-UPS abholen und bringen und an einer e-Tankstelle Strom „zapfen“. Dank modernster Technik werden die Batterien in nur 30 Minuten bereits zu 80 Prozent aufgeladen. Übrigens: Die Nutzung eines Autos kostet ab 99 Cent pro Stunde, inklusive Strom oder Treibstoff.

Besonders stolz ist man bei Starcar über die selbst entwickelte App, die sich Kunden von der Website „www.share-a-starcar.de“ auf ihr Smartphone herunterladen können und über die alles gesteuert wird: Mieten des Wagens, Suchen des Standort mittels Carfinder, Öffnen des Autos und sogar das Öffnen und Schließen mit einem digitalen Autoschlüssel sowie Abrechnung und Bezahlen der Fahrt. Nur einmal muss der Carsharing-Kunde direkt nach der ersten Registrierung auf der Homepage (5 Euro Anmeldegebühr, die ersten 1000 Anmeldungen sind kostenlos) persönlich in einer Starcar-Station vorbeikommen, um seinen Führerschein vorzulegen. So einfach ist Auto-Teilen heute.

KONTAKT

Starcar GmbH
Kraftfahrzeugvermietung
Süderstraße 282
20537 Hamburg
Tel: 040 65 44 11-0
info@starcar.de
www.starcar.de



Großer Empfang für das club!-Magazin: Das Gespräch mit Olaf Scholz fand im Bürgermeister-Amtszimmer des Rathauses statt. In diesen Saal zieht sich Hamburgs Erster Bürgermeister bei Staatsbesuchen mit seinen hochrangigen Gästen zurück.

„Ich will niemandem vorschreiben, wie er sich in der Stadt bewegen sollte“

*Interview mit Hamburgs Bürgermeister **OLAF SCHOLZ** über Busbeschleunigung und Straßensanierung, ökologische Stadtbusse, Autofahrer, Biker und warum eine einfache App die Mobilität der Hamburger revolutionieren wird.*

Interview: **Andreas Eckhoff, Achim Schneider** Fotos: **Ivo von Renner**

club!: Herr Bürgermeister, wie kommen Sie morgens zur Arbeit?

Olaf Scholz: Meistens mit dem Dienstwagen, manchmal mit einem öffentlichen Verkehrsmittel. Die S-Bahn ist für mich sehr praktisch, um von zu Hause ins Rathaus zu kommen.

Die Verkehrspolitik ist ein zentrales Thema für Ihre Arbeit. Was denken Sie: Rollt es in Hamburg gut oder stehen wir eher im Stau?

Damit Hamburg rollt, müssen wir handeln. Unsere Stadt wächst und wir müssen den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen Rechnung tragen.

Was sind, um dieses Ziel zu erreichen, die wichtigsten Projekte, die Hamburg kurzfristig in Angriff nehmen muss?

Zunächst geht es darum, den Trend umzukehren, und wieder in vorhandene Infrastruktur zu investieren. Über viele Jahrzehnte ist in Straßen, Brücken und Gewässer zu wenig investiert worden. Die Mittel für diesen Bereich wurden deutlich erhöht, was sich jetzt bemerkbar macht, weil viele Straßen saniert werden. Außerdem wird die A 7 achtspurig ausgebaut, die Wilhelmsburger Reichsstraße wird gerade verlegt. Und wir planen mit dem Bund die A 26. Dieses Vorhaben wird die Situation des PKW- und LKW-Verkehrs verbessern und nebenbei durch die Lärmschutzmaßnahmen die Belastungen für viele Anwohner reduzieren.

Und in der Stadt stehen die Hamburger im Stau.

Es funktioniert nun einmal nicht, eine Straße zu sanieren, ohne dass es eine Baustelle gibt. Ich setze darauf, dass die meisten denken: Besser, es wird etwas gemacht, als dass sich der Zustand der Straßen weiter verschlechtert.

Ein weiteres Leuchtturm-Projekt ist der Ausbau von U- und S-Bahnen.

Ja. Mit der Verlängerung der U4 bis zu den Elbbrücken, einer zusätzlichen S-Bahn-Station dort sowie einer neuen S-Bahn-Station in Ottensen sind weitreichende Entscheidungen getroffen. Mit dem geplanten Bau der S4 nach Ahrensburg und bis nach

Bad Oldesloe, die einen erheblichen Teil des Pendlerverkehrs in die Stadt aufnehmen wird, werden gleichzeitig die Ferngleise für Güter- und Personenverkehr freigemacht.

Hat es Sie überrascht, dass mehr als 4000 Kilometer Straße und viele Brücken sanierungsbedürftig sind?

Nein, das ist nichts Neues. Darüber wurde viel geredet. Was sich geändert hat, ist, dass zum ersten Mal ein Senat endlich so viel investiert, wie notwendig ist, um diesen Instandhaltungstau aufzulösen.

Wobei gerade das Projekt Busbeschleunigung in der Öffentlichkeit große Diskussionen ausgelöst hat. Verstehen Sie die Menschen?

Ja, aber es braucht auch Mut in der Demokratie, weil eben der Weg „Wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass“ weder beim Straßenbau noch bei anderen Infrastrukturmaßnahmen zum Erfolg führt. Ich bin aber sicher, dass wir viel Zustimmung bekommen werden, wenn die Bürgerinnen und Bürger sehen, dass Komfort und Kapazität größer werden und es weniger Verspätungen bei den Bussen gibt. Manchmal geht es um ganz simple Aufgaben, etwa dass zwei Doppelgelenkbusse hintereinander an einer Haltestelle halten können. Dafür sind Umbauten notwendig. Nichtstun ist keine Alternative.

Das Komplizierte beim öffentlichen Nahverkehr ist, so sagen Experten, dass man schnell funktionierende Maßnahmen wie die Busbeschleunigung benötigt, weil der Ausbau von U- und S-Bahnen zehn bis 20 Jahre dauert.

Glaube niemandem, der verspricht, er könne in einer Legislaturperiode eine neue Verkehrslinie bauen. Das ist unrealistisch. Das kann man an vielen Beispielen sehen. Der Bau der Elbphilharmonie dauert fast zehn Jahre. Der Plan von Vattenfall, ein Kraftwerk privatwirtschaftlich zu bauen, hat auch schon viel mehr Zeit in Anspruch genommen als gedacht. Die Verlängerung der U4 um eine Station von der Hafencity Universität zu den Elbbrücken wurde 2011 auf den Weg gebracht und wird voraussichtlich 2018 abgeschlossen sein. Der Bau der S4 wurde ebenfalls 2011 be-



Olaf Scholz, 56, ist seit 2011 Erster Bürgermeister von Hamburg. Die Karriere des in Osnabrück geborenen und in Hamburg aufgewachsenen Juristen begann 1975 mit dem Eintritt in die SPD. Von 2005 bis 2007 war er Parlamentarischer Geschäftsführer der SPD-Bundestagsfraktion, von 2007 bis 2009 Bundesminister für Arbeit und Soziales und von 2009 bis 2011 stv. Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion.

schlossen – allein die Planung und die anschließenden Genehmigungsverfahren werden wohl nicht vor 2018 beendet sein.

Wagen wir einmal einen Blick in die Zukunft: Wie wird denn der Verkehr in Hamburg in 50 Jahren aussehen?

Wir werden den öffentlichen Nahverkehr weiter ausbauen, und zwar gerade den schienegebundenen. Das gilt für die U-Bahn- und S-Bahn-Vorhaben, die wir bereits auf den Weg gebracht haben und den weiteren Ausbau, den wir jetzt vorsehen, Stichwort U5. Wir müssen auch zu einer Elektrifizierung des Verkehrs übergehen. Deshalb reden wir beispielsweise sehr intensiv mit Busherstellern, welche Möglichkeiten sich bieten, um unseren Wunsch zu realisieren, von 2020 an nur noch emissionsfreie Busse anzuschaffen.

Ist das realistisch?

Wir haben jetzt schon eine weit fortgeschrittene Generation von Wasserstoff-Hybrid-Bussen in Betrieb. Wir hoffen, dass vielleicht schon 2017 eine Situation eintritt, in der sich die Kosten für die Produktion eines solchen Busses von denen für einen dieselbetriebenen Bus nicht sehr unterscheiden. Wir testen jetzt auch batterieelektrische Busse.

Wenn jetzt tatsächlich ganz viele Menschen auf die Elektromobilität umsteigen, wie können Sie dann sicherstellen, dass überhaupt genügend Ladestationen zur Verfügung stehen?

Dadurch, dass wir das Stromnetz wieder selbst betreiben und auch die Ampelanlagen, sind wir in der Lage, diese Dinge selbst

auf den Weg zu bringen. Der Senat hat gerade den Investitionsplan für den Bau der Ladeinfrastruktur beschlossen.

Die Zukunft liegt also beim Strom?

Nach der Elektrifizierung der modernen Städte zu Beginn des 20. Jahrhunderts geht es am Beginn des 21. Jahrhunderts um die fortschreitende Elektrifizierung des Verkehrs. Ein weiteres Thema beim Blick in die Zukunft ist: Intermodalität.

Also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf dem Weg zum Ziel.

Ja. Und deshalb muss der Umstieg von einem Verkehrsmittel zum anderen bequem und spontan möglich sein. Dass man zum Beispiel mit dem eigenen Fahrrad oder dem Auto zu guten Bike-and-Ride- oder Park-and-Ride-Parkplätzen kommt, dann mit Bus, Bahn oder Fähre in die Stadt fährt und es dort die Möglichkeit gibt, sich weiterzubewegen – zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit einem Taxi oder Carsharing-Angeboten.

Was Sie beschreiben, gibt es in der Hansestadt seit Kurzem: Das Programm switchh, bei dem eine App dem Nutzer zeigt, welches gerade das beste Verkehrsmittel zu seinem Ziel ist.

Richtig. Der große Nachteil aller öffentlichen Verkehrsmittel, besonders gegenüber dem eigenen Auto mit Navigationssystem, ist der, dass man glaubt, sich nicht genug auszukennen, um zum Ziel zu kommen. Deshalb ist es wichtig, dass man einfach auf eine App drücken kann und einem gezeigt wird, was man beim Umsteigen machen muss.

Stichwort Park and Ride. Die Benutzer der Parkplätze sind erbost, dass für das Abstellen der Autos plötzlich eine Parkgebühr gezahlt werden soll.

Dafür wird es aber auch eine Qualitätsverbesserung des Angebots geben. Wir werden es ausbauen und weitere Stationen einrichten. Das ist nur zu schaffen, wenn auch Einnahmen erzielt werden. München hat, aus sehr ähnlichen Erwägungen wie wir jetzt, schon vor einigen Jahren entschieden, die Park-and-Ride-Plätze innerhalb der Stadt gebührenpflichtig zu machen und das funktioniert. Und im Hamburger Umland sind die Park-and-Ride-Plätze auch oft gebührenpflichtig.

Ist die gerade beschriebene Intermodalität Ihre Idealvorstellung davon, wie wir uns in einer Metropole wie Hamburg fortbewegen sollten?

Ich will niemandem vorschreiben, wie er sich in der Stadt bewegen sollte. In diesem Sinne habe ich keine Idealvorstellung. Unsere Aufgabe ist es sicherzustellen, dass jegliche Nutzung von ganz unterschiedlichen Verkehrsmitteln gut funktioniert. Nicht einfach in einer schon gebauten Stadt.

Wenn die Mischung gut aufgeht, funktioniert die Stadt besonders gut.

Richtig. Deshalb glaube ich, dass es die Gegensätze, die einige herbeireden wollen, gar nicht gibt. Größte Profiteure einer attraktiven Fahrradstadt sind ja die Autofahrer, weil diejenigen, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, nicht auch mit Autos auf den vorhandenen Straßen fahren.

Fahrradfahren ist ein bedeutender Aspekt von Intermodalität. Doch viele Radwege in der Stadt sind marode. Müssen nicht die Möglichkeiten verbessert werden, um die Menschen aufs Rad zu locken?

Ja. Um es mit den Worten aus dem Katalog einer Ausstellung im Museum der Arbeit zu sagen: Als das Auto in die Stadt kam, wurde das Fahrrad vergessen.

In anderen Städten Europas wie etwa Kopenhagen gehören Unmengen von Fahrrädern zum Stadtbild. Was hat Hamburg versäumt?

Kopenhagen wird immer gern als Beispiel genannt. Aber Hamburg ist viel größer als Kopenhagen, das im eigentlichen Stadtgebiet weniger als 600 000 Einwohner und eine viel geringere Fläche hat. Zudem liegen dort wichtige Institutionen, wie zum Beispiel die Universität, mitten in der Stadt und es gibt Innenstadtzentren, die bewohnt sind. So etwas stellen wir mit der HafenCity jetzt überhaupt erst her. Aber richtig ist, dass andernorts das Fahrrad für einen Teil der Bevölkerung immer ein Verkehrsmittel nicht nur für die Freizeit, sondern auch für den Arbeitsweg geblieben ist. Das kann auch für unsere Stadt beispielhaft sein.

Wie wollen Sie dieses Ziel erreichen?

Wir haben die Trendumkehr schon eingeleitet. Die Fahrradwege und Velorouten werden ausgebaut, das StadtRad-Programm wird mit weiteren 40 neuen Stationen massiv ausgeweitet und Fahrradachsen entlang der Außenalster werden konzipiert. Auch der Fahrradweg entlang der Elbe am Großmarkt wurde gerade eröffnet.

Lassen Sie sich durch erfolgreiche Verkehrskonzepte anderer Metropolen inspirieren?

Ja, unbedingt. Im Hinblick auf den Ausbau der Fahrradwege hatten wir schon letztes Jahr zu einer sogenannten Fahrradwerk-

statt eingeladen. Dabei sind alle in der Hamburger Verwaltung zuständigen Mitarbeiter zusammengekommen. Als Referenten hatten wir den Fahrradbeauftragten der Stadt Kopenhagen eingeladen.

Der ehemalige Staatsrat der Wirtschaftsbehörde und heutige Präsident der Hafenunternehmer, Gunter Bonz, beklagt, dass Hamburg wegen des Investitionsstaus in den vergangenen Jahren mit Straßen, Brücken und der Hafeninfrastruktur 60 bis 70 Jahre hinterherhinkt. Wie lange wird es dauern, bis die Stadt wieder optimal aufgestellt ist?

Wir sind dabei, den Instandhaltungsstau aufzuarbeiten. Schon am Ende dieses Jahrzehnts wird es zumindest bei den Straßen keine Verschlechterung mehr geben. Nach und nach holen wir das in der Vergangenheit Versäumte auf.

Professor Thomas Straubhaar, Direktor des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts, kritisiert, dass die Gelder in falsche Kanäle fließen. Wenn man das, was notwendig ist, schneller und intensiver tun würde, anstatt auf Mütterrente und Rente mit 63 Geld zu verschleudern, könnten die Menschen in 20 oder 30 Jahren mehr davon profitieren.

Scholz: Ich bin immer sehr zurückhaltend, was solche Vergleiche angeht. Aber ich stimme allen zu, die sagen, dass wesentlich mehr in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden muss. Das werden wir auch kontinuierlich tun.

Wo steht Hamburg verkehrspolitisch und mobilitätstechnisch im Vergleich zu anderen Großstädten in der Welt? Gibt es Bereiche, bei denen Sie sagen, da sind wir besser als alle anderen?

Ich neige nicht zu solchen Vergleichen. Aber das, was wir tun, sind die Dinge, die in der Welt als die richtigen empfunden werden. Also zum Beispiel der Ausbau des Metrosystems, unsere S- und U-Bahnen in Hamburg. Das findet überall in großen Dimensionen statt. Angesichts der wenigen Metro-Kilometer, die wir in den vergangenen Jahrzehnten gebaut haben, frage ich mich, wie Anfang des vergangenen Jahrhunderts die Stadtväter einen ganzen Hochbahn-Ring bauen konnten. Heute würden viele Leute behaupten: Das kann man nicht schaffen. Denen rufe ich zu: Unsere Generation schafft das auch.



Mobilität in Metropolen ist eines der großen Themen von Bürgermeister Olaf Scholz (links). Im Gespräch mit den club!-Redakteuren Achim Schneider (Mitte) und Andreas Eckhoff ging es eine Stunde lang bei Kaffee und Mineralwasser um Hamburgs neue Philosophie bei der Verkehrspolitik. Die Stadt habe, so Scholz, „die Trendumkehr eingeleitet“.

„Das Angebot von switchh ist noch ausbaufähig“

Clubmitglieder zum Thema „Hamburg rollt“



WERNER GLIEM

Logistik-Initiative Hamburger Wirtschaftsförderung
Geschäftsführer

Die logistischen Zauberworte der Zukunft lauten: Smart Port und Port 24/7. Woran die Logistik-Initiative Hamburg schon seit Langem arbeitet, wird nun unter Führung der HPA und in Kooperation aller Beteiligten – von den Terminals über die Bahn bis zu den Binnenschiffen – umgesetzt. Verkehre werden entzerrt, Abwicklungen auf andere Verkehrsträger verlagert. Momentan kommt es in Hamburg zu einer Häufung von Verkehrsproblemen. Dafür sind vornehmlich unaufschiebbare Infrastrukturprojekte verantwortlich: Der Elbtunnel ist komplett saniert worden. Massiv wurden die Behinderungen vor allem durch die parallele Sanierung der A 7-Brücke bei Heimfeld. Solche Brückensanierungen werden in den nächsten Jahren im ganzen Bundesgebiet, aber auch in unseren Nachbarstaaten auf uns zukommen und Nadelöhre erzeugen.

