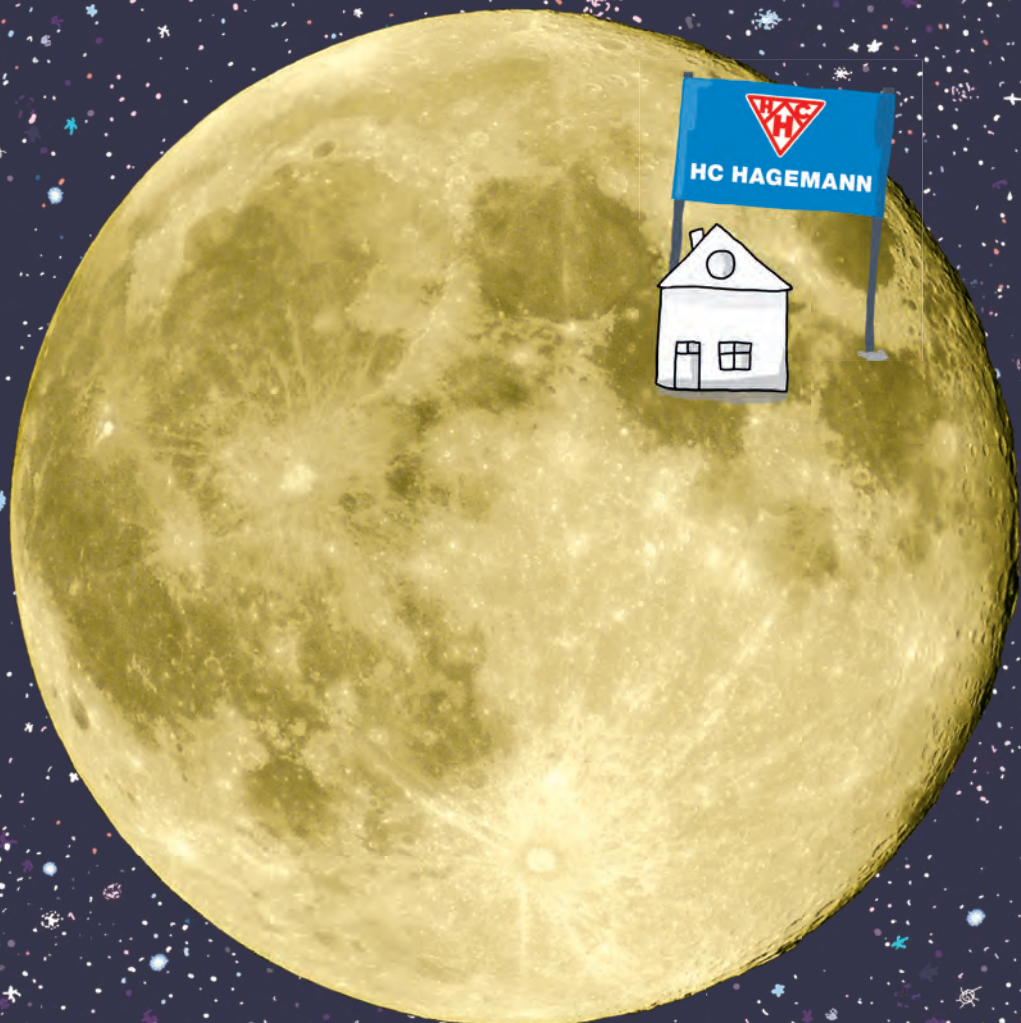


Alligator im Anschnitt





Alligator im Anschnitt



150 JAHRE TRADITION UND INNOVATION

1869
—
2019

- 01. Lieber Intendant als Ingenieur - 8
- 02. Seeräuber, Sturmfluten, Sprengungen - 17
- 03. Die Sanierung einer Insel - 21
- 04. Vivat, Crescat, Floreat - 31
- 05. Zwischen Ratten und Ruinen - 34
- 06. Monopoly im Binnenhafen - 40
- 07. Poker um Airbus - 43
- 08. Der lange Weg nach Osten - 46
- 09. Alligator im Anschnitt - 49
- 10. Mehr als ein Brückenschlag - 53
- 11. Panzerfaust im Hotelzimmer - 56
- 12. Eine menschliche Katastrophe - 62
- 13. Eine Oase im Nordseewind - 64
- 14. Widerständlerische Insel - 68
- 15. Durch tiefes Moor und enge Gassen - 71
- 16. Meisterwerk mit Macken - 76
- 17. Operation am offenen Herzen - 81
- 18. Rettet die Muscheln! - 84
- 19. Baustelle für Ideen - 89
- 20. Ein bisschen wie bei Christo - 93
- 21. Schwebend über den Dingen - 98
- 22. Wir sind so frei! - 102
- 23. Haus auf dem Mond - 108



„Von Traditionen kann man sich nichts kaufen.
Wichtig ist doch, wie wir in der Gegenwart dastehen.“ *

Lieber Intendant als Ingenieur

Als Heinrich Carl Hagemann 1843 in Grone, einem kleinen Ort in der Nähe von Göttingen, geboren wurde, erblickte auch der norwegische Komponist Edvard Grieg das Licht der Welt, und es starb nach langer geistiger Umnachtung der Dichter Friedrich Hölderlin. Yttrium, Terbium und Erbium, drei chemische Elemente, wurden entdeckt, und dank der Erfindung der Würfelzuckerpresse kam Würfelzucker in Mode. Karl Marx heiratete seine Jenny – nur sechs Jahre später würde er sein Kommunistisches Manifest veröffentlichen – und in Dresden wurde Richard Wagners „Fliegender Holländer“ uraufgeführt.

Harburg war damals noch ein eher kleines Städtchen mit einem ebenfalls kleinen Hafen, der weit hinter dem der Hamburger zurückstand. Fachwerkhäuser aus Rotbackstein säumten diese Straßen, Palisadenzäune stellten die Uferbefestigung dar. Auch wirtschaftlich stand Harburg bescheiden da. Alle Pläne, den Binnenhafen auszubauen, waren bis dato gescheitert. Jahrzehntlang hatte die Stadt unter Blockaden gelegen: erst durch die Franzosen, dann durch die Preußen und erneut durch die Franzosen, die Harburg zum Mittelpunkt ihrer militärischen Operationen im Norden machen wollten. Zudem bauten sie eine Brücke über die Elbe und die Harburger Binnenschiffer, die von der Personenbeförderung lebten, erlitten empfindliche Einbußen ihrer Einnahmen.

Zum Glück aber hatte sich bereits der erste von vielen Visionären, die die Stadt voranbringen sollten, in Harburg niedergelassen: Johann Heinrich Blohm. Dank seiner Bemühungen stellte die hannoversche Regierung 1844 Geld zur Verfügung, um den Binnenhafen auszubauen. 1849 war dieser Umbau vollzogen und Blohm stieg zum Wasserbauingenieur, Harburg nach und nach zum Industriestandort auf.