BERND REPENNING

Evolte GmbH
Geschäftsführender Gesellschafter

Wir maßen uns nicht an, Lösungen für Verkehrsprobleme zu kennen, die so vielfältig sind wie die Menschen in unserer Stadt. Aber vielleicht können wir Denkanstöße geben, die bereits heute realisierbar sind. Dazu muss man nicht auf die großen Konzepte warten, sondern kann im Alltag die neue Mobilität erfahren. Wir halten an Park-and-Ride- bzw. Park-and-Rent-Konzepten fest, die Pendler und Touristen ins Zentrum der Stadt bringen und im Anschluss alle Optionen urbaner Mobilität ermöglichen – sei es mit E-Bikes, Lastenbikes oder kleinen Elektroautos. Neu für Hamburg ist die konsequente Umsetzung der Elektromobilität, die wir fest in den Köpfen der Menschen und damit im Stadtbild implementieren möchten. Einen Schritt weiter gehen E-Flottenlösungen für Firmen oder Mobilitätskonzepte für Bewohner nachhaltiger Wohnprojekte, die Stromgewinnung, -speicherung und -nutzung durch Elektrofahrzeuge verbinden.



JÜRGEN DEFORTH

Audi Zentrum Hamburg
Geschäftsführer

Im Vergleich zu anderen Städten wie Frankfurt oder Berlin rollt es in Hamburg meiner Meinung nach perfekt. Wir jammern daher auf einem recht hohen Niveau. Dennoch ist es wichtig, sich intelligente Lösungen zu überlegen, damit der Verkehr in Hamburg auch weiterhin in Bewegung bleibt. Ein Thema wäre die Ampelschaltung an den Ein- und Ausfallstraßen. Oft rollt man mit der vorgegebenen Geschwindigkeit von einer roten Ampel zur nächsten. Die Folge: Es stockt. In den letzten Monaten haben wir zudem unter den vielen Baustellen gelitten. Da fragt man sich, ob diese alle auf einmal eröffnet werden mussten. Die Strategie, alle Menschen in öffentliche Verkehrsmittel zu drängen, halte ich für fragwürdig. Zudem müsste in Bussen sowie U- und S-Bahnen eine gewisse Transportqualität gewährleistet sein. Eine gute Idee wäre eine Ruhezone, wo telefonieren verboten ist. So käme man entspannt ans Ziel.



ANDREAS TETZLOFF

Porschezentrum Hamburg
Geschäftsführung

Ich wünsche mir, dass die Stadt weiter in Infrastrukturmaßnahmen investiert. Es ist wichtig, dass die Straßen ausgebaut werden. Gegen die Baustellen ist nichts einzuwenden, aber eine bessere Abstimmung und damit ein besserer Verkehrsfluss ist wünschenswert. Ich hoffe nicht, dass der Individualverkehr aus der Stadt verbannt wird. Stattdessen brauchen wir eine friedliche Koexistenz aller Verkehrsmittel. Ein Angebot wie das von switchh ist noch stark ausbaufähig. Es müsste in der Zukunft eine App geben, die einem neutral die Info gibt, ob man mit dem Auto, Bus, Bahn oder dem Fahrrad am besten von A nach B kommt und was das kostet. So kann der Nutzer entscheiden, welches das idealtypische Verkehrsmittel für ihn ist.





DIE MAGISCHE HALBE STUNDE

Text: **Detlef Gürtler**

Lassen Sie mich zum Thema Hamburg und Mobilität Ihnen ein Buch zur Kenntnis bringen (und insbesondere eine Erkenntnis daraus), das in engster Form mit diesem Thema verbunden ist – obwohl der Titel ganz etwas anders vermuten lassen würde. Denn es heisst „Überall ist Babylon“. Was ich natürlich niemals mit Hamburg verbinden würde (das mit dem Sündenbabel ist ja nun wirklich schon lange nicht mehr) –, wenn nicht der Autor dieses nunmehr auch schon fünf Jahrzehnte alten Buches mich vor zweieinhalb Jahrzehnten nach Hamburg gelockt hätte: Wolf Schneider. Damals Leiter der damals besten Journalistenschule Deutschlands, des damals besten deutschen Verlages Gruner + Jahr.

Lassen Sie uns also bei der Vergangenheit bleiben und eben jener einen Erkenntnis, die ich zuvorderst aus der Lektüre dieses Buches mitgenommen habe: Von Anfang der Weltgeschichte bis heute waren Städte immer so groß, dass man mit dem jeweils gebräuchlichen Verkehrsmittel eine halbe Stunde von ihrem Rand bis ins Zentrum brauchte.

Immer. Nehmen Sie Babylon, nehmen Sie Rom, nehmen Sie Jerusalem einst und Jerusalem heute, ziehen Sie einen Kreis um den Rathausmarkt oder um die Wall Street oder um Picadilly Circus – genauer gesagt, keinen Kreis, sondern Punkte gleicher zeitlicher Entfernung, im Fachjargon „Isochronen“. Schauen sie wie weit man mit der U- oder S-Bahn in einer halben Stunde kommt, und vergleichen Sie das mit der Grenze des Ballungsraums. Es passt. Sie verstehen sofort, warum die Städte in Europa in der Industriellen Revolution so explosionsartig gewachsen sind: weil die Stadtgrenze nicht mehr von der Kutsche, sondern von der Eisenbahn gezogen wurde. Sie verstehen endlich, warum es im antiken Rom so irrsinnig hoch gebaute Mietskasernen gab: weil nur so der Zustrom der vielen Menschen innerhalb der drei Kilometer Radius aufgefangen werden konnte, die man zu Fuß in einer halben Stunde laufen kann. Sie verstehen, warum Harburg und

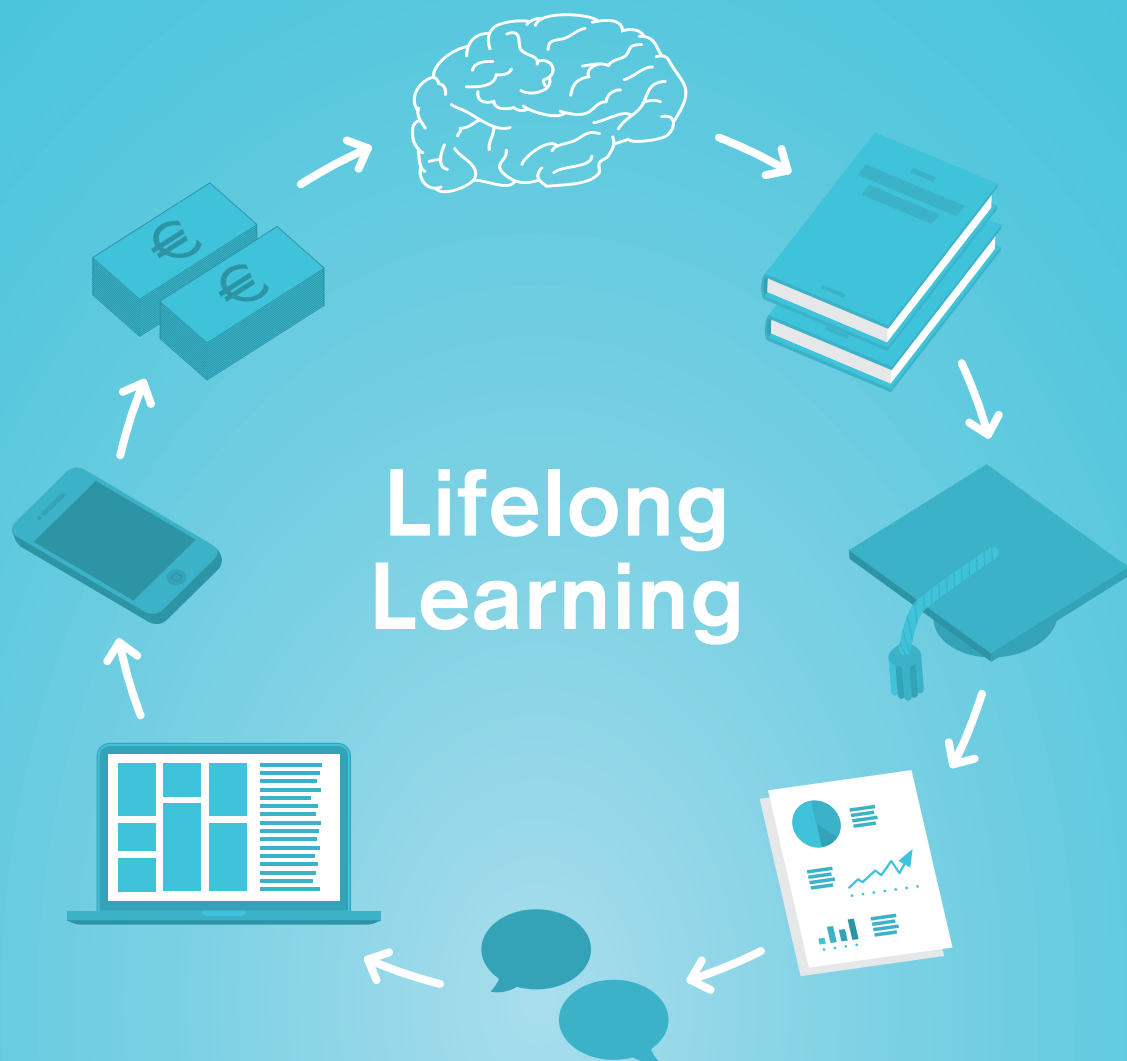
Bergedorf so standhaft und leidlich erfolgreich eine eigenständige Stadtstruktur erhalten können wie auch Spandau und Köpenick im Verhältnis zu Berlin. Die halbe Stunde ist daran schuld. Wenn's länger dauert, haben die Städter schlicht keine Lust mehr und das heute wie vor 2500 Jahren.

Und Sie verstehen vermutlich auch den Slogan von der „wachsenden Stadt“ jetzt besser. Wenn man die Verkehrsverbindungen aus der Innenstadt an den Stadtrand nicht verbessern beziehungsweise beschleunigen kann, kann man das weitere Wachstum des Ballungsraums gar nicht dadurch fördern, dass man die Randbezirke erschließt. Denn dort hört die Stadt faktisch auf, und je mehr man im Berufsverkehr im Stau steht, desto früher endet da draußen auch das Stadtgebiet – also muss im Stadtgebiet selbst neues Potenzial erschlossen werden oder das Wachstum findet eben woanders statt.

Und jetzt verstehen Sie auch, warum es nie dazu kommen durfte, dass zwischen Berlin und Hamburg der Transrapid fährt. Mit der guten halben Stunde, die er von der einen zur anderen City gebraucht hätte, hätte er glatt dazu führen können, dass aus diesen beiden Städten eine irgendwie gemeinsame Metropole entstanden wäre: Jede mit ihrem eigenen Umland, aber beide Innenstädte miteinander zu einer einzigen Innenstadt verbandelt – schon der Gedanke daran verschwurbelt einem das Hirn.

Und Wolf Schneider, dessen so knapp formulierte Einsicht uns hier diese Erkenntnis bescherte? Der lebt heute, hoch betagt und topfit, in Starnberg. Das liegt, klar, bei München, aber es gehört, ebenso klar, nicht zur Stadt München dazu. Und wie lange braucht man von Starnberg mit der S-Bahn bis zum Hauptbahnhof? Genau 35 Minuten. Sehen Sie: Es passt immer.

Detlef Gürtler ist Wirtschaftsjournalist und Buchautor. Er lebt in Berlin und im spanischen Marbella.



Schlechte Karten für Sitzenbleiber

*Wer nach seiner Ausbildung glaubt, alles für immer gelernt zu haben, liegt gründlich daneben. Nur wer das Prinzip des **LEBENSLANGEN LERNENS** entdeckt, bleibt auf der Höhe der Zeit.*

Text: **Sonja Álvarez** Illustration: **Carsten Lerch**

Wenn Volker Liersch Unternehmen besucht, wundert er sich häufig, dass diese Frage immer noch kommt: „Wozu brauche ich einen weiteren Abschluss, wenn ich schon einen habe?“ Liersch, Regionalleiter Hanse bei dem Aus-, Fort- und Weiterbildungsanbieter TÜV Süd Akademie, schüttelt insgeheim den Kopf und versucht zu erklären, was für ihn selbstverständlich ist: „Wer dauerhaft erfolgreich sein will, muss sein Leben lang lernen.“

Dass nach Schule, Ausbildung oder Studium nicht Schluss sein darf mit Lernen, wird immer mehr Arbeitnehmern und Arbeitgebern bewusst – auch bedingt durch die sich rasant ändernde Arbeitswelt. Arbeitsplätze sind heute unsicherer geworden, viele Anstellungen nur noch befristet, für manche Beschäftigte entsteht der Eindruck, schnell austauschbar zu sein, wenn sie nicht immer effizienter und besser werden. Folglich erfasst das Prinzip Selbstoptimierung damit längst nicht mehr nur den privaten, sondern zunehmend auch den beruflichen Bereich. Nie auszulernen, seine Fähigkeiten stetig zu erweitern, wird zum Lebensziel. Gleichzeitig wächst durch Globalisierung und Fachkräftemangel der Druck auf die Unternehmen, in ihre wichtigste Ressource zu investieren, um im Wettbewerb mithalten zu können: in ihre Mitarbeiter.

Lifelong Learning, verstanden als lebensbegleitendes Lernen, rückt dadurch sowohl für Arbeitnehmer als auch für Arbeitgeber immer mehr in den Fokus, wie eine Studie des Bundesbildungsministeriums zeigt, die im Frühjahr 2014 veröffentlicht wurde. Mit 49 Prozent hat demnach fast jeder zweite Arbeitnehmer 2012 ein Weiterbildungsangebot in Anspruch genommen. Das ist die bis-

her höchste gemessene Teilnehmerquote seit 1979. Grund dafür sei vor allem ein größeres Engagement der Arbeitgeber: 2012 überzog der Anteil der betrieblich veranlassten Weiterbildungsaktivitäten erstmals gegenüber dem durch die Arbeitnehmer selbst initiierten. Auch würden die Unternehmen immer mehr Kosten für Weiterbildungsmaßnahmen übernehmen – was für die Angestellten wiederum ein größerer Anreiz zum Mitmachen ist.

Doch leider profitieren nicht alle Arbeitnehmer in gleichem Maße von diesem Trend, wie eine Untersuchung der Bertelsmann-Stiftung zeigt. Denn es sind vor allem diejenigen, die ohnehin zu den höher qualifizierten Beschäftigten gehören, die an Weiterbildung teilnehmen. „Die, die es dagegen am nötigsten hätten, wie beispielsweise geringqualifizierte und atypisch Beschäftigte, aber auch Migranten, nehmen Weiterbildungsangebote deutlich seltener in Anspruch. So werden auch in der Weiterbildung soziale Ungleichheiten reproduziert“, erklärt Dr. Miika Blinn, der sich bei der Stiftung mit dem Thema Lifelong Learning beschäftigt. Deshalb verwundere es auch nicht, dass Deutschland trotz des zuletzt größeren Engagements sowohl auf Arbeitnehmer- als auch auf Arbeitgeberseite im europäischen Vergleich noch längst keinen Spitzenplatz beim lebenslangen Lernen belegt, wie der „European Lifelong Learning Index“ (ELLI) der Bertelsmann-Stiftung zeigt. In 27 EU-Staaten sind hierfür 36 Indikatoren erstmals auch außerhalb von klassischen Bildungsinstitutionen untersucht worden, also beispielsweise das Lernen am Arbeitsplatz und in der Freizeit. Spitzenreiter beim lebenslangen Lernen ist dabei Dänemark, aber

auch die Niederlande und die skandinavischen Länder Schweden und Finnland belegen vordere Plätze. Deutschland hingegen schafft es mit Platz 14 nur ins Mittelfeld – und das liegt nicht nur an den Schwächen im betrieblichen Weiterbildungsbereich bezogen auf Teilnahmequoten und das finanzielle Engagement der Unternehmen. Nachholbedarf werde vor allem auch bei der formalen Bildung offenbart. Besser sehe es beim nonformalen und informellen Lernen in der Freizeit aus. Hier punkte Deutschland vor allem mit einer guten Lern-Infrastruktur, die für das lebenslange Lernen von zentraler Bedeutung sei.

Was also müssen Arbeitgeber, -nehmer und Infrastrukturanbieter tun, damit Deutschland beim Thema Lifelong Learning auf die vorderen Plätze rückt, die Bundesregierung 2015 ihre gesetzte Benchmark von 50 Prozent bei der Teilnahmequote erreicht?