Harburg hieß ursprünglich einmal Horeburg. Hore, das mittelalterliche Wort für Sumpf, gibt Aufschluss darüber, auf welchem Fundament diese Burg erbaut war: auf dem Morast der Elbniederungen. Ein unbedeutendes Bauwerk, für deutsche Burgbauverhältnisse eher schwächling, und es diente hauptsächlich der Territoriumssicherung der Erzbischöfe von Bremen im 12. Jahrhundert. 1257 fiel das Harburger Gebiet in die Hände der Welfen. Jene hatten hierdurch zunächst keinen Gewinn. Dort, wo heute Harburg ist, war damals eher nix, und die Burg selber war an diverse Hansestädte verpachtet, und zwar für noch fast dreihundert Jahre.

Wer damals zu ihren Füßen wohnte, der hatte es nicht leicht.

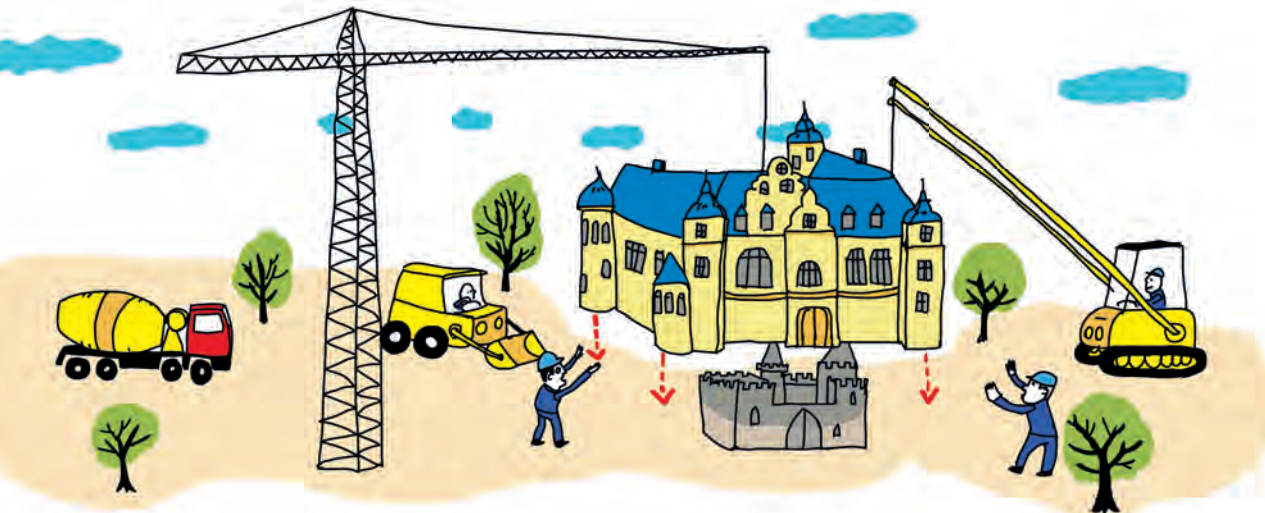
Die meisten Bewohner, niemals waren es über einhundert, lebten vom Kleinhandwerk, was bedeutete, von harter Arbeit und von der Hand in den Mund. Was auf die Burg geliefert wurde, Weißbrot, Bier und Fleisch, kam aus der Hansestadt Hamburg. Daraus lässt sich schließen, dass es in der Siedlung um die Horeburg weder Bäcker noch Brauer oder Metzger gab.

Wie es damals im Hochmittelalter so war, wurde das Schicksal der Menschen in Harburg ohnehin von höherer Stelle bestimmt, nämlich vom Walten und Streiten des Adels. Im Jahr 1527 entzweiten sich die Brüder Ernst und Otto zu Lüneburg und Braunschweig über die Frage der Regentschaft. Über den Anlass gibt es verschiedene Aussagen. Otto I. sei mit den damaligen

* Anne Weber



finanziellen Problemen seines Landes überfordert gewesen, behaupten die einen Quellen. Die anderen sahen den Grund in der Heirat mit der nicht standesgemäßen Meta von Campe. Was auch immer es war, es lief darauf hinaus, dass Ernst die Regentschaft über das Welfenreich übernahm und Otto in Harburg landete. Gemütlich schien es dort nicht zu sein, denn **sofort ließ er die Burg zu einem dreiflügeligen Renaissanceschloss umbauen**. Ohne die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen offenbar. Sein Sohn Ernst stürzte 13-jährig von einem Baugerüst in den Tod.



Kriege, Feldherren und Herrscher über Harburg kamen und gingen. Mehrfach wurde das Schloss beschossen und beschädigt. 1644 war Barock en vogue und ergo erfuhr die adelige Residenz einen weiteren Umbau. Die Bevölkerung wuchs über die Halbinsel hinaus und in Richtung Geest, das Welfenhaus verlor an Einfluss, und so landete das Schloss schließlich im Privatbesitz und wurde 1813 Sitz des Amtes Hamburg.

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts kam Bewegung in die ehemalige Siedlung um die Burg, die mit Lüneburger Stadtrechten schon um 1297 ausgestattet wurde. Bereits seit dem 16. Jahrhundert gab es eine Schiffergilde, mehr als eine Anlandestelle am Kai aber war vermutlich nicht vorhanden, denn zu groß war die Konkurrenz aus Hamburg. **Dann aber tobte der Dreißigjährige Krieg** und die Stadt Hamburg fiel 1642 wieder an Celle. 1644 wurde die Horeburg zu einer massiven Festung ausgebaut und zugleich der Binnenhafen erweitert und verbessert.



1705 fiel das Fürstentum Lüneburg, zu dem Harburg noch gehörte, an das Kurfürstentum Hannover. Dort gefiel es nicht, dass die Stadt weder wuchs noch der Handel vorankam. Pläne gab es viele, doch die Umsetzung blieb aus. Erst als 1714 das Haus Hannover durch Heirat mit dem englischen Königreich verbandelt wurde – König Georg I. beerbte seine Cousine Queen Anne und wurde Begründer des Hauses Hannover in England – ergaben sich neue Perspektiven. 1717 ließ sich eine englische Handels-Compagnie in Harburg nieder.

Nun betrat Jacob Ovens mit einem Plan für die Stadterweiterung Harburgs die Szene. **Über Ovens weiß man definitiv nur, dass er in Dithmarschen geboren wurde und ein Halunke vor dem Herrn war.** In allen historischen Annalen jener Zeit taucht er immer dann auf, wenn Sturmfluten Deiche zerstörten. Den verzweifelten Bewohnern der Orte hinter dem Deich versprach er Hilfe und dazu das Blaue vom Himmel, doch gehalten hat er davon wenig. Auf Harburg wurde er vermutlich aufmerksam, als er sich in Wischhafen bewarb, um einen drei Jahre zuvor entstandenen Deichbruch zu flicken. Ovens wurde schon damals an vielen Orten wegen Betrügereien gesucht. Auch in Wischhafen kassierte er viel Geld, den Deichbruch aber flickte er nicht.



In Harburg plante der Hallodri eine Neustadt auf mehreren Inseln. Jede dieser Inseln sollte von einer religiösen Gruppe bewohnt werden: reformiert, lutherisch oder katholisch stand damals zur Auswahl. Die Idee war nett, aber daraus geworden ist nichts. Schon wenige Jahre später, 1726, landete Ovens im Kerker in Celle. Danach verlor sich seine Spur.

Die ehrgeizigen Erweiterungspläne waren auch ein Jahrhundert später nur in kleinem Maße umgesetzt. Die meisten Bewohner lebten nach wie vor vom Handel, nur wenige davon von der Schifffahrt. Erst als Blohm die Hafenerweiterung durchgesetzt hatte, stieg die Zahl der Handel treibenden Schiffe im Harburger Hafen um das 50-fache. 1876 wurde der Bau einer neuen Hafenschleuse nötig, die vom hannoverschen Staat finanziert wurde. Die Baukosten betrugen damals über 2 Millionen Mark. **1847 wurde durch Erweiterung der Bahnstrecke Hannover-Celle bis nach Harburg der Hafen mit dem Rest der Welt per Eisenbahn verbunden.** Das bot gegenüber Hamburg einen Standortvorteil für Harburg. Die Stadt nutzte diesen zur Ansiedlung industrieller Betriebe.



So also war die Lage, als Hagemann nach Harburg zog. Er kam aus eher kleinen Verhältnissen. Sein Vater war ein Anstreicher, Weißbindermeister nannte man das damals, und er hatte fünf Geschwister. Schon in der Schule zeigte er, was ihm später zu unternehmerischem Erfolg verhelfen sollte: ausgeprägten Fleiß. Ins Bauhandwerk geriet er, weil er nach der Volksschule bei einem mit der Familie befreundeten Maurermeister in die Lehre ging. An der Baugewerbeschule in Nienburg an der Weser ließ er sich zum Architekten ausbilden und **jobbte**, wie man es heute nennt, **in den Semesterferien als Maurer- und Steinmetzgeselle**, um seinen Studienunterhalt zu verdienen.





Nach Harburg kam er auf Empfehlung des damaligen Direktors der Baugewerbeschule. In der Stadt suchte man beim Stadtbauamt damals einen jungen Bauführer. 1864 trat Hagemann seinen Dienst an und wurde sofort mit der Ausführung größerer Bauprojekte betraut. Eines davon war der **Neubau eines Schulhauses am Rathausplatz**, ein Projekt, welches dem Wachstum der Einwohnerzahl Rechnung trug. Hagemann machte das offenbar so gut, dass der neue Bau eine Zierde der Stadt genannt wurde und er vom Magistrat der Stadt 50 Taler als Anerkennung erhielt, das war immerhin ein Sechstel seines Gesamtjahresgehalts.

Um dieses aufzubessern, unterrichtete der junge Stadtbaumeister ab 1867 auch als Lehrer an der Harburger Gewerbeschule, eine Tätigkeit, die seinen ohnehin guten Ruf in der Stadt noch ein wenig verbesserte. Fotos von damals zeigen ihn als einen Menschen mit einem gutmütigen Gesicht, der Schnurrbart nach der damaligen Mode lang über die Mundwinkel hinauswachsend und an seinen Enden zur Seite gezwirbelt, eine Brille auf der wohlgeformten Nase. Man kann sich vorstellen, dass Hagemann ein guter und geduldiger Lehrer war.



Beziehungen waren auch im 19. Jahrhundert das A und O einer schnellen Karriere. Hagemann unterhielt diese zu dem Königlich Schwedischen und Norwegischen Vizekonsul August Albert Eyferth, der nicht nur ein prosperierendes Speditionsgeschäft besaß, sondern auch Vorstand des 1847 gegründeten Handelsvereins war. Der fleißige und strebsame junge Mann muss auf die Familie Eyferth einen guten Eindruck gemacht haben, denn im Juni 1869 verlobte er sich mit deren Tochter Meta und machte sich zugleich mit einem Bankdarlehen in Höhe von 400 Talern als Bauunternehmer selbstständig. Sein Geschäft lief bald so gut, dass er einen Lagerplatz brauchte und ein Gartengrundstück in der heutigen Goldschmidtstraße kaufte. Auf dem 14.000 Quadratmeter großen Grund baute er 1870 und 1871 Lagerschuppen.

Nunmehr finanziell abgesichert und ein geachteter Bürger der Stadt, **heiratete er 1870 seine Meta, von der die gemeinsame Tochter Hedwig** später in unveröffentlichten Memoiren **schrrieb**,



sie habe dem Vater an „**Arbeitsfreude, Pflichterfüllung, Verantwortungsgefühl und Sparsamkeit**“ **in nichts nachgestanden**. Es war trotz der Auftragslage kein leichtes Leben im Hause Hagemann. Hart und sorgenvoll sei oft der Existenzkampf gewesen, berichtete Hedwig.



Einer der ersten Hagemann-Bauten war ein Wohnhaus in der Schlossstraße, ein repräsentatives und elegantes zweistöckiges Gebäude mit großen Fenstern und einem flachen Dach. Dieser Bau brachte weitere Aufträge ein. Der Durchbruch – und damit das Ende der existentiellen Sorgen – kam, als HC Hagemann Spezialist für den Bau von Brücken und Unterführungen wurde und für die Unterelbische Eisenbahngesellschaft baute. 1874 begannen die Bauarbeiten, 1881 wurde die Strecke Cuxhaven-Harburg eröffnet.

Für 60 Mark und nach Ableisten des Bürgereids erwarb Hagemann am 5. April 1883 den Bürgertitel der Stadt. Damit war er auch offiziell ein Harburger, ein patriotischer dazu. „**So liebte er es sehr, auswärtigen Besuchern – mit berechtigtem Stolz – alle Schornsteine Harburgs zu zeigen**“, schrieb die Tochter in ihren Erinnerungen.

Die Familie Hagemann hatte sieben Kinder. Wie es Tradition war, sollte der älteste Sohn Carl Hagemann der Nachfolger seines Vaters werden. Zunächst sah es auch so aus, als würde dieser Plan aufgehen. Der Junge verdingte sich schon während der Schulzeit als Bauarbeiter bei seinem Vater und schrieb sich nach der Schule an der technischen Hochschule in Hannover ein, wo er Baufach studierte. Carl Hagemann erinnerte sich später, dass es an seiner Laufbahn bei ihm keinen Zweifel gab: immerhin sei er schon auf der Schule ein geschickter Zeichner und guter Rechner gewesen.