Im Hinblick auf geringqualifizierte Beschäftigte und Migranten fordert Miika Blinn zunächst eine bessere Beratung und einen potenzialorientierten Blick: „Was kann jemand? Was bringt er schon mit? Viele haben wertvolle Kompetenzen, scheitern aber an formalen Voraussetzungen. Hier müssen wir in Deutschland noch

„Wiederholungstäter“ wissen um die Vorteile von Weiterbildungsmaßnahmen.

offener und flexibler werden.“ Dadurch könne auch vermieden werden, dass bei der Weiterbildung soziale Ungleichheiten reproduziert würden. Denn wie der Bildungsbericht 2014 zeige, werden diejenigen, die an Weiterbildungsmaßnahmen teilgenommen haben, eher zu „Wiederholungstätern“: „Sie wissen um die Vorteile des lebenslangen Lernens. Folglich nehmen sie wieder teil und haben bessere Chancen darauf, ihre Erwartungen zu verwirklichen, als Personen aus bildungsfernen Gruppen mit den geringeren Teilnahmehäufigkeiten“, erklärt Dr. Blinn.

Ziel muss es sein, möglichst viele Arbeitnehmer zu „Wiederholungstätern“ zu machen. Das Bundesbildungsministerium bietet deshalb eine „Bildungsprämie“ an. Seit dem 1. Juli werden damit Erwerbstätige gefördert, die das 25. Lebensjahr vollendet haben. Der Bund übernimmt dabei die Hälfte der Veranstaltungsgebühr für Maßnahmen, die maximal 1000 Euro kosten. In Beratungsstellen wird über die individuellen Voraussetzungen informiert. Gefordert sind aber auch die Arbeitgeber – sie sollten alleine aus Eigennutz in die Weiterbildung der Mitarbeiter investieren, betont Blinn. „Zufriedene Mitarbeiter sind in der Regel produktiver. Es zeigt sich aber auch, dass gerade Unternehmen, denen es finanziell gut geht und die viele hochqualifizierte Mitarbeiter beschäftigen, deutlich mehr in die Weiterbildung investieren als andere.“

Das kann auch Business Club-Mitglied Volker Liersch von der TÜV Süd Akademie bestätigen. Zunehmend würden Firmen erkennen, dass eine Investition in ihre Mitarbeiter immer auch eine Investition ins Unternehmen ist: „Sie schaffen sich dadurch nicht nur einen Wettbewerbsvorteil in der Personalgewinnung, weil sie als attraktiverer Arbeitgeber wahrgenommen werden. Sondern sie sind auch insgesamt besser aufgestellt, weil die Mitarbeiter durch Fort- und Weiterbildung mehr leisten können.“ Rund 500 Seminare aus den Bereichen Management, Technik und Gesundheit umfasst das Programm der TÜV Süd Akademie, die nach eigenen Angaben Marktführer beispielsweise im Bereich Managementsysteme ist. In Anspruch genommen würden die Angebote von Beschäftigten auf allen Hierarchieebenen, sagt Liersch. Er →



ZUKUNFTSTREND E-LEARNING

Wer sich heute weiterbilden will, muss nicht zwangsläufig in stickigen Seminarräumen sitzen. Dank mobiler Geräte wie Smartphones und Tablets wird Lernen heute flexibler und vernetzter. Das Wissen steht dann zur Verfügung, wenn es gebraucht wird, in Online-Lerngruppen können sich die Nutzer gegenseitig motivieren und kontrollieren. E-Learning (electronic learning) ist damit der große Trend im Aus- und Fortbildungsbereich, wie eine Umfrage im Auftrag des IT-Branchenverbandes Bitkom unter 1000 repräsentativ ausgewählten Personen ab 14 Jahren zeigt. Danach geben fast zwei Drittel (63 Prozent) der befragten Internetnutzer an, dass sie mit Hilfe des Internets ihre Allgemeinbildung verbessern könnten. Mehr als die Hälfte (54 Prozent) der Befragten hat sich online bereits beruflich fortgebildet. Vor allem unter den 30- bis 49-Jährigen steht diese Form des E-Learnings im Vordergrund. „Das Internet wird zum zentralen Bildungsmedium des 21. Jahrhunderts“, sagt Bitkom-Präsident Dieter Kempf.

Gerade weil E-Learning aber nicht stumpf nach Lehrplan abläuft, sondern viel Eigeninitiative gefragt ist, müssen die Inhalte attraktiv aufbereitet und auch in kleinen Einheiten (Micro-Learning) konsumierbar sein. Apps gibt es deshalb inzwischen für jegliche Altersgruppen und zu jeglichen Themen: Grafisch anspruchsvolle Lernspiele mit einer spannenden Geschichte, interaktive E-Books oder Videos. Besonders beliebt für die Allgemeinbildung sind Online-Lexika wie Wikipedia, die von den Nutzern selbst gepflegt werden. Zu Anbietern von interaktiven Sprachkursen gehören Babbel, Planet-tmx oder Englishtown, die auch Vokabeltrainer im Programm haben. Auf den Bereich der schulischen Bildung haben sich Portale wie Scoyo oder Sofatutor spezialisiert. Von Vorteil ist, dass die Onlinekurse in der Regel monatsweise gebucht werden können. Viele Apps sind als Basisversion auch kostenlos. „Sie bieten so einen niedrighschweligen Einstieg ins E-Learning. Damit haben die Anbieter die Chance, ganz neue Zielgruppen zu erreichen“, so Bitkom-Präsident Kempf.

Aufgrund des stetig steigenden Interesses boomt die E-Learning-Branche. Rund 250 Anbieter beschäftigen mittlerweile rund 9300 Mitarbeiter, die den Umsatz zuletzt um 22 Prozent auf 523 Millionen Euro steigern konnten.

ABSOLUT POSITIVE BILANZ

PEUGEOT 308 SW BUSINESS-LINE

PEUGEOT 308 SW Business-Line
BlueHDi 100 STOP & START 73 kW (99 PS)

monatliche **LEASINGRATE**

ab **€ 179,-***
null Anzahlung

Serienausstattung:

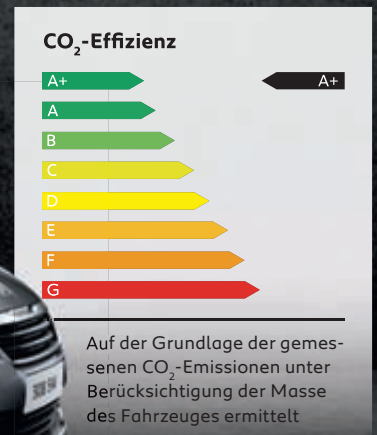
LED-Tagfahrlicht; Schaltpunktanzeige GSI (Gear Shift Indicator); Zentralverriegelung von innen aktivierbar mit Funkfernbedienung; Bordcomputer; Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer; Fahrer- und Beifahrersitz höhenverstellbar; Servolenkung elektrohydraulisch, geschwindigkeitsabhängig; Klimaanlage manuell

Exklusives Ausstattungspaket „Business-Line“ Niveau 1:

36 Monate Garantie (bis zu 100.000 km); Navigationssystem Plus (Anzeige der Geschwindigkeitsbegrenzungen; Bluetooth Freisprecheinrichtung mit Audiostream über Bluetooth; Bedienung über den Touchscreen mit 9,7"-Farbbildschirm; Europakarte, inkl. 2 Updates); PEUGEOT Connect Box mit kostenlosen Telematikdiensten PEUGEOT Connect SOS und PEUGEOT Connect Assistance



Nur für Gewerbetreibende



Quelle: Stern,
Ausgabe 11/2014

Abbildung enthält Sonderausstattung

* Ein gewerbliches Leasingangebot der PEUGEOT Bank, Geschäftsbereich der Banque PSA Finance S. A., Niederlassung Deutschland, Neu-Isenburg, für den PEUGEOT 308 SW Business-Line Niveau 1 BlueHDi 100 STOP & START 73 kW (99 PS) mit null Anzahlung, 48 Monaten Laufzeit, 10.000 km pro Jahr Laufleistung und einer monatlichen Rate ab € 179,-, zzgl. Überführungskostenpaket in Höhe von € 671,- inkl. SOS-Paket und Fußmatten, zzgl. 19 % MwSt.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 4,3; außerorts 3,1; kombiniert 3,5; CO₂-Emission (kombiniert) in g/km: 92. Nach vorgeschriebenen Messverfahren in der gegenwärtig geltenden Fassung.

DER PEUGEOT 308 SW BUSINESS-LINE

MOTION & EMOTION



PEUGEOT COMMERCE GMBH
NIEDERLASSUNG HAMBURG

Wandsbek · Friedrich-Ebert-Damm 132 · Tel.: (040) 694200-271 | Tel.: (040) 694200-272
Lokstedt · Nedderfeld 55 · Tel.: (040) 41622-127 | (040) 41622-128

kann einen Trend bestätigen, den auch die Bertelsmann-Stiftung ausgemacht hat: In den Fokus der Unternehmen rückt verstärkt die Weiterbildung älterer Mitarbeiter, wohl auch, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, der durch den demographischen Wandel verstärkt wird. So zeige der Bildungsbericht, dass bei den 50- bis unter 65-jährigen Beschäftigten der größte Anstieg in der betrieblichen Weiterbildung zu verzeichnen ist. „Um bis zum Ende des Berufslebens erfolgreich zu sein, ist eine kontinuierliche Weiterbildung notwendig“, so Liersch.

Radikaler formuliert es Joachim Diercks, der als Geschäftsführer der Cyquest GmbH zusammen mit seinen 22 Mitarbeitern auf Rekrutierungsprozesse spezialisiert ist, beispielsweise Online-Assessments für Unternehmen entwickelt sowie Berufs- und Studienorientierung anbietet. „Wenn jemand aufhört zu lernen, ist er nicht weit entfernt von dem Zeitpunkt, ab dem es für ihn keine Verwendung mehr gibt“, so der 42-Jährige. Insgesamt aber hat er über die Generationen hinweg ein größeres Interesse am Lifelong Learning ausgemacht. Schon Kinder würden sich beispielsweise in Form von Pixi-Büchern mit Berufen und den dafür erforderlichen Fähigkeiten beschäftigen und so früh an das Thema Lernen und Weiterbildung im Job herangeführt, das sich dann durch das Erwerbsleben hindurchziehe – und mit der Rente nicht beendet ist, wie auch das wachsende Interesse der Senioren zeige, die als Gasthörer wieder zur Universität gehen. Auch wenn sich Unternehmen heute stärker im Bereich Weiterbildung engagierten, sieht Diercks Verbesserungsbedarf. So ist es gerade in Zeiten schwacher Konjunktur sinnvoll, in die Weiterbildung der Mitarbeiter zu investieren. „Statt in solchen Leerzeiten Mitarbeiter zu entlassen, sollten

Nichts ist frustrierender, als festzustellen, dass man das Gelernte nicht nutzen kann.

diese vielmehr genutzt werden für Fortbildungsmaßnahmen. Umso gestärkter wird ein Unternehmen dann aus Krisenzeiten hervorgehen“, ist sich Diercks sicher.

Wie aber sollen Unternehmen vorgehen, um das größtmögliche Potenzial bei den Angestellten auszuschöpfen? „Auf keinen Fall nach dem Gießkannenprinzip“, warnt Thomas Strevel, 51, Direktor bei der Unternehmensberatung Mercuri Urval, die Management Consulting für den Bereich Human Resources anbietet. „In Ziel- und Jahresgesprächen sollte mit dem Mitarbeiter jeweils individuell herausgearbeitet werden, in welchen Bereichen Förderung gewünscht und sinnvoll ist.“ Denn nichts sei für einen Arbeitnehmer frustrierender, als wenn er begeistert von einem Seminar zurückkomme und dann feststellen müsse, dass das Gelernte keine Anwendung finden könne. „Weniger Sinn macht es allerdings, sich durch Weiterbildung in einem einzelnen Bereich wie beispielsweise Zeitmanagement perfektionieren zu wollen. Zielführender ist eher, sein Spektrum an Kompetenzen zu erweitern“, sagt Strevel, der als Coach auch Führungskräfte berät. Eines gibt er seinen Coachees dabei stets mit auf den Weg: „Wer glaubt, er weiß schon alles, ist bereits dabei, sich zurückzuentwickeln. Nur wer neugierig bleibt, wird dauerhaft Erfolg haben.“



Sonja Álvarez schreibt für den Tagesspiegel in Berlin und das Handelsblatt in Düsseldorf – dank moderner Kommunikationstechnik ist der Standort der Redaktion aber kaum von Bedeutung.

Intelligente Gebäudetechnik einfach steuern – zu Hause und unterwegs

www.gira.de/homeserver

GIRA



Zentrale Steuerung mit den Gira Control Clients

Licht, Heizung und Jalousien automatisch steuern, Musik in alle Räume verteilen, sämtliche Elektrogeräte mit nur einem Tastendruck ausschalten: Der Gira HomeServer macht Gebäude komfortabler, sorgt für mehr Sicherheit und hilft gleichzeitig beim Energiesparen. Er steuert alle Funktionen der KNX Installation und integriert Türsprechanlagen, Multimedia-Systeme, Kameras, Haushaltsgeräte und vieles mehr nahtlos in die Gebäudesteuerung.

Als zentrale Bediengeräte für den Gira HomeServer dienen die Gira Control Clients. Über brillante Touchdisplays ermöglichen sie eine komfortable Steuerung der gesamten Gebäudetechnik mit nur einem Finger. Die intuitiv verständliche Benutzeroberfläche, das Gira Interface, sorgt dabei für einen schnellen Zugriff auf sämtliche Funktionen.

Abb. links: Gira Control 19 Client, Glas Schwarz/Aluminium, Abb. rechts: Gira Control 9 Client, Glas Schwarz/Aluminium



Mobile Bedienung per Smartphone und Tablet

Mit der Gira HomeServer/FacilityServer App kann die gesamte Gebäudetechnik bequem und mobil bedient werden – per iPhone, iPad, iPod touch und jetzt auch mit Android-Geräten. Die Bedienoberfläche im einheitlichen Gira Interface-Design bietet eine leicht verständliche sowie intuitive Menüführung und zeigt alle

Funktionen auf einen Blick. Die Gira HomeServer/FacilityServer App ist im Apple App Store und bei Google Play erhältlich.

Abb. links und rechts: Gira HomeServer/FacilityServer App auf dem iPad und dem iPhone

FORSCHER

*Die Technische Universität Hamburg-Harburg ist die innovativste Uni Deutschlands – auch bei der Akquise von Sponsoren. Mäzene, Stifter und Unternehmer fühlen sich durch die neue Initiative „**TU & YOU**“ als Mitglied der Familie.*



Wie die Jungs von der letzten Bank: Dr. Ralf Grote (l.) und Bert E. König in einem Seminarraum der Technischen Universität Hamburg-Harburg. Bis zu dreimal in der Woche treffen sie sich, um ihre gemeinsamen Projekte zu betreuen.

Text: **Andreas Eckhoff** Foto: **Martina van Kann**

Die Stanford University, 60 Kilometer südöstlich von San Francisco gelegen, ist eine der renommiertesten Hochschulen der Welt. Sie hat im Laufe der Zeit 30 Nobelpreisträger hervorgebracht und unzählige herausragende Wissenschaftler. Was Dr. Ralf Grote bei seinem Besuch vor zwei Jahren aber besonders beeindruckte, war ein Ausstellungsstück im Foyer; der Server für die allererste Google-Suchmaschine. Das Besondere an dem Prototyp, der 1996 die Welt veränderte, ist die Tatsache, dass das Gehäuse nicht wie üblicherweise aus Plastik oder Metall besteht, sondern aus einfachen Computerkomponenten und bunten Legosteinen. „In dem Moment habe ich gedacht: In ein paar Jahren muss auch bei uns in Hamburg ein Objekt stehen, das die ganze Welt revolutioniert hat“, sagt Grote.

Tatsächlich ist der Leiter des Präsidialbereiches der Technischen Universität Hamburg Harburg (TUHH) gerade dabei, zusammen mit Uni-Präsident Professor Garabed Antranikian und Bert E. König, Geschäftsführer der Stiftung der TUHH, Unternehmensberater für Expansion Management, Netzwerker und Mitglied des Business Club Hamburg, eine Struktur zu schaffen, um die innovativste Universität des Landes zu einem einzigartigen Vorbild zu machen: zum Silicon Valley Deutschlands. Dabei sollen eine exzellente Lehre, renommierte Forschungsprojekte und mutiges Unternehmertum zum Wohle der Gesellschaft und folgender Generationen verknüpft werden.

Der Name des Projektes: „TU & You“. Sein Ziel ist es, die Qualität der Universität trotz schrumpfender staatlicher Unterstützung zu erhalten und private Kräfte zum Nutzen von Forschung und Lehre frei zu machen. Einfacher formuliert: Förderer, Mäzene und Sponsoren zu finden, die bereit sind, großzügig in Wissenschaft zu investieren.