Neben dem Studium verbrachte Carl Hagemann viel Zeit im Theater und war bald bei seinen Freunden als Kenner der Szene und als Fachmann geschätzt. Und je mehr Zeit er mit den Brettern verbrachte, die auch damals schon die Welt bedeuteten, desto klarer sah er für sich eine andere Zukunft. Zumal er während seines Studiums den Eindruck erhielt, nicht die Begabung und die erforderliche Lust zu haben, um das Unternehmen seines Vaters angemessen fortzuführen.

Immerhin schlug sich Carl tapfer, wenn auch langsam, bis zum ersten Staatsexamen durch. Dann fasste er sich ein Herz und teilte seinem Vater mit, dass er sich künftig der Theaterwelt widmen wolle. Es muss ein schweres Gespräch gewesen sein. „Den zwar menschlichen und gütigen, aber durchaus in seinen bürgerlichen Auffassungen wurzelnden Mann traf meine Beichte wie ein Schlag. Sein Lebenswunsch, das immer mehr aufblühende Geschäft dermal einst in die Hände seines ältesten Sohnes legen zu können, war vernichtet.“

Carl Hagemann, *Bühne und Welt*, Verlag der Grif, Wiesbaden 1937





Den Segen des Vaters erhielt der junge, künstlerisch ambitionierte Mann dennoch. Zu Recht, denn Carl Hagemann stieg danach zu einem der bekanntesten Intendanten seiner Zeit auf und beeinflusste das deutsche Theater maßgeblich. Er wurde nach Studien in Berlin, Rostock und Heidelberg Doktor der Philosophie und ging 1906 als Intendant ans Nationaltheater nach Mannheim, welches unter seiner Leitung eine künstlerische Blütezeit erlebte. Unter anderem Wilhelm Furtwängler, der große Dirigent, ließ sich vom Talent des Intendanten begeistern. 1910 wurde Hagemann Direktor des Schauspielhauses Hamburg. „Mit Hagemann beginnt für das Schauspielhaus die Moderne“, heißt es in der Geschichte des Hauses. Dennoch scheiterte der neue Intendant dort, vor allem deshalb, weil er seiner Zeit künstlerisch weit voraus war. Seine modernen Inszenierungen – er ließ Strindberg, Schnitzler und Wedekind spielen – verunsicherten und verärgerten das Hamburger Publikum. So begeistert die Theaterkritiker waren, so wenig waren es die Abonnenten: sie kündigten in großer Zahl. In Unfrieden, und ein wenig verbittert ob der hanseatischen Banausenhaftigkeit gegenüber dem modernen Theater, schied Hagemann von Hamburg und trat zunächst eine Weltreise an, um zu lernen, wie Theater in anderen Ländern gemacht wurde. 1915 kehrte er zurück, ging wieder nach Mannheim, wurde später Intendant in Wiesbaden, lehrte dann am Theaterwissenschaftlichen Institut in Berlin und wollte sich nach Kriegsende gerne am Wiederaufbau der deutschen Theaterlandschaft beteiligen. Dazu aber kam es nicht mehr. Carl starb am Heiligabend 1945.



Carls Entscheidung, das Unternehmen seines Vaters nicht fortzuführen, hatte eine große Tragweite für die weitere Entwicklung von HC Hagemann. Denn die anderen drei Söhne der Familie hatten sich, weil ja der Älteste zum Nachfolger bestimmt gewesen war, längst auf den eigenen beruflichen

Weg gemacht. Und einer Frau die Geschicke eines Unternehmens in die Hand zu geben, nun, so modern war man damals noch nicht, schon gar nicht im beschaulichen Harburg. Hagemann also begann, sich nach einem Nachfolger umzusehen, der nicht aus seiner Familie stammte.

In den 80er und 90er Jahren verdoppelte sich Harburgs Einwohnerzahl und die Industrialisierung schritt auch dort voran. Zum Aufblühen der Stadt trug die Öl-, Textil- und Gummiindustrie bei. Bis zum Ersten Weltkrieg entwickelte sich Harburgs Ölindustrie zur größten der Welt. 1929 eröffnete Shell eine Fabrik zur Mineralölverarbeitung, die größte ihrer Art in ganz Europa. Auch HC Hagemann war an dem Bau beteiligt.

Hagemanns Auftragslage, das zeigen die alten Bücher, wurde durch die Harburger Entwicklung mit vorangetrieben. Er kaufte immer neue Grundstücke für seine Bauprojekte. Auch die stets größer werdende Familie zog mehrfach um. Als 1888 die Norddeutsche Chemische Fabrik in Harburg als Aktiengesellschaft gegründet wurde, stieg Hagemann mit dem beachtlichen Kapital von 75.000 Mark mit ein. Außerdem beteiligte er sich als Aktionär an der Brauerei Harburg, der heutigen Bavaria Brauerei, und wurde dort Aufsichtsratsvorsitzender. Am 18. Juni 1900 wurde der Firmenname HC Hagemann in das Handelsregister beim Königlichen Amtsgericht in Harburg eingetragen, und es mag Hagemann seltsam angekommen sein, dass er nun zwar auch amtlich und offiziell Unternehmer war, aber noch keinen Nachfolger hatte. 1906 war Hagemann auf dem Höhepunkt seiner Karriere. Für den Bau der Lutherkirche in Eißendorf erhielt er den vom Kaiser verliehenen Kronorden der vierten Klasse.



An dieser Stelle der Geschichte trat die Familie Weber in Person von Hugo Weber ins Bild. Anders als HC war Hugo Weber das Baugewerbe in die Wiege gelegt: Er wurde als Sohn eines Bauunternehmers 1874 bei Halle an der Saale geboren. Was die beiden Männer verband, waren Strebsamkeit und Fleiß, beides wurde auch dem jungen Hugo von seinen Lehrern attestiert. Praktische Erfahrungen sammelte er als Maurer und als Bauführer bei einer Firma, die den damals gerade 19-Jährigen mit der Leitung von Neubauten betraute. Eine durchaus respektvolle Aufgabe, doch der Ehrgeiz, der auch späteren Weber-Generationen eigen war, trieb den jungen Hugo zu höheren Zielen. 1901 begann er ein Studium an der Königlich Sächsischen Technischen Hochschule. Noch mitten im Studium, las er Hagemanns Ausschreibung für einen Hochbautechniker und bewarb sich. Da er zuvor geerbt hatte, bot er eine Beteiligung von 10.000 Mark an. Spätere Fotos zeigten Hugo Weber als einen etwas gedrungenen Mann mit einem intelligenten, scharfen Blick, auffällig großen Ohren und einer exakt sitzenden Krawatte.



Der dritte im Bunde dieser ambitionierten Bauunternehmer wurde der Ingenieur Hermann G. Witt. Zusammen traten die drei im April 1907 vor den Königlichen Notar und ließen die Firma „H. C. Hagemann, Baugeschäft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu Harburg a. Elbe“ eintragen. Die Bilanz jenes Jahres wies eine Summe von 315.719,81 Mark auf, das Stammkapital wurde mit





120.000 Mark festgelegt. Vergleichend dazu die Löhne der Zeit: Ein Industriearbeiter verdiente um die 1.800 Mark, ein Arzt zwischen 3.000 und 4.000 Mark, das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen aber lag unter 1.000 Mark.

Im selben Jahr schlug man ein neues Unternehmenskapitel auf: HC Hagemann begann, sich auf der Insel Helgoland unternehmerisch zu betätigen.

In den Folgejahren wurden Zweigniederlassungen in Hamburg und Altona errichtet, teilweise beschäftigte die Firma bis zu 100 Handwerker und Arbeiter. Hagemann zog sich nach und nach aus dem aktiven Geschäft zurück und Hugo Weber sowie Hermann Witt erhielten per geänderten Gesellschaftervertrag 1914 mehr Rechte. Heinrich Carl Hagemann starb am 29. September 1916 und wurde mit lobenden Nachrufen nicht nur von seiner Familie, sondern auch von Arbeitern und Handwerkern bedacht. Ein Patriarch im besten Sinne war er gewesen – und als solcher blieb er in der Erinnerung all jener, die ihn gekannt hatten.

Weber und Witt übernahmen zum Januar 1917 die Stammeinlage Hagemanns je zur Hälfte und schlossen einen neuen Gesellschaftsvertrag. Wieder wurden Grundstücke gekauft und verkauft, Zweigniederlassungen gegründet und wieder aufgelöst. Der Erste Weltkrieg war beendet, doch die Lage in Deutschland war nicht rosig. Die Finanzierung des Krieges und die sich daran anschließenden Reparationszahlungen sowie die Rückzahlung von Kriegsanleihen belastete die Wirtschaft über alle Maßen. Die Arbeitslosigkeit stieg, die Löhne sanken. 1923 kam es zur Hyperinflation. Weil die Amerikaner, aus Angst, Deutschland könne seine Reparationen nicht leisten, die Wirtschaft mit Krediten unterstützten, begannen für die Wohlhabenden danach die Goldenen Zwanzigerjahre.



1927 schied Hermann Witt aus dem Unternehmen aus und widmete sich bis zu seinem Tod im Oktober 1940 der Landwirtschaft auf Gut Witthausen. Statt ihm trat der Diplomingenieur Adolf Flohr in die Firma ein und übernahm die Anteile von Witt.

1930 erreichte die Weltwirtschaftskrise auch Deutschland. Die Arbeitslosenzahlen stiegen von 1,4 Millionen im Jahr 1929 auf 5 Millionen Ende 1930. Reichskanzler Brüning, genannt der Hungerkanzler, verfasste Notverordnungen und senkte vor allem die öffentlichen Ausgaben sowie die Sozialausgaben. Den wirtschaftlichen Niedergang konnte er so nicht verhindern.

Und auch das Betriebskapital von HC Hagemann war verbraucht. Mehrere Bauvorhaben scheiterten an der schwierigen wirtschaftlichen Lage, das Stammkapital musste auf 60.000 Reichsmark herabgesetzt werden. Dann aber richtete Hitler sein Augenmerk auf Helgoland. Und für HC Hagemann gab es neue Aufträge.



02

„Zwischen Reden und Tun liegt das Meer.“ *

Seeräuber, Sturmfluten, Sprengungen



* Sprichwort aus Italien



Hugo Weber betrat Helgoland zum ersten Mal 1907, in jenem Jahr, in dem die Firma HC Hagemann eingetragen wurde. Er kam nicht als Gast, sondern als Unternehmer. Helgoland befand sich damals noch weitgehend in seinem ursprünglichen Zustand, doch es war der Wille von Kaiser und Regierung, die Insel zu einem militärischen Stützpunkt auszubauen. Dafür brauchte man Molen, Spundwände, Deiche, Brücken, Kaimauern und Uferwerke.

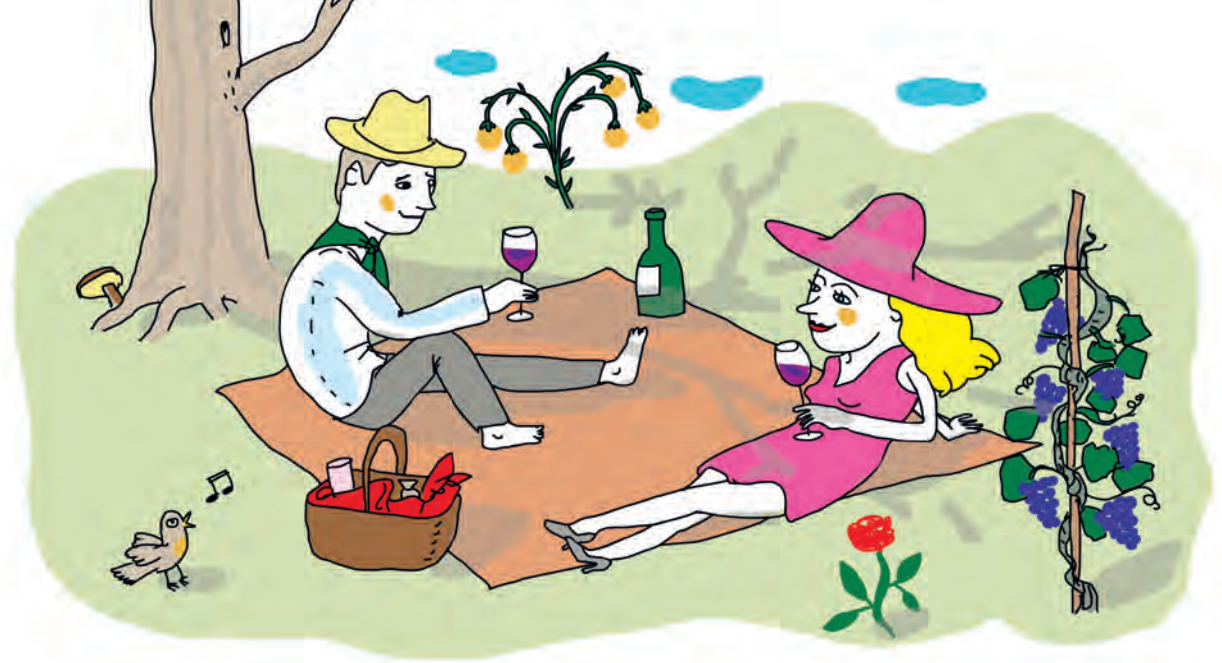
Vielleicht war es ein stürmischer Tag und vielleicht hatte sich der damals 35-Jährige schon bei der Überfahrt gewünscht, er hätte einen Mitarbeiter geschickt. Vielleicht schien die Sonne und übermütige Wellen kräuselten sich unter einem leichten Wind. Vielleicht schien es ihm wie ein Traum aus Blau und Licht und als die roten Felsen von Helgoland in Sicht kamen, verlor Hugo Weber auf der Stelle sein Herz.