Das ist nicht immer ganz einfach. Für soziale oder kulturelle Zwecke zu spenden, ist traditionell schwer angesagt und natürlich auch gut. Sein Geld wissenschaftlichen Projekten zur Verfügung zu stellen, ist dagegen weniger hip, wenngleich ebenso sinnvoll und für folgende Generationen lebensnotwendig.

Dem Projekt TU & You liegt die Erkenntnis zugrunde, dass die Bereitschaft, wissenschaftliche Projekte zu unterstützen, vorhanden ist, die Motive aber höchst unterschiedlich sein können: das klassische Mäzenatentum, das Engagement in Stiftungen oder professionelles Sponsoring, also im Kern ein Geben und Nehmen zum Vorteil aller. Dem soll Rechnung getragen werden.

„Jeder hat seine eigenen Motive“, sagt König. Er kennt sie alle. Unternehmer wie Michael O. Grau, geschäftsführender Gesellschafter des Lackherstellers Mankiewicz Gebr. & Co. und seit Jahren Stifter der TUHH, durch dessen finanzielle Unterstützung kürzlich ein interaktiver Lernraum für Maschinenelemente gebaut werden konnte. Einen Schiffbau-Unternehmer, der eine viertel Million Euro in der Erforschung von klimafreundlichen Schiffsantrieben verwendet sehen möchte, damit es „Innovationen aus der TUHH zum Umweltschutz und zur Kostensenkung gibt“ (Grote). Das Großunternehmen Airbus, das mehrere Projekte unterstützt, um daraus später einmal selbst Nutzen zu ziehen. Dr. Grote erklärt: „Die Projektpartner sind regelmäßig bei uns und diskutieren mit Wissenschaftlern und Studierenden die neuesten Trends in der Luftfahrt.“

Und schließlich gibt es noch einen ganz neuen Weg, der das klassische Sponsoring um ein attraktives Weiterbildungsprogramm ergänzt. Diese vom Bundesforschungsministerium ausgezeichnete Form der Weiterbildung entwickelt die TUHH gerade mit Partnern aus der Industrie. Unternehmen können bei



One Family: TU & You ist ein Netzwerk für Sponsoren, Stifter und Förderer; getragen von der Stiftung der Technischen Universität Hamburg-Harburg, dem Alumni und Förderer der TUHH e.V. sowie der TuTech Innovation GmbH.

GRÜNDERKULTUR IN HAMBURG

EVENT TIPP

Podiumsdiskussion: „Gründungskultur in Hamburg“. Teilnehmer: Prof. Dr. Christoph Ihl, Leiter des Instituts für Unternehmertum an der TUHH und akademischer Direktor des TUHH Startup Dock; Tim Jaudszims, Direktor TUHH Startup Dock und Sebastian Tempel, Geschäftsführer TUHH Startup Dock. Moderation: Dr. Ralf Grote, Leiter Präsidialbereich TUHH; Grußwort: Prof. Dr. Garabed Antranikian, Präsident der TUHH.

Dienstag, 9. Dezember 2014, 19 Uhr
Business Club Hamburg, Elbchaussee 43,
22765 Hamburg
 Anmeldung: www.bch.de

diesem Modell technologische Probleme in Kooperation mit der TUHH lösen und gleichzeitig ihre Mitarbeiter auf den neuesten Wissensstand bringen. Am Ende steht so nicht nur die Lösung eines technologischen Problems, sondern auch ein attraktives Weiterbildungsprogramm – Lifelong Learning in bester Form.

Nach dem Vorbild der renommiertesten internationalen Universitäten hilft TU & You so, dass die Technische Universität Hamburg-Harburg auch künftig exzellente Forschungsergebnisse und starken Nachwuchs hervorbringt. Damit irgendwann im Foyer in der Schwarzenbergstraße 93 auch ein Ausstellungsstück seinen Platz findet, von dem die Welt sagt, es hätte unser Leben verändert.

KONTAKT

Stiftung zur Förderung der Technischen Universität Hamburg Harburg
 Bert E. König (Geschäftsführer)
 Tel. 040 386 780 47
b.koenig@tuhh.de
www.tuhh-stiftung.de



„Den Geist offen halten fürs Querdenken“

Clubmitglieder zum Thema „Lifelong Learning“



ALEXA DESCH-GERBER

Lead up!
Geschäftsführerin

Wenn man seine Chancen ergreift, kontinuierlich zu lernen und sich weiterzuentwickeln, privat wie auch beruflich, hält man seinen Geist offen fürs Querdenken – und daraus entsteht Innovation. Die Berufswelt entwickelt sich schnell, dynamisch und kontinuierlich. Wer zum Stillstand kommt, läuft Gefahr, den Anschluss zu verlieren, gerade auch im Zuge der Globalisierung. Lebenslanges Lernen ist ein Prozess, der zum Teil der eigenen Persönlichkeit wird und als Puzzleteil bei der Gestaltung der eigenen „Brand“ dient. Erfolgreiches Selfbranding, die Vermarktung der Marke „Ich“, ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor in der Geschäftswelt, dessen sich noch nicht viele bedienen. Branding ist auch für Arbeitgeber ein Thema, um für zunehmend selbstbewusste Mitarbeiter attraktiv zu sein. Die US-Amerikaner machen es besser als wir. Dort gehören Seminare zum guten Ton.



ILONA SCHUMACHER

Coaching + Consulting
Business- und Executive Coach

Es ist keine neue Erkenntnis, dass der Mensch ständigen Veränderungen ausgesetzt ist. Heute haben sich jedoch das Tempo und das Maß des Wandels massiv erhöht. Arbeitgeber sollten ein anregendes Arbeitsumfeld schaffen, in dem Mitarbeiter innovativ und flexibel handeln können. In eng umgrenzten Arbeitsstrukturen und mit einem Führungsverhalten aus dem vergangenen Jahrhundert ist dies nicht zu gewährleisten. Die Mitarbeiter hingegen müssen sich Veränderungen gegenüber öffnen. Sie sollten die Chancen wahrnehmen und sich nicht primär auf die Risiken fokussieren. Dazu bedarf es jedoch eines hohen Maßes an Vertrauen in das Unternehmen und dessen Führung. Eines steht fest: Lernen macht Spaß!

PROF. DR. GEORG PLATE

Nordakademie
Vorstand und Präsident

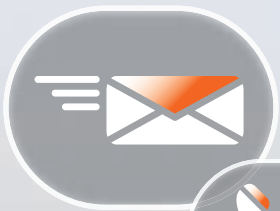
Auch wenn „Hänschen“ fleißig gelernt hat, muss „Hans“ trotzdem ein Leben lang weiter lernen, wenn er nicht zum „Althans“ werden will. Lebenslanges Lernen muss jedoch nicht nur Pflicht sein, sondern kann und sollte als Kür empfunden werden. Niemand hat dies besser ausgedrückt als Albert Einstein - Genie, Nobelpreisträger und wohl der erste Popstar unter den Wissenschaftlern. Von Reportern in den USA nach dem Geheimnis seines überragenden Erfolgs befragt, antwortete er: „Das ist ganz einfach. Ich habe mich lediglich an jedem Tag meines Lebens bemüht, etwas dazuzulernen. Ich bin nun einmal leidenschaftlich neugierig!“



DAVID MUSKI

Wall Street English
Corporate Sales Director Germany

Ein Zitat unseres Unternehmensgründers Tiziano Peccenini trifft es sehr genau: „Education is the engine of life“. Wir lernen von Geburt an, entwickeln unsere Persönlichkeit durch Erfahrungen weiter. Lebenslanges Lernen ist für mich ein Lifestyle und nicht verhandelbar. Je größer unser Bildungskonto ist, desto reifer sind wir als Mensch. Mitarbeiter sind das größte Kapital einer jeden Organisation. Ihnen Zeit zur weiteren Qualifikation zur Verfügung zu stellen, ist ein unglaublich starkes Führungstool. In einer sich so schnell globalisierenden und stark kommunizierenden Welt kann zum Beispiel das Erlernen oder Festigen einer Sprache das Selbstbewusstsein eines Mitarbeiters enorm stärken. Aber auch Webinare, Seminare und standortübergreifende Besuche und Reisen sind durchaus geeignet – natürlich immer den Interessen des Mitarbeiters angepasst.



QSC®-tengo:

ARBEITEN SIE DOCH,
WO SIE WOLLEN!



Den Arbeitsplatz nach Hause auf den Balkon verlagern? Im Handumdrehen. Noch schnell in die Filiale? Nur eine Videokonferenz entfernt. Schon auf dem Heimweg mit der Zusammenarbeit beginnen? Der Zug wird zum Büro.

Mit den Cloud Services von QSC®-tengo ist Ihr Arbeitsplatz immer dort, wo Sie gerade sind. Ihre Programme, Dokumente, Nachrichten und Kontakte sind online und synchron mit dabei. In virtuellen Projekträumen arbeiten Sie mit Kollegen standortübergreifend zusammen. Und ist doch einmal eine Dienstreise notwendig, bleiben Sie über Ihre Büronummer erreichbar. Offline? Nur, wenn Sie Feierabend machen!

QSC®-tengo: ALLES IN MEINER HAND



Info-Line: 0800 34 68 266
<http://www.qsc.de/go/515>

QSC AG

EIN PLATZ FÜR HOHE TIERE

*Der neue Partner des Business Club Hamburg, der **Capital Club East Africa**, liegt im Zentrum von Kenias Hauptstadt Nairobi. Dort treffen sich Geschäftsleute und Unternehmer aus aller Welt.*



Der Nairobi Nationalpark ist Kenias erster Nationalpark. Die Masai-Giraffen gehören zu den 80 Tierarten, die frei herumlaufen. Im Hintergrund ist die Skyline von Nairobi zu erkennen – sie ist nur sieben Kilometer entfernt.



Im Signature Grill im siebten Stock des Hauses können Gäste hervorragend essen und dabei die herrliche Aussicht auf Nairobi genießen. Nach dem Training entspannen Sportler in der Fitness-Lounge (Foto rechts).



Text: **Bettina Rühl**

Wie alles angefangen hat, ist bezeichnend für den zugleich intimen und internationalen Charakter des ersten privaten Business Club Ostafrikas, den Capital Club in der kenianischen Hauptstadt Nairobi. Eine Handvoll kenianischer Unternehmer saß vor rund vier Jahren im Capital Club in Dubai zusammen, in der gediegenen Abgeschlossenheit der dortigen Mitgliederbar. Plötzlich stand die Idee im Raum: „So einen Club brauchen wir auch in Nairobi!“ So jedenfalls erzählt der britische Geschäftsführer Andrew Christon die Geschichte des Clubs, den er im Dezember 2013 in Nairobi eröffnete. Und der in der Tat vieles mit dem Schwesterunternehmen in Dubai gemeinsam hat. Das beginnt mit der internationalen Zusammensetzung seiner Mitglieder: Ähnlich wie Dubai ist auch Nairobi ein Schmelztiegel der Kulturen, die wirtschaftlichen Möglichkeiten locken Investoren und Unternehmer aus aller Welt.

Weiter geht es mit dem Blick über die Dächer einer Stadt, die sich im wirtschaftlichen Aufbruch befindet. Der Capital Club Nairobi residiert in den Stockwerken vier bis sieben eines Gebäudes, das die Imperial Bank kürzlich errichtete. Weil bei der Zusammenkunft in Dubai auch ein Clubmitglied der Imperial Bank mit am Tisch saß, kam der Wunsch nach einem Business Club den Bauherren so rechtzeitig zu Ohren, dass sie die vier Etagen problemlos aufstocken konnten. Im besten Fall „funktioniert“ der Club genau so: Ideen werden geboren, Synergien entstehen und das nötige Kapital ist in Kürze aufgebracht.

Architektonisch sei der hiesige Club „einer der besten der Welt“, meint Christon, der das beurteilen kann. Er hat vergleichbare Einrichtungen schon in Bangkok, Dubai, Jakarta, London, Moskau und anderen Städten aufgebaut oder geleitet. „Man spürt hier, dass nicht Büroetagen umgebaut, sondern dass die Räumlichkeiten für den Club entworfen wurden.“

Geradezu stolz führt er auf die riesige Dachterrasse, an zwei Seiten geht der Blick über die Skyline der Stadt. 200 Gäste finden gleichzeitig Platz. Im boomenden Stadtteil Westlands gelegen, ist das Gebäude der Imperial Bank von den modernen oder entstehenden Hochhäusern anderer Banken und Unternehmen umgeben. Viele Mitglieder müssen nur ein paar hundert Meter zurücklegen, wenn sie in den Club kommen wollen, um sich hier beispielsweise mit Geschäftspartnern zum Lunch zu treffen. An klaren Tagen reicht die Sicht von hier oben bis zum Flughafen

von Nairobi und in der Ferne sind schemenhaft noch die Ngong Hills zu sehen, die durch Karen Blixens Roman „Jenseits von Afrika“ berühmt wurden.

Hier oben befindet sich von mehreren Restaurants des Clubs das wichtigste. Auf die exzellente Qualität des Essens wird größter Wert gelegt.

Chefkoch Luigi Frascella ist Südtaliener. Andrew Christon hat seine Künste in Dubai kennengelernt und ihn davon überzeugt, den Sprung nach Nairobi mit ihm gemeinsam zu wagen. Zusammen mit Luigis Partnerin Tamara, die in Nairobi die Leitung der Patisserie übernahm. Der 36-Jährige hat in Europa in mehreren Restaurants gekocht, die mit Michelinsterren ausgezeichnet sind. Während der Jahre im Ausland hat er sein Können noch verfeinert und erweitert. Unter seinen Gästen waren schon Stars wie Johnny Depp, Angelina Jolie, Brad Pitt, Al Pacino und Tina Turner.

Neben dem grandiosen Ausblick, den die Dachterrasse bietet, sei auch die exquisite Qualität des Essens für viele Mitglieder ein Anreiz, den Club regelmäßig aufzusuchen, meint Christon. So entstehen viele Momente, die er als „magisch“ bezeichnet: „Hier passieren Begegnungen, die in einem Hotel oder Restaurant völlig unmöglich wären“, sagt er. Laufend werden Geschäfte abgeschlossen, Verträge eingefädelt, Kontakte geknüpft.

Nach den ersten acht Monaten seiner Existenz hat der Club bereits 600 Mitglieder, hinzu kommen eingeschriebene Partner. Unter den Mitgliedern sind etliche Bankhäuser und Fluggesellschaften, Consultingfirmen und international renommierte Finanzberater sowie die Botschafter mehrerer Länder. Ihnen allen stehen Konferenzräume unterschiedlicher Größe zur Verfügung, die für Videokonferenzen mit der modernsten Technik ausgestattet sind.

Absolut „up to date“ ist aber nicht nur die Technik, sondern auch die gesellschaftliche Seite des Clubs. „Wir sind ein Club des 21. Jahrhunderts“, sagt Christon. Während die Räumlichkeiten tagsüber eher dem Geschäftlichen dienen, werden sie abends zur Bühne für das soziale Leben. Die Kulisse bieten die funkelnden Lichter von Nairobi, unten in den Straßen von Westlands ist das Nachtleben rege. Zu den beliebtesten Events gehören die samstäglichen Jazzabende auf der Dachterrasse. In regelmäßigen Abständen werden namhafte Gastredner eingeladen oder andere



Veranstaltungen organisiert, die kulinarisch reizvoll und intellektuell anregend sind.

Weil sich die Sicherheitslage in Nairobi in den vergangenen Monaten verschlechtert hat, seien diese Veranstaltungen beliebter denn je, sagt Christon. „Viele fühlen sich in unseren Räumen jetzt sicherer als draußen auf den Straßen der Stadt.“ Die Verunsicherung begann mit dem Anschlag auf das Westgate-Einkaufszentrum im September 2013, bei dem mehr als 70 Menschen starben. „Viele unserer Mitglieder kennen jemanden, der davon betroffen war, oder sie waren sogar selbst betroffen“, bedauert Christon. „Das war ein harter Schlag für alle, aber ein paar Wochen später ging das Leben wieder seinen gewohnten Gang.“ Letztlich geht es den meisten genauso wie ihm, einem Briten, der mit seiner Frau und zwei Kindern in Nairobi lebt: Die Möglichkeiten dieser wirtschaftlich aufstrebenden Stadt verlocken zum Bleiben. „Viele Investoren entdecken gerade erst das Potential von Ostafrika.“ Trotz der in Bezug auf die Sicherheitslage schlechten Schlagzeilen gründen gerade jetzt viele namhafte internationale Unternehmen eine Filiale in Nairobi. Die Investitionen aus dem Ausland seien interessanter denn je, Europa und die USA versuchten, die verlorenen Marktanteile von China zurückzuerobieren. „Insofern kam der Club genau zum richtigen Zeitpunkt“, meint Christon. Kein Wunder, die kenianischen Ideengeber zu dessen Gründung waren ja so nah am wirtschaftlichen Puls ihrer Heimat, wie man nur sein kann. Selbstverständlich ist der Capital Club Nairobi rund um die Uhr bewacht, die Sicherheit der Mitglieder ist garantiert. Und das auf eine so diskrete Weise, dass über den Dächern von Nairobi nur das andere zählt: der vielversprechende Kontakt zu Geschäftspartnern oder das Leben auf der vielleicht exquisitesten sozialen Bühne, die diese Stadt zu bieten hat.