Nehmen wir um der Dynamik dieser Geschichte willen an, es war Liebe auf den ersten Blick. Diese Insel, die auf 54°10'57'' nördlicher Breite und 7°53'01'' östlicher Länge wie aus dem Nichts auftaucht. Ein mystisches rotes Felsenmassiv, davor die weiße Düne und umher nur das glitzernde Meer. Eine Urwelt, die aus Steinmaterial entstanden ist, das sich vor 200 Millionen Jahren im Zeitalter der Trias bildete. Jahrtausende lagerte es in der Tiefe, setzte Schicht um Schicht an, bis es unter gewaltigen Erdstößen nach oben gepresst wurde. Zwar gibt es Helgoländer Sagen, nach denen die Insel mit dem Festland zusammenhing, doch geologische Forschungen belegen das Gegenteil. Helgoland ist eine einzigartige Erhebung in der Nordsee.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war Helgoland ein isoliertes Eiland, mit einem maulfaulen und hart arbeitenden Menschen-schlag besiedelt, der das Helgoländer Friesisch sprach. Eine Postkartenansicht aus der Vogelperspektive, gemalt um 1900, zeigte am Ufer, heute Unterland genannt, zwei- bis dreistöckige Giebelhäuser, sauberlich in einer Reihe stehend. Ebenfalls in Reihenbebauung standen diese Häuser auf dem Oberland, am heutigen Falm. Dahinter eine Siedlung aus kleinen, recht ärmlich wirkenden Häusern und ganz am Ende der Bebauung, in Richtung Lange Anna, eine Kirche. Der Inselfels noch intakt, der rote Sandstein wie ein in der See liegendes Paket und in der Ferne sah man die weißen Umrissse der Düne.

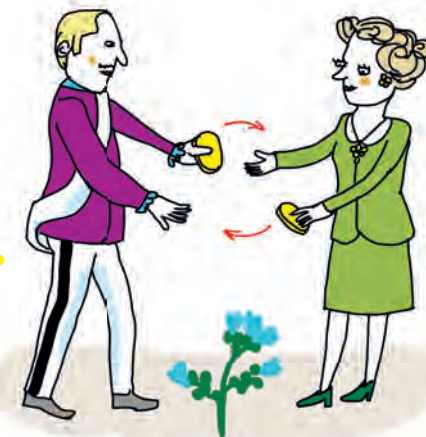
Viele Jahrhunderte gingen schweigend über die Insel hinweg. Erst als Seeräuber die Schiffe des Hansebunds kaperten und die Insel als Schlupfwinkel nutzten, war Helgoland in aller Munde. Im Laufe der kommenden Jahrhunderte wurden viele Piraten auf Helgoland dingfest



gemacht. Doch irgendwann verlor die Insel ihren Ruf als Seeräuberheimat und es kamen die ersten Besucher. Sie lobten den Vogelreichtum und die landschaftliche Schönheit, schwärmten von gutem Boden, üppigem Pflanzen- und Gemüsewuchs, vom Schutz der Insel durch natürliche Deiche an der Süd- und Nordseite. Diese allerdings verschwand im Meer, als 1711 bei einer Sturmflut erst der südliche Teil der Witte Klippe fortgerissen wurde und in der Silvesternacht 1720 auch der Damm, der die Insel mit der heutigen Düne verband. Durch die Erosion des Restdamms veränderten sich die Tidenströmungen, so dass heute nur noch schwere Schiffe auf dem felsigen Untergrund vor Helgoland ankern können.

1807, ein Jahrhundert bevor Hugo Weber nach Helgoland kam, erfuhr Helgoland Weltbedeutung. Napoleon hatte England mit einer Wirtschaftsblockade belegt und wollte das Land aushungern. Die Engländer aber stapelten ihre Ware auf Helgoland und mutige Hasardeure durchbrachen die Blockade von dort aus. Bis zu 300 Schiffe am Tag ankerten in jener Zeit vor Helgoland. Nachdem die Engländer die Franzosen besiegten, waren sie so dreist, Helgoland gleich zu behalten. 1814 kam es zum Kieler Vertrag, in dem Helgoland den Engländern zugesprochen wurde.

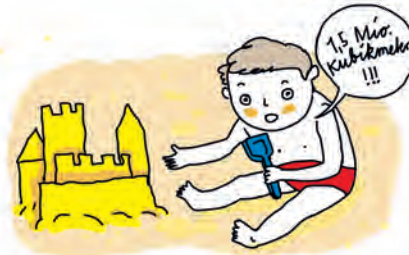
Einmal dermaßen in das Rampenlicht gezerzt, war es aus mit der Ruhe auf der Insel. Längst hatte sich herumgesprochen, wie erholsam das Klima sei, wie exotisch die Bewohner. 1826 wurde das Seebad Helgoland begründet und von da an waren die guten alten Zeiten vorüber. Zunächst wurden die Gäste mit einer Art Wagen an Land geholt, der sich bei günstiger Tide ins Wasser schieben ließ, ab 1828 fuhren Börteboote längsseits an die Schiffe und brachten die Besucher hinüber zum Inselufer. 1827 wurde die erste Landungsbrücke aus Holz gebaut. Als 1890 das Deutsche Reich unter Kaiser Wilhelm II. sich mit den afrikanischen Kolonien überfordert fühlte, kam Helgoland im Austausch für Sansibar in deutschen Besitz.



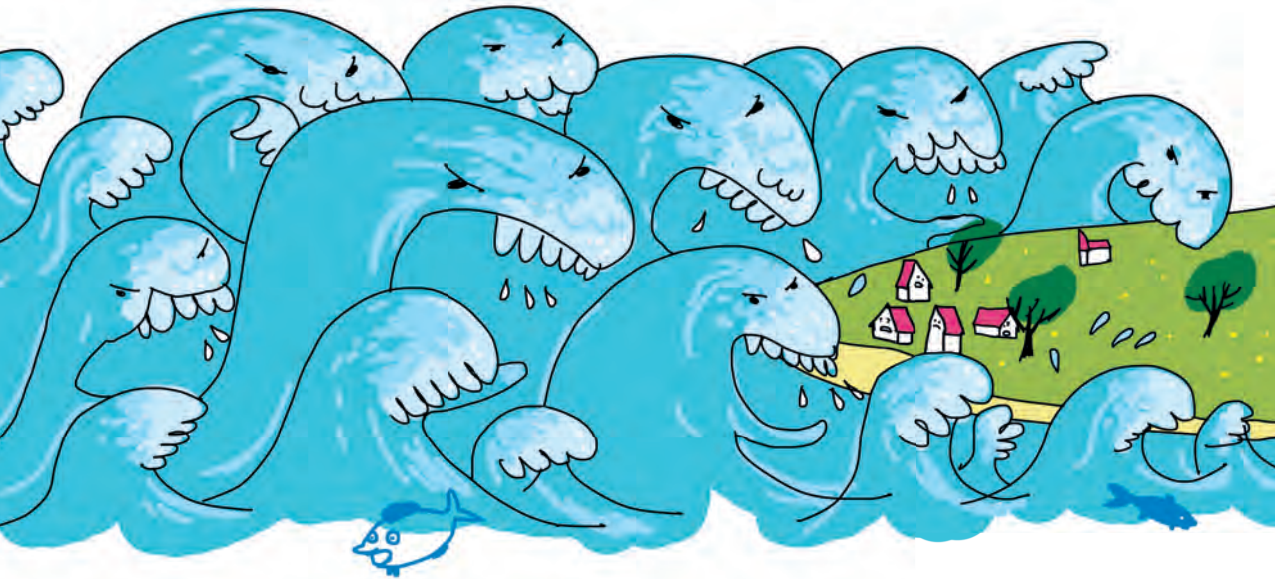


Und gleich schmiedete das Kaiserreich militärische Pläne für die Insel. Die damals in der Nordsee operierenden Einheiten der kaiserlichen Marine waren auf die schützenden Häfen von Cuxhaven, Wilhelmshaven und Bremerhaven angewiesen. Helgoland sollte Schutz vor Stürmen mitten auf See bieten. Nach einiger Überlegung beschloss man, den Hafen am südöstlichen Ende der Insel anzulegen.

1,5 Millionen Kubikmeter Sand mehr und 400.000 Tonnen Fels weniger war der Hafen 1916 fertig, inklusive Molen, Hafenmauern und Wellenbrechern. Auf dem durch die Aufspülung gewonnenen Land wurden Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Tankanlagen und Lager gebaut.



Hugo Weber lernte auf Helgoland seine Ehefrau kennen, heiratete und war nun emotional auf immer mit der Insel verbunden. Doch seine unternehmerischen Pläne fanden mit dem Beginn des Krieges ein Ende. 1914 schon wurde die Bevölkerung von Helgoland evakuiert, 1918 kehrte sie zwar zurück, neue Aufträge für Hagemann jedoch gab es nicht. Denn der Versailler Friedensvertrag verlangte nicht nur einen Abbau der Hafen- und Festungsanlagen, sondern auch einen Rückbau der Molen und der Wellenbrecher und Preisgabe des durch Wellenbrecher gewonnenen Landes. Die nur zwei Jahre zuvor dort erbauten Anlagen mussten abmontiert, die gesamte Infrastruktur des Hafens zerstört werden. Durch Verhandlungen erreichte man, dass ein Teil der Molen und Hafenanlagen zum Schutz der Fischereischiffe stehenbleiben durfte, ebenso die Versorgungseinrichtungen, die der Bevölkerung dienen.



Das Meer aber holte sich auch diese Anlagen. Durch die Aufgabe der Wellenbrecher waren sie ungeschützt der Tidenströmung und den Wellenangriffen preisgegeben. Zu ihrer Sicherung durften die Wellenbrecher wieder aufgebaut werden. Dieses Zugeständnis nutzten ab 1933 die Nationalsozialisten, um Helgoland erneut zu einem Marinestützpunkt auszubauen.

Und damit beginnt ein neues Kapitel in der Geschichte des Unternehmens HC Hagemann.



03

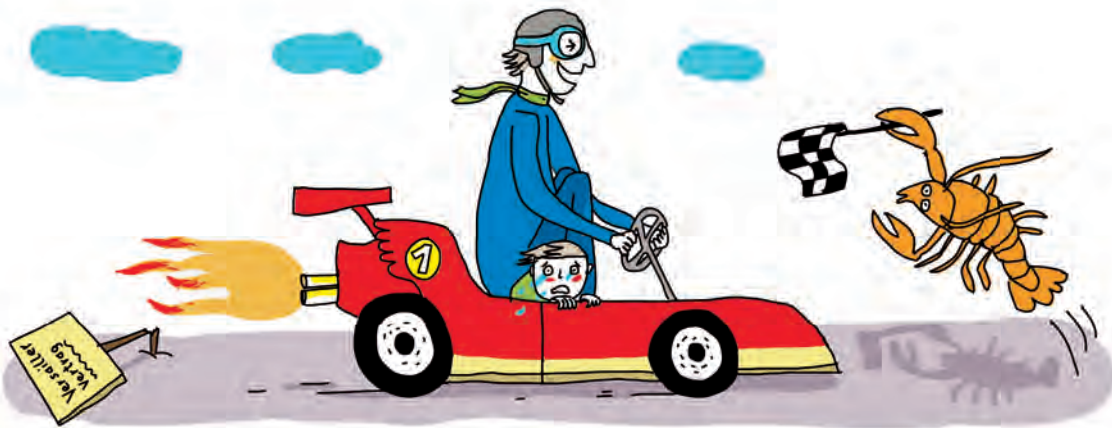
BOOM

„Arne ist immer Hauruck. Er will ständig was Neues. Mein Mann war da milder.“*

Die Sanierung einer Insel

* Erika Weber, Ehefrau von Kurt und Mutter von Arne Weber, gestorben 2016 in Harburg

1939 trat Hugo Webers Sohn Kurt als erster waschechter Harburger in die Firma HC Hagemann ein. Er wurde 1912 in der Stadt geboren, besuchte die Oberrealschule, wie das Gymnasium damals noch genannt wurde, und bestand 1931 das Abitur. Ein exakter Scheitel, ein schmales, beherrschtes Gesicht und die großen Ohren seines Vaters, so saß er auf einem Foto an seinem Schreibtisch. Baumlang war er dazu. Auf allen Bildern von Empfängen und Betriebsfeiern überragte er seine Mitmenschen um wenigstens eine Kopfeslänge, hielt sich stets kerzengerade. „Mein Vater war ein korrekter Mensch, vom Scheitel bis zur Sohle“, erinnert sich Arne Weber. Allerdings hatten die fünf Kinder nicht allzu viel von ihrem Vater, denn neben seinem Engagement im Betrieb fuhr Kurt Weber gerne Rallye und schien diesen Fahrstil auch auf alltägliche Fahrten zu übertragen. So mancher Mitarbeiter im Unternehmen erinnert sich noch heute, als Beifahrer von Kurt Weber feuchte Hände gehabt zu haben.