Der East Africa Club sorgt für beste Unterhaltung. Neben regelmäßigen Jazz-Konzerten gibt es Vorträge namhafter Gastreferenten.

Andrew Christon ist General Manager des Capital Club Nairobi.



Bettina Rühl berichtet seit 25 Jahren aus Afrika, seit 2011 lebt sie auch dort – in Nairobi. Ihre Features erscheinen in TV, Hörfunk und Printobjekten wie der Berliner Zeitung.

PARTNER DES CLUBS

Um seinen Mitgliedern den Aufenthalt in anderen Städten und Ländern angenehm zu gestalten, erweitert der Business Club Hamburg ständig sein Kooperationsnetzwerk. Diese Clubs können von Mitgliedern genutzt werden:

Havanna Lounge Bremen
www.havannalounge.de

Capital Club Bahrain
www.capitalclubbahrain.com

Capital Club Dubai
www.capitalclubdubai.com

Capital Club East Africa Nairobi
www.capitalclubea.com

Wirtschaftsclub Düsseldorf
www.wirtschaftsclubduesseldorf.de

The Royal Scots Club Edinburgh
www.royalscotsclub.com

Airport Club Frankfurt
www.airportclub.de

Rotonda Club Köln
www.rotonda.de

Club International Leipzig
www.club-international.de

National Liberal Club London
www.nlc.org.uk

Prague Business Club
www.businessclub.cz

Business Club Schloss Solitude Stuttgart
www.businessclub-schloss-solitude.de

Diplomatic Council Wiesbaden
www.diplomatic-council.org

Haute Zürich
www.haute.ch

Neuer Kooperationspartner:

Capital Club East Africa Nairobi

Der Capital Club bietet Mitgliedern des Business Club Hamburg zahlreiche Services. Das Haus ist Montag bis Samstag (ab 11 Uhr bis 23 Uhr) geöffnet. Neben der ausgezeichneten Küche gibt es eine Bar mit großartiger Aussicht sowie einen großzügigen Fitnessbereich. Konferenzräume können auf Wunsch angemietet werden. Möchten Sie den Capital Club in Nairobi besuchen, wenden Sie sich bitte – wie bei allen Partnerclubs des Business Club Hamburg – an unser Veranstaltungsteam (040 42 10 70 01 42), das Ihnen gerne hilft.

Capital Club Nairobi

Level 4-7 Imperial Court
Westlands Road
Nairobi, Kenia
Tel: +254 709 03 80 00
www.capitalclubea.com

Viel mehr als eine elektronische Geldbörse!

Business mit Yapital.

Entdecken Sie Yapital für Ihr Unternehmen. Die sichere, kanalübergreifende Zahlungsmethode, die sich nahtlos in Ihre bestehende Infrastruktur einfügt.

- ✓ Erhalten Sie garantierte Zahlungen – mit Transaktionen in Echtzeit
- ✓ Steigern Sie Ihren Umsatz, indem Sie Marketing- in Vertriebskanäle umwandeln
- ✓ Sorgen Sie für mehr Kundenzufriedenheit durch einen vereinfachten Bezahlprozess
- ✓ Höchste Datensicherheit bei geringster Datenabfrage

So geht Business The Yapital Way – einfach, schnell und sicher:



ONLINE



IM GESCHÄFT



AUF RECHNUNG

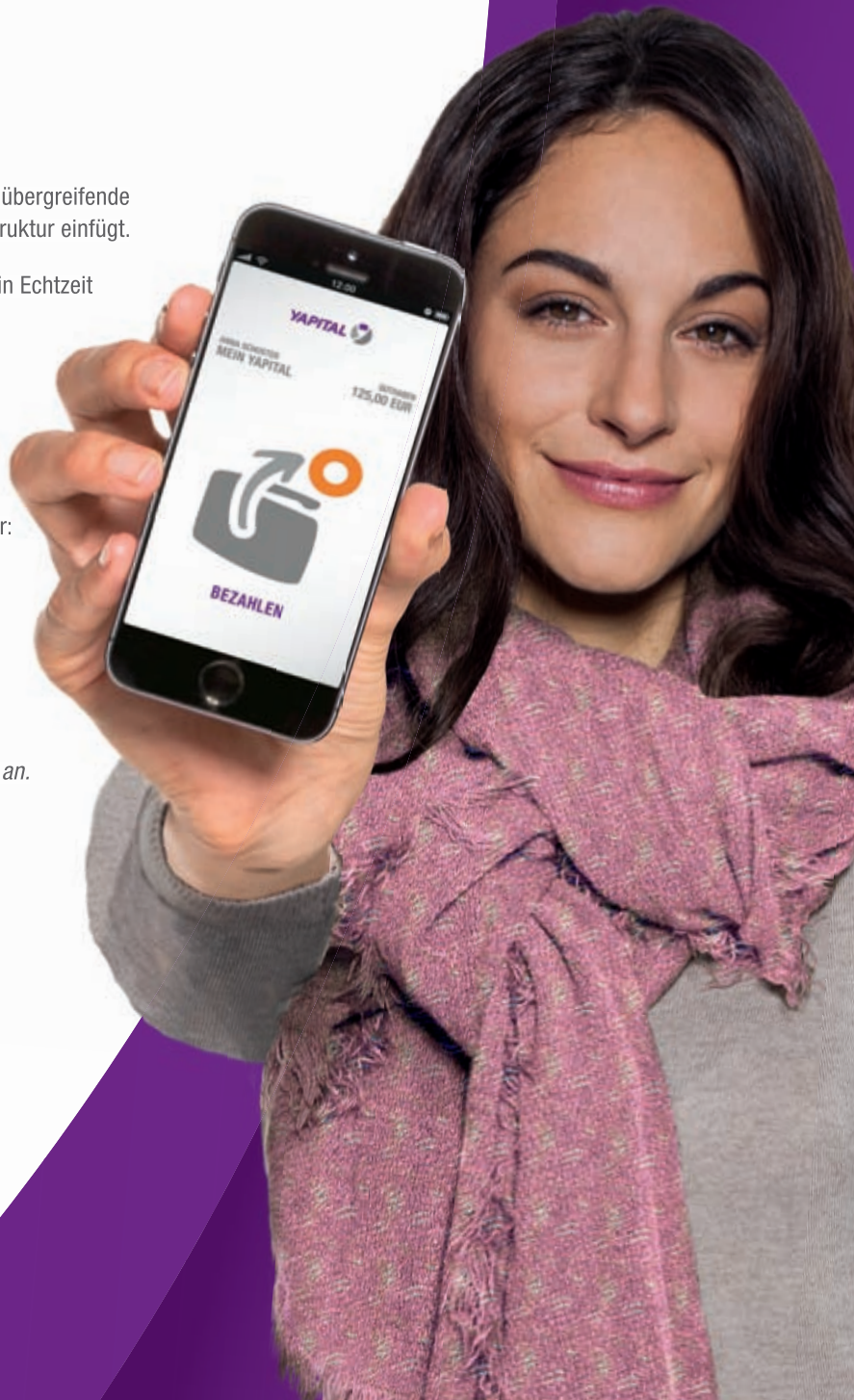
Sprechen Sie unser Business Development Team noch heute an.

00800-927 927 30 (gebührenfrei)

business.support@yapital.com

Für weitere Informationen.

www.yapital.com/business



SAUBER GEMACHT!

*An acht Standorten in Hamburg und Schleswig-Holstein bietet der autorisierte Mercedes-Benz Service **NORD-OSTSEE AUTOMOBILE** höchsten Standard an technischer Entwicklung und Dienstleistung.*



Bei Nord-Ostsee Automobile ist Service alles: In modernen Werkstätten werden die Fahrzeuge gewartet und repariert.



Das Center Alstertal am Poppenbütteler Weg wurde umweltgerecht modernisiert und dafür ausgezeichnet.



Die Kompetenz-Teams von Nord-Ostsee Automobile sorgen für Rundum-Betreuung.

Text: **Michael Specht**

Mercedes-Benz ist nicht nur der älteste Autobauer der Welt, sondern gehört heute zu den fortschrittlichsten und innovativsten der Branche. Dies gilt vor allem auch für das Thema „Alternative Antriebe“. Kein anderer Premiumhersteller bietet dem Kunden ein breiter gefächertes Programm als der Stuttgarter Konzern. Das reicht vom kleinen Elektro-Smart Fortwo über die B-Klasse Electric Drive, die es von Dezember an zu kaufen gibt, bis hin zum jüngsten Öko-Flaggschiff der Marke – der S-Klasse mit Plug-in-Hybridtechnik. Die Kombination aus Elektro- und Verbrennungsmotor gilt derzeit als das Beste aus zwei Welten. Man ist in der Stadt bis zu 30 Kilometer elektrisch und damit lokal emissionsfrei unterwegs, kann aber auch wie gewohnt lange Strecken komfortabel mit dem Biturbo-Sechszylinder zurücklegen. An der Steckdose lassen sich die Batterien – sie liegen im Fahrzeugheck – in nur wenigen Stunden wieder aufladen. Die gute Nachricht: Der Hybrid wird schon kommendes Jahr auch in der C-Klasse zu haben sein und soll Zug um Zug auf nahezu alle Baureihen bei Mercedes ausgeweitet werden.

Viele dieser sparsamen, ökologischen Hybrid-Versionen sind – neben den klassischen Autos – bei Nord-Ostsee Automobile in Heide anzuschauen und Probe zu fahren. Das mittelständische Unternehmen mit seinen insgesamt acht Standorten in Hamburg und Schleswig-Holstein hat sich nicht nur den Umweltschutz auf die Fahnen geschrieben, auch Kundenkomfort und ein exzellenter Service sind ganz oben angesiedelt. Gerade wurde in die umweltgerechte Modernisierung des Centers Alstertal am Poppenbütteler Weg kräftig investiert.

Die Hamburger Umweltsenatorin hat dieses Engagement von Nord-Ostsee Automobile am Standort Alstertal im Rahmen der Umweltpartnerschaft ausgezeichnet. Der Service und die Angebote von Nord-Ostsee Automobile werden jährlich von 50 000 Kunden genutzt. Dabei liefert der Mittelständler PKW und Nutzfahrzeuge von der Verkaufsstelle in Heide direkt an Endkunden in ganz Europa.

Parallel zum Hybrid reift bei den Stuttgarter Entwicklern bereits eine weitere neue Antriebsform heran: die Brennstoffzelle. Auch hier gehört Daimler zu den Pionieren der Szene. In den Brennstoffzellen, auch gern „Fuel Cells“ genannt, wird Sauerstoff mit Wasserstoff chemisch in Strom umgewandelt. Dieser Strom treibt wiederum einen Elektromotor an. Als „Abgas“ fällt lediglich Wasserdampf an. Eine saubere Sache also. Ein Brennstoffzellenfahrzeug ist damit gewissermaßen ein Elektroauto, das sein eigenes Kraftwerk an Bord hat. Das Tanken dauert wie bei Benzin oder Diesel nur wenige Minuten. Transportiert wird das Gas in Spezialbehältern unterm Wagenboden. Die Reichweite beträgt mehr als 500 Kilometer.



Nord-Ostsee Automobile ist Umwelt-Partner und Luftgüte-partner in Hamburg.

Seit Jahrzehnten gilt Mercedes auch als die Automarke mit dem höchsten Anspruch an die Sicherheit. Dabei ist längst nicht mehr nur die Crashesicherheit gemeint, sondern vielmehr die intelligente Verknüpfung der zahlreichen elektronischen Assistenzsysteme. Keiner vollzieht diesen Schritt so perfekt wie Mercedes. Mit bis zu 20 verschiedenen Assistenzsystemen lässt sich beispielsweise die S-Klasse ausstatten. Viele davon sind bereits serienmäßig an Bord. So folgt das Topmodell der Marke im Stop-and-Go-Verkehr auf der Autobahn bereits selbstständig dem Vordermann oder bremst in der City automatisch für Fußgänger und stehende Autos an der Ampel. Zur kompletten Vermeidung von Unfällen ist jedoch sowohl die vollständige Vernetzung der Autos untereinander (Car-to-Car-Communication) als auch die mit der Infrastruktur (Car-to-X) notwendig.

Wie weit im Voraus der Daimler Konzern denkt und handelt, zeigt das innovative Mobilitätskonzept Car2go. Jeder von uns hat sicher schon die kleinen blau-weißen Smarts in der Hamburger City umherfahren sehen. Motto: Mieten im Minutentakt. Einsteigen, losfahren, abstellen. Was 2009 in Ulm quasi als haus-eigener Carsharing-Dienst begann, hat sich zu einem modernen Mobilitätsangebot gemausert. Viele tausend Menschen nutzen bereits Car2go, denn sie wollen ein Auto nicht zwangsläufig besitzen, sondern nur fahren, wenn sie es brauchen. Außer in Hamburg läuft Car2go auch in anderen deutschen Großstädten, unter anderem in Berlin, Frankfurt und München. In Europa sind es die Metropolen Mailand, Wien, Rom und Amsterdam. Und selbst Amerika und Kanada erobert der kleine Smart mit seinem modernen Mietkonzept. Weltweit sind über 800 000 Kunden registriert und mehr als 11 000 Smart Fortwo im Einsatz.

KONTAKT FÜR MERCEDES-BENZ SERVICE UND SMART SERVICE

Nord-Ostsee Automobile
info@nord-ostsee-automobile.de
www.nord-ostsee-automobile.de

EIN KESSEL BUNTES

*Die Hamburger Morgenpost ist die älteste Boulevardzeitung der Stadt. Doch ihre Auflage schwächelt. Geschäftsführerin **SUSAN MOLZOW** hat sich zum Ziel gesetzt, den Verlag mit neuen Produkten fit für die Zukunft zu machen.*

Text: **Achim Schneider** Foto: **Martina van Kann**

Als Susan Molzow ihren ersten Job bei der Hamburger Morgenpost übernahm, war die Zeitungswelt noch eine andere. „Da wurde noch alles per Hand gemacht“, sagt sie mit einem Schmunzeln. Die gebürtige Hamburgerin hat Betriebswirtschaft mit dem Schwerpunkt Steuerrecht studiert – und erfolgreich abgeschlossen. Schon damals war ihr klar, „dass sie genau das beruflich nicht machen wollte“.

Die Betriebswirtin schaute sich um, beschäftigte sich mit vielen Sachen und landete „aus reinem Zufall“ im Verlag. Susan Molzow stieg 1990 bei der Hamburger Morgenpost als Assistentin der Geschäftsleitung ein. Es war die richtige Entscheidung: „Ich habe schnell gemerkt, dass mir die Atmosphäre, das Zusammenarbeiten von Kreativen, Kaufleuten und vielen unterschiedlich ausgebildeten Menschen und Persönlichkeiten sehr gefällt.“ Sie fand sich schnell zurecht, war erfolgreich und wurde stellvertretende Verlagsleiterin. Doch irgendwann kam ihr der Gedanke, etwas Neues auszuprobieren. Molzow wechselte und wurde Verlagsleiterin bei Gruner + Jahr's Magazin Gala.

Sieben Jahre war sie von der „Mopo“ weg. Dann erhielt Molzow das Angebot, als Geschäftsführerin bei Hamburgs ältester Boulevardzeitung, einzusteigen. Eine Offerte, die sie nicht ausschlagen konnte. Sie kehrte zurück ins Verlagshaus in der Griegstraße und fühlte sich sofort wohl. „Die Rückkehr hat sich vertraut angefühlt und es hat mir gefallen, wieder in die Zeitungswelt einzutauchen. Da geht alles schneller zu als beim Magazin. Das gefällt mir“, beschreibt sie ihr Comeback bei der Zeitung.

Es hat sich einiges geändert in der Zwischenzeit. „Früher haben die Menschen eher neben- und gegeneinander gearbeitet“, erinnert sich Molzow. Das funktioniert in Zeiten von Auflagenschwund im Printbereich und gleichzeitigem Ausbau der Digitalisierung nicht. Sie sieht es als vornehmliche Aufgabe an, Ideen zu entwickeln, damit Redaktion und Verlag gemeinsam und erfolgreich an übergreifenden Produkten arbeiten. Dabei helfen die Erfahrungen, die sie bei anderen Projekten gesammelt hat: „Ich habe viele Impulse aus der Arbeit mit den Magazinen mitbringen können“, so Molzow.

Nach ihrer Einschätzung hat die Hamburger Morgenpost durchaus eine Bedeutung in der umkämpften Medienlandschaft der Hansestadt. „Doch die häufigen Besitzerwechsel haben dem Verlag nicht gut getan und das Image von Mitarbeitern und Marke beschädigt“, stellt Susan Molzow rückblickend fest.

Mittlerweile befindet sich der Verlag der Hamburger Morgenpost in „ruhigerem Fahrwasser“ und ist breiter aufgestellt.

Unter der Führung von Susan Molzow wurden weitere Geschäftsfelder erschlossen. Es gibt viele neue Produkte, die um die Tageszeitung herum entwickelt worden sind. „Das Geschäft von Verlagen ist sehr vielfältig geworden. Wir glauben, dass Lifestyle, Musik und sogar Mode zu unserer Marke passen“, sagt sie.

Neben dem Kernobjekt Morgenpost print und digital bietet die Marke Mopo einen Kessel Buntes: e-Books, Bücher, Workshops, Musik- und Laufevents sowie Merchandising-Produkte. Für kleine- und mittelständische Unternehmen wurde eine innovative App entwickelt, mit der die Kunden Imagepflege betreiben sowie ihre Kundenbeziehungen pflegen können. „Die Zeiten, in denen die Werbekunden anrufen und sagen, sie wollen eine Anzeige buchen, sind vorbei. Es geht darum, in Medienlösungen zu denken und den Kunden maßgeschneiderte Angebote zur Verfügung zu stellen“, sagt die Verlagschefin.

Die Medienexpertin strahlt im Gespräch in ihrem großräumigen Büro eine beinahe ansteckende Gelassenheit aus. Kann sein, dass das ihrer bodenständigen Lebensweise geschuldet ist. „Entschleunigung“ ist das Stichwort. Die 48-Jährige gönnt sich – trotz aller Hektik im Tagesgeschäft – Auszeiten. „Urlaub muss sein“, sagt sie. „Ich habe ein großartiges Team, auf das ich mich verlassen kann. Am liebsten begibt sie sich auf Städtereisen oder Kurztrips – zum Beispiel nach Rom, Mallorca oder in die Toskana. Sie verbringt viel Zeit mit ihrer zehnjährigen Tochter, zieht gern die Joggingsschuhe an und wenn noch Zeit ist, geht Susan Molzow zum Training in den Fitnessclub. „Aber nicht so oft“, wie sie gesteht.

Susan Molzow hat sich beim Einstieg in die Geschäftsführung 2010 das anspruchsvolle Ziel gesetzt, den Hamburger Morgenpost-Verlag fit für die Zukunft zu machen. Dennoch bleibt sie gelassen: „Ich empfinde das als Herausforderung – nicht als Last.“

KONTAKT

Morgenpost Verlag GmbH
Griegstraße 75
22763 Hamburg
Tel: 040 80 90 57-0
verlag@mopo.de
www.mopo.de



Hamburger Morgenpost und Susan Molzow – dass passt zusammen. Hier begann ihre Verlags-Karriere. Nach einem siebenjährigen Ausflug zu Gruner + Jahr übernahm sie 2010 die Geschäftsführung in der Griegstraße.

DAS PRICKELN DES MEERES

*Seit 20 Jahren ist **JENS GARDTHAUSEN** bei Moët Hennessy Deutschland, seit vier Jahren als Geschäftsführer. Er genießt das Leben mit Champagner, Wein und Spirituosen – und emotionale Momente am Strand.*

Text: **Nina Schwarz**

Alte Sachen haben es Jens Gardthausen angetan. Das können betagte Boote oder Yachten sein, die ihn faszinieren. Auch Häuser, wie sein eigenes in Wentorf, das eigentlich ein altes Kaffeemühlenhaus ist. Oder antike Möbel, wie das Schränkchen von seiner Großmutter, in dem seine Hausbar Platz gefunden hat. „Alte Sachen haben eine Seele“, schwärmt der 49-Jährige und lehnt sich in der grünen Leder couch zurück. „Da steckt viel Geschichte, Tradition und Handwerkskunst drin.“

Eben diese Dinge sind es auch, die Gardthausen an seiner Branche schätzt, in der er schon so lange arbeitet. Seit 20 Jahren ist er bei der Moët Hennessy Deutschland GmbH, der Vertriebsgesellschaft von Louis Vuitton Moët Hennessy (LVMH) für Champagner, Wein und Spirituosen. Seit knapp vier Jahren sorgt er als Geschäftsführer dafür, dass edle Tropfen wie Dom Pérignon, Veuve Clicquot, Krug oder Ruinart die Kehlen anspruchsvoller Kunden hinunterrinnen. „Das sind alles traditionsreiche Marken“, sagt er und fügt mit Begeisterung in der Stimme hinzu: „Denken Sie an all die Arbeit, die da investiert wird, die lange Reifezeit, die Lagerung – das ist echte Handarbeit. Kaum einer weiß doch, was hinter einem Cognac, einem hochwertigen Wein oder einem Champagner steckt.“

Zum nachmittäglichen Treffen im Business Club bestellt Gardthausen erst einmal einen Espresso. Er ist kürzlich aus München zurückgekommen, wo sich die Deutschland-Zentrale seines Unternehmens befindet. Da es ihn als gebürtigen Schleswig-Holsteiner nach einigen Jahren in Süddeutschland zurück in den Norden zog, nimmt er es in Kauf, mit dem Flugzeug ins Büro zu pendeln. Viel unterwegs ist er ohnehin. Ob bei einem Dom Pérignon-Dinner im Berliner Bärensaal, auf der Fashionweek oder bei einem Champagner-Picknick auf dem Nymphenburger Schloss – der Geschäftsführer ist immer dort, „wo unser Business ist, wo unsere Marken stattfinden“. Zwei Abendveranstaltungen pro Woche sind normal – „und machen ja auch Spaß“, lacht der kontaktfreudige Geschäftsmann. „Eine tolle Bar hat einfach eine super Atmosphäre“, sagt er. „Das genieße ich schon.“

Ein Business-Alltag voll mit Premiumprodukten, Nobel-Locations, finanzkräftigen Kunden – die Gefahr, dass so viel Pomp den Charakter verdirbt, besteht bei Jens Gardthausen nicht. Vom Image eines eitlen Snobs ist er auch nach zwei Jahrzehnten in der Luxusgüterbranche so weit entfernt wie ein Dom Pérignon davon, eine schnöde Prickelbrause zu sein. Er trägt einen dunkel-

blauen Anzug, die Haare zurückgekämmt, ums Handgelenk schlängeln sich drei dünne Lederarmbänder. „Ich bin ein ganz normaler Jeansträger, sehr casual normalerweise“, erzählt der Chef von knapp 100 Mitarbeitern, während er sein Jacket gut gelaunt über die Sofalehne wirft. Außerdem sei er ein „leidenschaftlicher Biergenießer“, der gerne mal ein Astra am Elbstrand trinkt und sich über Siege des FC St. Pauli freut.

Diese Bodenständigkeit kommt nicht von ungefähr. Im schleswig-holsteinischen Einfeld geboren, wuchs Gardthausen in einer Handwerkerfamilie auf. Seine beiden Brüder leiten heute noch den Familienbetrieb in Neumünster. Nach einer Trainee-Ausbildung bei Rewe in Hamburg wechselte er zu Mars in die Abteilung Vertrieb und Marketing. 1995 warb ihn Moët Hennessy ab und es folgte eine „typische Vertriebskarriere“, für die er 1998 in die Zentrale nach München wechselte.

Nach zehn Jahren im Süden konnte ihm selbst ein Häuschen am Ammersee das Heimweh nach Norddeutschland nicht mehr nehmen. „Ich brauche das Meer“, sagt er. „Das ist für mich die totale Erholung.“ Dort verbringt er am liebsten seine Zeit mit seiner Frau und den drei Kindern – sowie mit dem neuesten Familienzuwachs, einem Labradoodle. Und wenn sie dann am Strand sitzen, die Kinder spielen, die Sonne geht unter – dann ploppt bei den Gardthausens auch schon mal der Champagnerkorken aus der Flasche. Es sind „die emotionalen, die unerwarteten Momente“, die Gardthausen so liebt und die er auch seinen Kunden nahebringen will.

Privat hat er sich einen Traum bewahrt: Eine alte Kate kaufen, mit Reetdach, irgendwo in Schleswig-Holstein. Wichtig nur: „Sie muss ein kleines Guckloch haben, durch das ich aufs Meer schauen kann.“ Und wenn dann noch ein Tropfen aus der unternehmenseigenen Kollektion im Kühlschrank kaltsteht, dann ist da schnell wieder so ein Moment – einfach zum Genießen.

KONTAKT

Moët Hennessy Deutschland GmbH
Seidlstraße 23
80335 München
Tel: 089 99 421-0
info-wsg@moet-hennessy.de
www.moet-hennessy.de



FOTO: MARTINA VAN KANN

Gutgelaunter Genießer: Jens Gardthausen, Geschäftsführer von Moët Hennessy Deutschland begeistert sich vor allem für alte Dinge und emotionale Momente. Bereits seit 20 Jahren ist er in der Luxusgüterbranche tätig.

PLATZ FÜR GROSSE IDEEN

Als Market Officer bei der US-Firma Prologis ist es **ROLAND HENNEBACH** gewohnt, in großen Dimensionen zu denken. Der 62-Jährige sucht, plant und entwickelt Großlogistikanlagen im Norden Deutschlands – und schwärmt vom Leben in Hannover.

Text: **Nina Schwarz**

Wenn Roland Hennebach eine Immobilie oder ein Grundstück besichtigt, sind bequeme Schuhe keine schlechte Sache. Die Objekte, die ihn beruflich interessieren, verfügen über enorme Ausmaße – 10 000 Quadratmeter minimum.

Der 62-Jährige ist First Vice President und Market Officer bei der Firma Prologis, einem globalen Entwickler, Betreiber und Eigentümer von Großlogistikanlagen. „Wir finden Platz für große und ganz große Ideen“, heißt ein Leitspruch des Unternehmens. Hennebach ist derjenige, der dafür sorgt, dass die großen Ideen in noch größeren Hallen unterkommen. Er sucht, wählt, plant und entwickelt die entsprechenden Objekte. „Kleinigkeiten interessieren uns nicht“, scherzt der erfahrene Geschäftsmann – und fügt schnell hinzu: „Nur in der Projektplanung, da müssen wir natürlich auf jedes Detail achten.“

Logistik und Immobilien – das sind seit Langem die Kernbereiche von Roland Hennebach. Nach dem Studium arbeitete der diplomierte Wirtschaftswissenschaftler für verschiedene internationale Großunternehmen und landete eines Tages in der „Kabel-Branche“. Dort war er als Geschäftsführer für BICC Cables und Belden Electronics tätig, bevor er in die Immobilienbranche wechselte. Warum plötzlich Immobilien? „Aus Interesse“, lautet seine schlichte Begründung. „Es war einfach an der Zeit, einen ganz anderen Bereich kennenzulernen.“ Und es sollte genau die richtige Entscheidung für Hennebach sein. Während seiner Tätigkeit bei einem großen Düsseldorfer Maklerbüro lernte er Prologis kennen, „und dann ging alles relativ schnell“, erzählt er. Das war vor 13 Jahren.

Seitdem steht Roland Hennebach im Dienste der großen Dimensionen. Mehr als 53 Millionen Quadratmeter weiträumige Logistikflächen hat das US-Unternehmen Prologis weltweit in seinem Portfolio. Während sich die Deutschlandzentrale in Düsseldorf befindet, ist der internationale Hauptstandort in den amerikanischen Städten San Francisco und Denver. Roland Hennebach ist zuständig für die Region Norddeutschland und hat zusammen mit drei weiteren Mitarbeitern ein Büro in der Hamburger Dependence in Heimfeld bezogen.

Die Freude am Job ist Hennebach nie vergangen. Seine Arbeit sei heute noch so „spannend wie eh und je“, sagt er und vor allem abwechslungsreich. „Man hat mit großen Investitionsentscheidungen zu tun und lernt viele unterschiedliche Leute auf allen Ebenen eines Unternehmens kennen.“ Auch empfindet er die Arbeit für einen amerikanischen Konzern als äußerst angenehm, denn „die Zusammenarbeit mit den Kollegen ist sehr kooperativ und informell“.

Der Standort Hamburg nimmt in seinem Job einen ganz besonderen Stellenwert ein. „Die Stadt ist in Deutschland für uns der bedeutendste Markt“, erklärt Hennebach. Rund eine halbe Million Quadratmeter Lagerfläche von Prologis befinden sich in der Hansestadt, das ist fast ein Drittel der Gesamtlagerfläche in Deutschland.



Pendelt für Prologis zwischen Hannover und Heimfeld: Logistikexperte Roland Hennebach entwickelt Industrieimmobilien in Norddeutschland.

Privat hat Roland Hennebach seinen persönlichen Wohlfühlort woanders gefunden. Er lebt in Hannover, fühlt sich dort „sowohl“ und nimmt das Pendeln zwischen Home Office und Heimfelder Büro gerne in Kauf. Vor drei Jahren entdeckte Hennebach das Golfspiel für sich und ist seitdem „voll infiziert“. Es sei sein „großes Hobby“, sagt er. Mit Kleinigkeiten oder halben Sachen hält sich der erfahrene Großlogistiker auch in seiner Freizeit kaum auf.

KONTAKT

Prologis
Peter-Müller-Str. 16
40468 Düsseldorf
Tel: 0211 542 31 0
info-de@prologis.com
www.prologis.com

› INSPIRIEREN › PLANEN › EINRICHTEN

Das neue designfunktion-**Buch** ist da!

Bestellen Sie kostenlos Ihr persönliches Exemplar unter www.designfunktion.de oder holen Sie es sich in unserem Schauraum in der **Osterfeldstraße 6** in **22529 Hamburg** ab. Lassen Sie sich von der faszinierenden Vielfalt unserer Büro- und Arbeitswelten, Objekteinrichtungen sowie Wohnwelten inspirieren!



DIE KUNST DER FEINEN STRÄUSSE

*Eigentlich wollte **MICHAEL GRAAF** Fotograf werden. Doch dann entschied er sich dafür, das 1876 gegründete Blumengeschäft seiner Vorfahren zu übernehmen. Seine Liebe zu den Blumen hat ihn zu einem erfolgreichen Unternehmer gemacht – weit über die Stadtgrenzen hinaus.*



Flower-Power: Michael Graaf verarbeitet mit seinem Team alle Arten von Schnittblumen zu dekorativen Blumengebinden.

Text: **Achim Schneider**

In das Büro von Michael Graaf gelangt man über eine schmale Stiege. Von diesem gläsernen Kasten im ehemaligen Gewächshaus, hat man einen wunderbaren Blick auf die vielen bunten Schnittblumen, die sein Mitarbeiterteam zu Kunstwerken verarbeitet. Von hier aus leitet der Firmenchef in vierter Generation sein Blumengeschäft.

„Eigentlich hatte ich gar keine Lust, den Blumenladen meiner Eltern zu übernehmen“, sagt der 52-Jährige heute. Er lebte zu Beginn der 80er Jahre in Berlin, träumte von einer Ausbildung zum Fotografen in der renommierten Lette-Schule. In der wilden Zeit hatte er viele Sachen im Kopf. Nur was er genau machen wollte, wusste er nicht. Irgendwann kam Michael Graaf der Gedanke, es doch mit den Blumen auszuprobieren. Er ging ins bayrische Weihenstephan, um dort ein Studium zum staatlich geprüften Floristen zu absolvieren. „Als ich auf der Schule war, fragte mein Vater, ob ich zurückkommen und in das Blumengeschäft einsteigen würde“, erinnert er sich. Nach einigem Überle-

gen hat Graaf den Schritt gewagt. Aber nicht einfach so. Er hat seinen Eltern gesagt, dass er „mit ihrer Firmenphilosophie nicht klarkommt“ und dass er, wenn er einsteigen sollte, es nicht mit ihnen gemeinsam machen würde. Die Eltern mussten sich also für den Sohn oder für das Geschäft entscheiden. Sie haben sich für den Sohn entschieden. Das war 1988. Seitdem führt Michael Graaf den Betrieb im Hamburger Westen.

Das Blumenhaus liegt unscheinbar in einem Wohngebiet. „Publikumsverkehr gibt es hier nicht. Der Laden läuft bis zum heutigen Tag über Mund-zu-Mund-Propaganda“, sagt der Florist. Das funktioniert so gut, dass selbst seine Lieferfahrzeuge in schlichtem Weiß durch die Stadt rollen. Auch das Blumenpapier hat keinen Aufdruck. Michael Graaf bleibt seinem Prinzip seit 26 Jahren treu: „Ich mache grundsätzlich keine Werbung.“ Stattdessen setzt er auf Qualität und Kreativität und pflegt das Verhältnis zu seinen langjährigen Stammkunden. Und das mit großem Erfolg. Graaf und seine rund 40 Mitarbeiter sind komplett ausgelastet.

So sorgt Blumen Graaf zum Beispiel für die Dekoration auf den beiden Luxuslinern MS Europa und MS Europa 2, schmückt Firmenfeiern oder sorgt für das feine Blumen-Ambiente auf Hochzeiten. Der Florist liefert Blumenschmuck für jede Art von Anlässen. „Was seine Arbeit so außergewöhnlich macht?“, wird er häufig gefragt. Es ist der ganz persönliche Stil, der die Kunden anspricht. „Wir haben eine besondere Handschrift entwickelt. Ich nenne das unsere florale Corporate Identity. Die Kunden erkennen sofort, wenn sie einen Strauß von uns bekommen“, sagt er.

Viel Raum für Entspannung bleibt ihm nicht. Sechs Tage in der Woche fährt er morgens um vier Uhr auf den Blumenmarkt, um frische Ware zu kaufen. Wenn er abends das Geschäft abgeschlossen hat, verbringt er so viel Zeit wie möglich mit seiner Frau und den drei Söhnen. Oder schippert in seinem Motorboot mit Freunden auf der Elbe. Früher war er aktiver Segler und Kitesurfer. In den vergangenen Jahren hatte der Unternehmer keine Zeit mehr für derlei Freizeitaktivitäten. Erst jetzt hat er sich seinen Traum erfüllt und ein „kleines Motorboot“ gekauft, um nach Feierabend ein wenig abzuschalten und den Blick auf die Elbe zu genießen. Michael Graaf sagt: „Wenn ich aufs Wasser gehe, lass ich meine Sorgen an Land.“

KONTAKT

Blumen Graaf
Kanzleistraße 25
22609 Hamburg
Tel.: 040 82 74 28
info@blumengraaf.de
www.blumengraaf.de

UNSER SAISONZIEL?

EUCH BEGEISTERN!



**UNSERE HEIMSPIELE.
UNSERE HINRUNDE.
UNSERE O₂ WORLD.**

FR 29.08.	19:45	TSV HANNOVER-B.
SO 31.08.	17:15	THW KIEL
SA 13.09.	15:00	HSG WETZLAR
SA 04.10.	19:00	MT MELSUNGEN
MI 15.10.	19:00	TSG FRIESENHEIM
MI 05.11.	20:15	HC ERLANGEN
MI 12.11.	20:15	FÜCHSE BERLIN
SO 30.11.	15:00	BERGISCHER HC
MI 03.12.	19:00	HBW BALINGEN-W.
SO 14.12.	17:15	TBV LEMGO
SA 27.12.	18:15	R.-N. LÖWEN

TERMINÄNDERUNGEN SIND WEGEN FERNSEHÜBERTRAGUNGEN MÖGLICH
UND WERDEN ONLINE UND ÜBER DIE PRESSE VERÖFFENTLICHT.

**TICKETS UNTER:
WWW.HSVHANDBALL.COM
01806/999000666**

TICKETMASTER IST OFFIZIELLER TICKET-PARTNER DES HSV HANDBALL.
0,20 €/ANRUF AUS DT. FESTNETZ, MAX. 0,60 €/ANRUF AUS DT. MOBILFUNKNETZ

SO PROFITIEREN SIE VOM BUSINESS CLUB HAMBURG

*Sie sind Unternehmer oder Entscheider und suchen einen Ort, an dem Sie Kontakte aufbauen, pflegen und geschäftlich nutzen können? Dann ist der **BUSINESS CLUB HAMBURG** die richtige Wahl. Er bietet ein ansprechendes Ambiente, funktionierendes Netzwerk und umfassendes Serviceangebot.*



GASTRONOMIE

- clubeigene Küche ab 9 Uhr
- täglich Frühstück, Lunch und Abendessen
- individuelle Bewirtung für Veranstaltungen sowie „Private Dinings“
- Weinberatung und Weinverkauf außer Haus

WOCHENENDE

Am Sonnabend und Sonntag ist der Business Club geschlossen. Die Villa im Heine-Park ist aber für Sie geöffnet.

- Sonntags bieten wir Ihnen unser „Frühstück mit Elbblick“.
- Außerdem können Sie das Haus für Hochzeiten, Konfirmationen und Taufen sowie Geburtstagsfeiern exklusiv buchen.

Informationen und Buchungen unter www.villa-im-heine-park.de

PARTNER

Havanna Lounge Bremen
Capital Club Bahrain
Capital Club Dubai
Capital Club East Africa Nairobi
Wirtschaftsclub Düsseldorf
The Royal Scots Club Edinburgh
Airport Club Frankfurt
Rotonda Club Köln
Club International Leipzig
National Liberal Club London
Business Club Prag
Business Club Schloss Solitude Stuttgart
Diplomatic Council Wiesbaden
Haute Club Zürich

RAUMANGEBOT

- zehn Konferenzräume für vier bis 40 Personen
- Nutzung der Räume für zwei Stunden täglich kostenfrei; danach Stundenmiete oder Tagungspauschale
- Tiefgarage mit 41 Stellplätzen
- Terrasse mit Elbblick

PROGRAMM

- mehr als 100 Veranstaltungen im Jahr aus den Bereichen Kultur, Politik und Wirtschaft
- Kultur: Konzerte, Ausstellungen, Charity, Kulinarik
- Politik-Talk mit Spitzenpolitikern
- Wirtschaft: Vorträge, Podiumsdiskussionen, Exkursionen, Business Matching
- Open Club – jeden ersten Donnerstag ab 19 Uhr treffen sich Mitglieder und Gäste im Club
- Golf Matchplay Serie und Speedsailing beim Baltic Business Meeting

KONTAKTE

Wir stellen gezielt Kontakte für unsere Mitglieder her. Zuvor führen wir eine individuelle Analyse auf Basis der Produkte, Dienstleistungen sowie der Kompetenzen und Bedürfnisse des Mitglieds durch.

WER WIR SIND

- Wir sind ein Business Club moderner Prägung. Seit November 2009 ist unsere Heimat die Villa im Heine-Park an der Elbchaussee 43.
- Der Club hat aktuell mehr als 800 Mitglieder. Diese kommen aus zehn Clustern mit 78 Branchen. Die heterogene Zusammensetzung ist eine große Stärke unseres Clubs.

WAS WIR BIETEN

- Unseren Mitgliedern sichern wir drei Kernleistungen zu. Diese sollen einen wirtschaftlichen Nutzen und Mehrwert der Clubmitgliedschaft ermöglichen:
- Nutzung der clubeigenen Räumlichkeiten und Konferenztechnik
- abwechslungsreiches Veranstaltungsangebot für den Erfahrungsaustausch
- gezielte Kontaktvermittlung zu anderen Mitgliedern durch unser Mitgliedermanagement

PHILOSOPHIE

„Geschäfte werden zwischen Menschen gemacht – und der Club bringt Menschen zusammen.“

MITGLIEDSCHAFT

- Aufnahmebeitrag 2200 € (zzgl. MwSt.)
- Jahresbeitrag 1200 € (zzgl. MwSt.)

MITGLIEDER

- 80% Vorstand oder Geschäftsführer, davon 63% Gesellschafter des Unternehmens
- 15% Bereichs- oder Niederlassungsleiter, 5% Freiberufler
- 25% kommen nicht aus Hamburg.
- Durchschnittsalter: 46 Jahre
- Anteil Frauen: 15%

EINLADUNG

Lassen Sie uns gemeinsam über Ihren Nutzen und Mehrwert einer Mitgliedschaft sprechen. Vereinbaren Sie einen persönlichen Termin bei uns im Club unter: Telefon +49 40 42 10 70 10 Internet: www.bch.de



STAUNEN, SCHMECKEN, BRAUEN

*Wer nicht nur alles über Bier wissen, sondern auch selbst einmal brauen möchte, dem sei ein Besuch in der **HOLSTEN BRAUWELT** empfohlen.*



Theorie und Praxis: Bei den Seminaren erklärt Dipl.-Braumeister Rüdiger Weck, wie das Bier entsteht. Danach können die Teilnehmer ihr eigenes Bier brauen – und anschließend in der gemütlichen Gaststube verkosten.

**EIN BESUCH BEI DER
HOLSTEN-BRAUEREI****EVENT
TIPP**

Erleben Sie livehaftig, wie in der Traditionsbrauerei aus Gerstengetreide das leckere Holsten Bier gemacht wird. Erfahren Sie alles über Schroten, Maischen und Läutern und bestaunen Sie, wie das Bier in rasendem Tempo die Flaschen abgefüllt wird. Nach der Theorie dürfen Sie den Praxistest machen und das frische Bräu verkosten.

**Donnerstag, 18. September 2014, 9 – 11 Uhr,
Holsten-Brauerei AG, Holstenstraße 224,
22765 Hamburg. Anmeldung über www.bch.de**

Text: **Alexandra Maschewski**

Die Welt von Rüdiger Weck liegt versteckt, ganz am Ende eines langen Flures und verborgen hinter einer schweren Tür. Fast ein wenig überraschend stehen dort gemütliche Lederstühle an massiven Holztischen und aus großen Industrielampen kommt weiches Licht.

Der 41-Jährige ist Chef der Holsten Brauwelt. Und dass er sich tatsächlich keinen schöneren Job vorstellen kann, als genau hier Braumeister zu sein, merkt jeder, der sein Reich betritt, um sich in die Bierkunst einweihen zu lassen.

„Unsere Seminare werden nicht nur von Hamburgern besucht, sondern auch von Menschen aus Österreich, Dänemark oder Holland“, sagt Weck, der nach dem Abitur eine Ausbildung in einer Gasthausbrauerei absolviert und anschließend 1999 in Berlin auch noch ein Studium zum Diplom-Braumeister abgeschlossen hat. Nicht bloß, weil er dasselbe Lieblingsgetränk hat wie Millionen andere Deutsche auch, sondern vor allem deshalb, weil er sich seit Schulzeiten für Naturwissenschaften interessiert.

Nicht verwunderlich, dass sein Allerheiligstes also nicht der gemütliche Gastraum ist, in dem der Fachmann Bierkennern (4-Stunden-Seminar für 35 Euro pro Person) und Bierexperten (8-Stunden-Seminar für 85 Euro pro Person) Grundlegendes übers Brauen erklärt und Verkostungen durchführt. Sein eigentliches Reich ist der Laborbereich dahinter, ein schmuckloser Raum mit Lager- und Gärtanks, mit der Maisch- und der Sudpfanne. Dort erklärt er routiniert, wie in einem komplexen Zusammenspiel aus geschrotetem Malz und Hopfen ein frisches Pils wird, ein gehaltvolles Weizen oder ein starkes Bockbier. Und seine Augen leuchten ein bisschen, wenn er aus einem Dutzend verschiedener Sorten ein paar Malze auswählt, um die Besucher an Körnern schnuppern zu lassen, sie zum Kosten aufzufordern.

„Das eine Malz hat süße Aromen, das nächste erinnert vielleicht an Bitterschokolade. Je nach Mischung bestimmt man den Grundcharakter eines Bieres und legt fest, ob es heller oder dunkler ist.“ Der Braumeister freut sich, wenn ein Gast an einer der vielen Hopfensorten zuerst den Duft von Honigmelone wahrnimmt und diesen später auch im Geschmack eines Bieres erkennt. Wenn er Cassis herausschmeckt oder Banane. „Es gibt kein richtig oder falsch. Was ein Mensch riecht und schmeckt, hat auch viel mit Erinnerungen zu tun.“

Bierenthusiasten, die einen ganzen Tag bleiben, dürfen sogar eine eigene Sorte erfinden. „Übrigens sind die Seminarteilnehmer bei Weitem nicht nur Männer, das Verhältnis ist fast ausgeglichen“, sagt Rüdiger Weck, nach dessen Meinung es auch kein typisches „Frauenbier“ gibt. Und wenn aus der Runde einmal mehr der Wunsch kommt, ein Pils zu kreieren, dann ermutigt er seine Gäste, ein wenig mehr zu spielen. Mit der Farbe, den Aromen, dem Alkoholgehalt. Maximal dreimal pro Woche gibt der gebürtige Oldenburger seine „One-Man-Show“, wie er es selbst nennt. Ansonsten ist die Brauwelt auch der Ort, an dem er selbst an neuen Rezepturen etwa für spezielle Sondereditionen tüftelt – auch auf dem traditionellen Biermarkt gibt es schließlich Modeerscheinungen.

„Tatsächlich wechseln sich bestimmte Trends immer schneller ab. Waren Mischgetränke zuletzt besonders beliebt, sind jetzt sogenannte Craft-Biere im Kommen.“ Alte Sorten wie das bittere India Pale Ale würden wieder modern, das Handwerkliche stünde zunehmend im Vordergrund. Genau das Ding des Bierkenners, der sich auch im gehobenen Restaurant nicht zu fragen scheut, welches Bier denn zur Speise zu empfehlen sei. „Ich würde mir wünschen, dass man in guten Restaurants nicht nur über die Herkunft des Weins, sondern auch über die der Biere aufgeklärt wird.“

Wen Rüdiger Weck zum Bier-Experten ausgebildet hat, der weiß jedenfalls ganz gewiss, wo sein Lieblingsgetränk herkommt. Denn vier bis sechs Wochen später bekommt er ein Paket aus der Brauwelt zugeschickt. Darin enthalten: Das eigene Bier mit auf Wunsch persönlich gestaltetem Etikett. Dass der Fachmann für wohlschmeckende Inhalte manchmal auch Spaß an „Äußerlichkeiten“ hat, zeigt sich Besuchern übrigens bei einer Führung über das Holsten-Gelände. Das „Oufit“ der beiden fast legendären Palettierroboter Uwe und Stani, der eine in HSV-, der andere in St. Pauli-Farben, hat sich nämlich der junge Braumeister ausgedacht.

Alexandra Maschewski kennt sich aus mit den schönen Dingen des Lebens. Ihre Reportagen zu den Themen Food, Design und Mode erscheinen in der Welt am Sonntag und im Hamburger Abendblatt.

Die indische Küche fasziniert nicht nur durch ihre unendliche Vielfalt an Gewürzen und scharfen Soßen. Die exotische Kochkunst spiegelt auch **KULTUR UND RELIGION** des riesigen Landes wider.

XXXXXX XXXXXX XXXXXX





Indisch für Kenner: Scharfe Madras-, Korma- und Makhani-Soßen (große Schalen) und bunte Gewürze wie Madras-Curry, Koriander, Chili, Kreuzkümmel, Kurkuma. Dahinter drei Soßen mit Joghurt, Sweet Chili und Mango. Im Becher ist Mango-Lassi, ein Joghurt-Mango-Getränk.

Text: **Gisela Reiners** Fotos: **Martina van Kann**

Nils-Kim Porru ist begeistert. Vergangenes Jahr hat der Halbtatliener sein Herz für die indische Küche entdeckt. Mit seiner Frau fuhr der Küchenchef des Business Club nach Delhi und Akkra zum Tadj Mahal und kostete die aromenreiche, gewürzverliebte Küche des Subkontinents. Zwar gibt es in diesem riesigen Land von der Größe Europas und mit mehr als einer Milliarde Einwohnern viele verschiedene Küchen, die oft auch portugiesische oder britische Einflüsse zeigen, aber die Gewürze des Landes kommen immer zum Einsatz.

Porru hat sie in Hamburg im „Shalimar“ gekostet, dem Restaurant in der ABC-Straße mit dem schönen Namen, der so etwas bedeutet wie die „reinste aller menschlichen Freuden“. Die Küche findet er durchaus vergleichbar mit der, die er auf seiner Reise in Indien probiert hat. So ist das Rezept, dass er den Lesern in dieser Ausgabe vorstellt, indisch inspiriert und erfordert neben Zwiebel, Knoblauch und Paprika auch gemahlene Kreuzkümmel, Koriander, frisch und als Pulver, Ingwerpulver und Currypaste. Der Begriff Curry ist ein wenig missverständlich. Er bezeichnet sowohl eine Würzmischung als auch ein Gericht nach Art eines Eintopfes.

Würzmischungen in Indien heißen eigentlich Masala und davon gibt es etwa so viele wie Küchen. Den Engländern soll das zu kompliziert gewesen sein. Sie ließen sich für sie angenehme Mischungen herstellen und nannten sie dann Curry. Angerührt wird eine Paste daraus, die es in unterschiedlichsten Schärfegraden gibt.

Schärfe ist ein wesentlicher Bestandteil der indischen Küche. Der Stoff Capsaicin in scharfen Gewürzen reizt die Schmerzrezeptoren, verursacht eine Öffnung der Hautporen und damit das Schwitzen, das für Abkühlung sorgt. Es wird angenommen, dass deshalb in heißen Gegenden gern scharf gekocht und gegessen wird. Zugleich wird das Wachstum von Bakterien gehemmt, was in Gegenden ohne ausreichende Kühlung für Lebensmittel ein Grund für scharfe Würze sein kann. Allerdings wird auch in nicht so heißen Gegenden scharf gegessen und das seit Jahrhunderten, auch ohne die Kenntnis von der keimtötenden Wirkung. Chili ist ein gern verwendetes Gewürz, ebenso Ingwer und Knoblauch, die früher auch gegen Krankheiten eingesetzt wurden.

Begeistert hat Porru die Vielfalt von Komponenten der duftenden Würzmischungen. Hier kennt man sie auch, aber nicht in der Fülle und nicht in der Kombination. Kardamom und Kreuzkümmel, Sternanis, Kurkuma, Zimt, Safran und Muskat, Fenchel-, Bockshornklee- und Koriandersamen, Senfkörner, Zitronengras und Mohn, Nelke und Piment sind die am meisten verwendeten Bestandteile. Da hat jeder Koch viel Spielraum. Doch bevor die Mischungen ihren Weg in ein Gericht finden, werden sie noch vielfältig behandelt, geröstet, geräuchert, eingelegt oder so zusammengefügt, dass die einzelnen Aromen wieder ein neues ergeben. Dann erst kommen sie in die Suppen, Currys und Chutneys, diese püreeartigen Soßen von fruchtig bis gemüsig, von sanft bis pikant, die ein Koch in der Regel immer frisch zum Essen herstellt.

Welche Bedeutung Essen für Inder hat, lässt sich vielleicht am Beispiel der Dabbawalas darstellen. Das sind in Mumbai die Aus-träger von dreiteiligen Boxen, in denen sich Büroangestellte ihr Essen von daheim oder einer darauf spezialisierten Küche an den Arbeitsplatz im modernen Wolkenkratzer bringen lassen. Nicht selten legen die Boxen 20 und mehr Kilometer zurück, werden per Zug, Eselskarren, Rikscha, Fahrrad oder auf dem Kopf transportiert und finden immer ihr Ziel, obwohl die Träger oftmals Analphabeten sind. 200 000 dieser Art Henkelmänner werden täglich ausgeliefert nach einem System, das aus Farben, Zeichen und Zahlen besteht. Nur eine Box von 16 Millionen soll verloren gehen, hat das Magazin „Forbes“ kürzlich untersucht.

Vegetarier werden sich wohlfühlen mit indischer Küche. Fleisch ist nicht gerade ihr Hauptbestandteil. Rind wird nicht gegessen (heilig!), Schwein selten, wegen der vielen Inder muslimischen Glaubens. Bleiben Fisch an der Küste, Lamm und Huhn. Ihr Fleisch wird vor dem Garen gern in scharfe, aromatische, duftende Soßen eingelegt, was einen feinen Geschmack verursacht.

Auf indischen Speiseplänen treffen wir auch alte Bekannte neben Zwiebeln und Tomaten, nämlich Blumenkohl und Kartoffeln. Auch Hülsenfrüchte, aus denen wir gern deftige Eintöpfe kochen, werden viel verwendet, allerdings anders, als wir es tun. Für Aloo Gobi werden Blumenkohlrischen und Kartoffelstücke mit Öl, Tomaten und Zwiebeln gebraten, dann mit Kurkuma und Masala gewürzt. Aus trockenen Linsen, Bohnen, Erbsen oder Kichererbsen werden Dhals, breiige, aromatische Suppen, gekocht. Aus Linsenmehl entstehen auch leckere Fladen wie Bhatura, der frittiert wird und sich bläht wie ein Ballon. Papadam dagegen ist hauchdünn und knackig. Niemals bleibt der Teig ungewürzt.

Das Brot ersetzt den Löffel. Im Restaurant „Maharaja“ auf St. Pauli wird in der Speisekarte extra vermerkt, dass Gäste hier mit den Händen essen dürfen. Behilflich ist hier Naan, das Lieblingsbrot von Porru. Der Hefeteig, mit Joghurt gesäuert, gewürzt zum Beispiel mit Kümmel, Knoblauch und Koriandersamen, wird im Tandoori-Ofen an die Lehmauskleidung im Inneren geklebt und dann über dem offenem Feuer gebacken. In dem tonnenförmigen Ofen werden auch Fleischstücke auf einem Spieß gegart. Die schön gewürzten Brocken werden saftig und haben ein leckeres Grillaroma.

Von indischer Küche ist es nicht weit zur ayurvedischen. Doch Ayurveda heißt etwa Wissen vom Leben und hat einen ganzheitlichen Ansatz, um Körper, Verstand und Seele zur Harmonie zu bringen. Die Speisen haben viel therapeutische Bedeutung und gehören in einen Kontext von Reinigungsprozeduren, Massagen und Meditation. Im „Maharaja“ wird viel ayurvedisch gekocht, schmecken tut es immer, auch ohne Unpässlichkeit.

Indien wird für den Business Club zum Thema, wenn Frank König zum Vortrag kommt. König ist Geschäftsführer einer indischen Tochter des rund 150 Jahre alten Handelshauses Illies und einer von inzwischen 35 Hamburg Ambassadors (siehe Interview Seite 63). Die Geschäftsleute vertreten ehrenamtlich die Interessen Hamburgs in mittlerweile 21 Ländern. Begonnen wurde mit dem Netzwerk 2006 auf Initiative der Hamburgischen Gesellschaft zur Wirtschaftsförderung (HWF). König lebt mit seiner Frau und drei Kindern in Mumbai. Vielleicht wird er auch zur Mittagszeit von Dabbawalas beliefert.

Gisela Reiners war früher Politik-Chefin bei der Tageszeitung „Die Welt“. Sie schreibt heute als freie Autorin über ihre Leidenschaften Stil, Design und Kulinarik.



REZEPT

Chicken-Curry mit Kokossauce, Cashew-nüssen und Paprika (à la Shalimar)

Zutaten für 4 Personen:

7 Hähnchenkeulen mit Haut und Knochen

Für die Kokossauce: 1 Paprika rot, 1 Paprika gelb, 2 Zwiebeln, 2 Knoblauchzehen, 6 Karotten, ½ Tube Tomatenmark, 60 g Currypaste grün, 800 ml Kokosnussmilch, 20 g Mandelblättchen, Paprikapulver, Salz, Kreuzkümmel (gemahlen), Korianderpulver, Ingwerpulver, Olivenöl & Wasser, Cashew-nüsse und frischen Koriander.

Als Beilage zu dem Chicke-Curry empfehle ich Ihnen Basmatireis.



Das ganze Rezept finden Sie im Internet unter www.bch.de. Einfach QR-Code mit Ihrem Smartphone scannen und Sie gelangen automatisch zur Rezeptseite.

EVENT TIPP

Indischer Abend im Business Club

Freuen Sie sich auf eine Premiere: Der Business Club Hamburg veranstaltet für Mitglieder und interessierte Gäste einen „Indischen Abend“. Dazu werden Hamburger Unternehmer eingeladen, die mit indischen Partnern und Unternehmen Geschäftsbeziehungen pflegen. Sie werden in kurzen Vorträgen Einblicke in Ihre Arbeit geben und über Ihre Erfahrungen mit der indischen Geschäftswelt berichten. Anschließend stehen die Experten den Gästen in Tischgesprächen zur Verfügung, um Fragen zu beantworten und Tipps zu geben. Dem Thema des Abends entsprechend, wird Chefkoch Nils-Kim Porru ein indisches Gericht zaubern, um die Gaumen zu verwöhnen – Curry-Chicken mit Kokossauce, Cashewnüssen und Paprika.



**Dienstag, 18. November 2014,
19 Uhr, Business Club Hamburg,
Elbchaussee 43, 22765 Hamburg.**

„Indiens wirtschaftliches Potenzial ist enorm“

Interview mit Frank König, Geschäftsführer der Illies Engineering India und ehrenamtlicher Hamburg Ambassador in Indien.



Text: **Gisela Reiners**

club!: Das Unternehmen Illies, ein vor rund 150 Jahren in Asien gegründetes Handelshaus, vertreibt in Indien „erklärungsbedürftige Investitionsgüter“, wie es im Firmenporträt so schön heißt. Es geht um Anlagen in der Agrar-, Textil-, Baustoff-, Pharma- oder Luftfahrtindustrie. Wie hat sich Ihre Niederlassung in Mumbai entwickelt?

Frank König: Seit 2008 hat sich die Zahl unserer Mitarbeiter auf fast 40 knapp verdoppelt. Neben Mumbai haben wir Büros in Delhi und Chennai eröffnet, sind aber an insgesamt acht Standorten in Indien vertreten. In einem Land dieser Größe mit vielen verschiedenen Sprachen und Mentalitäten und Gepflogenheiten ist es wichtig, lokal gut aufgestellt zu sein. Die Finanzkrise 2008/2009 hat Indien zwar auch getroffen, aber in geringerem Ausmaß als andere Länder.

Wo liegt Indiens größtes Potenzial? Wird der neue Premierminister Narendra Modi hilfreich sein? Was sollte sich ändern?

Das wirtschaftliche Potenzial ist in so gut wie allen Bereichen enorm. Vor allem beim Ausbau der Infrastruktur, Energiewirtschaft, des Gesundheitswesens, des Tourismus und der Lebensmittelverarbeitung gibt es große Chancen. Modi hat, so weit ich das beurteilen kann, bisher alles richtig gemacht. Seine Pläne zum Abbau der Bürokratie, zum Ausbau der Industrieproduktion und zur Erleichterung von Investitionen sind begrüßenswert. Es wird Modis Aufgabe sein, die Menschen davon zu überzeugen, dass er nur Voraussetzungen schaffen kann, jeder einzelne aber am Erreichen seiner Ziele mitarbeiten muss. Das wäre eine große gesellschaftliche Veränderung. Viele Menschen hier sind passiv, erwarten von der Regierung, dass sie alles für die Menschen regelt.

Warum ist der Abbau von Bürokratie so wichtig?

Sie ist ein enormer Hemmschuh der wirtschaftlichen Entwicklung, macht alles unsäglich kompliziert. Modi will sie bekämpfen. Hier ist Verbesserung dringend nötig. Es wird schon mehr und mehr online gearbeitet. Das macht die Vorgänge nicht unbedingt schneller, aber die Korruption nimmt ab. Veränderungen brauchen Zeit. Die Planung war in Indien noch nie das Problem, nur die Umsetzung. Es bleibt dabei: Indien ist kein Markt, den ein Investor nebenbei erobern kann. Man braucht Zeit, Geduld und ausreichende Managementkapazität.

Ihre Frau hat als erste ausländische Studentin an der JJ School of Arts, der ältesten und besten Kunsthochschule Indiens, ihren Master of Fine Arts mit Auszeichnung gemacht. Gibt es Berührungspunkte der Kunstszene in Mumbai und Hamburg?

Vor meiner Frau kann ich nur den Hut ziehen. Sie hat schon in Hamburg und München studiert. Sie stellt in Indien und in Europa aus. Die hiesige Kunstszene ist jedoch noch sehr auf indische Kunst und Künstler fixiert. Die Berührungspunkte zwischen Mumbai und Hamburg sind sehr begrenzt. Von indischer Seite gibt es ein großes Interesse, das zu ändern. Die Resonanz aus Hamburg ist leider noch sehr zurückhaltend.

ZAHLEN UND FAKTEN:

WIRTSCHAFTSDUO HAMBURG – INDIEN

Die Handelsbeziehungen mit Indien haben in Hamburg eine lange Tradition und reichen bis ins 16. Jahrhundert zurück. 1888 wurde die Schifffahrtlinie Hamburg-Kalkutta gegründet, 1952 eröffnete das indische Generalkonsulat in Hamburg. Aufgrund der dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung Indiens wurde der Handel in den letzten Jahrzehnten enorm verstärkt. Eine entscheidende Rolle spielt dabei der Hamburger Hafen. Der Umschlag mit dem südasiatischen Staat macht ca. drei Prozent des gesamten Hamburger Hafenumschlags aus. Davon sind 60 Prozent Import und 40 Prozent Export. Etwa 40 indische Unternehmen sind in der Metropolregion Hamburg ansässig. Zu den bekanntesten gehören Tata Consultancy Services, Suzlon Energy Ltd. (Senvion) und mehrere Bekleidungs- und Gewürzimporteure. Über 450 Hamburger Unternehmen unterhalten regelmäßige Geschäftsbeziehungen zu Indien und knapp 100 sind mit Vertretungen, Niederlassungen oder Produktionsstätten vor Ort.



Nord-Ostsee Automobile

Ihr persönlicher Service. 8 x in Hamburg und Schleswig-Holstein.

- Ein Mittelständler mit mehr als 100 Jahren Tradition
- Eine große Fahrzeugauswahl an Elbsternen und Alstertal Sternen
- Probefahrt innerhalb 24 Stunden
- Anzahlungnahme Ihres Fahrzeugs
- Garantieverlängerungen
- Flexibler Shuttle-Service
- Finanzdienstleistungen und Versicherungen
- Schnelle Terminvereinbarung u.v.m.
- Umweltpartner und Luftgütepartner in Hamburg



Mercedes-Benz

Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG

Autorisierter Mercedes-Benz Service

Center Alstertal: Poppenbütteler Weg 5 | 22339 Hamburg | Telefon: 040/538009-0

Center Elbe: Nienstedtener Marktplatz 30-34 | 22609 Hamburg | Telefon: 040/82 27 67-0

Weitere Center: Heide • Schleswig • Husum • Marne • Eckernförde • Bredstedt

Ihr persönlicher Service. In Hamburg und Schleswig-Holstein.

www.nord-ostsee-automobile.de



Jan Maiwaldt

...BITTET ZU TISCH

*Ein Schreibtisch verrät viel über seinen Besitzer. In jeder Ausgabe blicken wir auf einen – diesmal auf den von **JAN-CHRISTOPH MAIWALDT**.*

Wer das Büro von Jan-Christoph Maiwaldt betritt, ist verblüfft. Einen klassischen Schreibtisch gibt es nicht. Das Vorstandsmitglied arbeitet seit einem halben Jahr an seinem Besprechungstisch. Dort hatte er zuvor bereits die meiste Zeit bei Konferenzen und Gesprächen verbracht. Der „drohende Chef-Schreibtisch“ stand einsam im Hintergrund. Seit er nur noch einen Tisch besitzt, habe sich die Gesprächsatmosphäre positiv verändert, sagt der gebürtige Lübecker, der nicht nur für Zwischenmenschliches, sondern auch für Optisches ein feines Gespür hat. Kunst und schönes Design bestimmen das Bürobild. Das Segelboot-Gemälde von einer Travemünder Künstlerin spiegelt eines seiner Hobbies wider. Die bunten Figuren auf der Anrichte sind ein Geschenk seiner Mutter und erinnern den Chef daran, den Fokus auf die richtige Team-Konstellation zu legen. Sogar das

Mousepad ist Kunst. Das Motiv haben die Mitarbeiter während eines Workshops erarbeitet. Praktisches gibt es auch: der Wackelhocker tut dem Rücken gut, das Stehpult dient zum Lesen am Fenster. Ein Schmankerl postiert Maiwaldt unten im Regal: Eine Flasche Wasser, die als Symbol für die ersten 65 000 Haushalte fungiert, bei denen seine Firma Kalorimeta eine Legionellenprüfung des Trinkwassers durchgeführt hat. Für den lustigen Frosch auf der Flasche hat Maiwaldt ebenfalls eine Erklärung: Das ist die sogenannte „Kalonelle“.

Jan-Christoph Maiwaldt, 53, ist seit drei Jahren Mitglied des Vorstandes der Urbana Energietechnik AG & Co. KG und der Kalomireta AG & Co. KG mit Sitz in Hamburg-Hammerbrook. KONTAKT: Jan-Christoph Maiwaldt, Tel: 040 2 37 75-4 00, E-Mail: info@kalo.de, Internet: www.kalo.de

GLENMORANGIE

SINGLE MALT SCOTCH WHISKY



Warum wir unsere Fässer nur
zweimal verwenden?

Kosten Sie unseren Whisky,
und Sie werden verstehen.



Mehr als
gut gemacht.

MS EUROPA 2

DIE GROSSE FREIHEIT:
Unendlich viel Platz, um
sich ganz nah zu sein.



Erstmalig vom Berlitz Cruise Guide 2014 mit 5-Sterne-plus ausgezeichnet!

An Bord der EUROPA 2 erwarten Sie:

- Überlegenes Platzangebot – maximal 500 Gäste
- Ausschließlich Suiten ab 35 m² – alle mit eigener Veranda
- 1.000 m² Spa- und Fitnessbereich mit Meerblick
- Sieben Gourmetrestaurants – alle ohne Aufpreis und mit ausgedehnten Tischzeiten

Exklusive Kurzreisen zum Kennenlernen!

Gönnen Sie sich eine kleine Auszeit zwischen Entspannung und Erlebnis und lernen Sie dabei die EUROPA 2 kennen.

Neben dem legeren Luxus erwarten Sie stimmungsvolle Impressionen vom berühmten **Hamburger Hafengeburtstag**, Sylt - die „Perle der Nordsee“ oder die faszinierende **Küste Norwegens**.

Kurzreisen
zum
Kennenlernen!

HAMBURG – HAMBURG

02.05. – 08.05.2015 | 6 Tage | Reise EUX1510_1
pro Person ab € 2.890

08.05. – 10.05.2015 | 2 Tage | Reise EUX1510_2
pro Person ab € 990

HAMBURG – KIEL

10.05. – 14.05.2015 | 4 Tage | Reise EUX1511
pro Person ab € 1.990

KIEL – HAMBURG

21.05. – 29.05.2015 | 8 Tage | EUX1513
pro Person ab € 3.790

jeweils in einer Garantie-Veranda-/Ocean Suite.
Seereise jeweils ohne An-/Abreisepaket
(Doppelbelegung)



**Persönliche Beratung und Buchung
in Ihrem Reisebüro oder bei
Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH**

unter 040 3070 3070, Ballindamm 25, 20095 Hamburg



Hapag-Lloyd
Kreuzfahrten

www.mseuropa2.de