Zu jenem Zeitpunkt sind die nach dem Ersten Weltkrieg verhängten Bausanktionen auf Helgoland bereits von Hitlers Regime und unter Verletzung des Versailler Vertrags eigenmächtig außer Kraft gesetzt worden. Die damalige deutsche Regierung trug sich mit großen militärischen Plänen. Schon 1933 begannen sie, Helgoland erneut zu einem Marinestützpunkt auszubauen. Ab 1937 wurde über das Wiederaufbauprogramm hinaus die Erweiterung der Hafenanlagen geplant, diesmal im ganz großen Stil. Das Projekt erhielt den Namen Hummerschere, nach dem Umriss, den Hafen und Insel nach der Fertigstellung haben würden.

Ganz dem Größenwahn der Nazis entsprechend, sollte in 30 Jahren Bauzeit die Insel auf sieben Kilometer vergrößert werden. Nördlich der Düne war ein Skitt-Gatt-Hafen geplant, der die gesamte Kriegsmarine hätte aufnehmen können. Bereits 1928 war die Nordostschutzmauer errichtet worden. Nun wurden bis 1938 weitere schützende Begrenzungen gebaut, unter anderem der Nordosthafen, Molen und Ufermauern, eine wasserseitige Spundwand und das durch verschiedene Baumaßnahmen entstehende Nordostgelände, das 1939 fertiggestellt war. Von diesem Gelände wurde eine Stahlbrücke bis zur Nordmole errichtet, um die dortige Baustelle zu versorgen. An der Düne baute man den heutigen Dünenhafen und auch der Flughafen entstand in jener Zeit als Militärflughafen mit zwei Landebahnen.

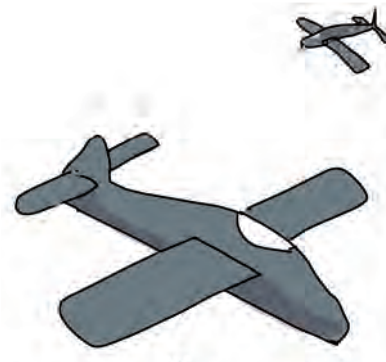


HC Hagemann erhielt den Auftrag, den seit 1902 bestehenden Inselleuchtturm, der seinerzeit aus massivem Stahlbeton erbaut wurde, zu einem Flakturm umzubauen. Außerdem sollten Kasernen erbaut und unter Nutzung des bereits bestehenden Stollensystems eine unterirdische Bunkeranlage erstellt werden. Die Pläne dafür entwarf Hugo Weber.

Für Kurt Weber war Helgoland ein vertrauter Ort. Schon seine Kindheitsferien hatte er dort verbracht und als Sohn einer Helgoländerin war er mit den besonderen Bräuchen und Sitten bestens vertraut. Außerdem fand er auf der Insel sein privates Glück. Im Restaurant Mokkastuben auf dem Oberland begegnete er der jungen Erika, deren Eltern dieses Restaurant betrieben. Er verliebte sich, wie bereits sein Vater, in eine Helgoländerin. Krieg hin oder her, zwei Jahre später heiratete das Paar und bekam fünf Kinder, von denen Arne Weber das älteste ist.



Der Krieg machte erneut alle Pläne für Helgoland zunichte. Zwar stellte Kurt Weber die Bauarbeiten am Flakturm noch fertig, doch dann begannen die Engländer, die Insel zu bombardieren. Alle Bauarbeiten wurden eingestellt.



Am 18. April 1945, kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs, brach auf Helgoland die Apokalypse los. 7.000 Bomben zerstörten die Hafenanlagen, Festungen und Wohnhäuser. Helgoland, wie es einmal war, gab es nun nicht mehr. Die Helgoländer überlebten, weil sie in einem Felsstollen Schutz suchten. Ein Teil der Bewohner hatte die Insel ohnehin bereits verlassen. Am 11. Mai 1945 fiel Helgoland unter britischen Befehl.

Die britischen Streitkräfte nutzten die Insel in den Folgejahren als Übungsplatz für Bombenabwürfe. Am 18. April 1947 beschlossen sie, Helgoland zu sprengen. Die Munitionsbestände aus dem Zweiten Weltkrieg, die noch in den unterirdischen Bunkern lagerten, wurden von See aus zur Detonation gebracht. Nach Angaben der Briten flogen beim Big Bang, wie die Operation genannt wurde, 9.000 Wasserbomben, 91.000 Granaten, 4.000 Torpedoköpfe und fast 7.000 Tonnen Munition in die Luft. Nicht aber Helgoland.

Was geschah, haben die britischen Streitkräfte in einer gespenstischen Filmsequenz festgehalten. Ein riesiger Pilz aus Staub und Erdteilchen stieg in die Luft, die Insel hob sich um einige Zentimeter, Erde und Gestein flogen. Helgoland fiel wieder zurück – und stand. Das durchlässige Gestein hatte die Druckwelle einfach entweichen lassen. Die Insel ächzte. Teile brachen ab. Neun Kilometer hoch stieg die Detonationswolke und noch im 70 Kilometer entfernten Cuxhaven waren die Erschütterungen zu spüren. Es war die größte nichtnukleare Sprengung ihrer Zeit – obwohl man im Internet genügend Verschwörungstheoretiker findet, die behaupten, dem Sprengstoff seien doch nukleare Teilchen beigemischt worden.





Helgoland war also unzerstörbar. Was tun mit dieser Insel? Zwei junge Studenten, zur politisch linken Szene gehörend, entschieden diese Frage. Und zwar so: Georg von Hatzfeld und René Leudesdorff ließen sich in einer eiskalten Dezembarnacht heimlich nach Helgoland übersetzen und hissten dort erst eine europäische, dann eine deutsche, dann eine helgoländische Flagge. Es war gerade die langweilige Vorweihnachtszeit, also gab es genügend Aufmerksamkeit in den Medien für diese Aktion. Die beiden Männer wollten eigentlich gegen den Imperialismus der Westmächte protestieren, nicht Helgoland liberalisieren. Aber die Öffentlichkeit, auch die britische Öffentlichkeit, sah darin den Versuch, Helgoland wieder nach Hause zu bringen. Und war gerührt.

Damals lebten die Helgoländer in mehr als 170 Festlandgemeinden verteilt und es hatte schon mehrere, bis dahin allerdings erfolglose, Appelle an die britische Regierung gegeben, die Bewohner wieder auf die Insel ziehen zu lassen. Nach der Aktion der beiden Studenten war das Thema brandheiß, und tatsächlich – ob es nun diese Besetzung war oder ob lange politische Gespräche dazu führten – rückten die Engländer von der Insel ab und säuberten diese sogar noch von Minen, Sprengstoff, Munition und anderem militärischen Abfall. Von Hatzfeld wurde übrigens später Verleger. Er starb im Jahr 2000 mit 71 Jahren in München. Leudesdorff wurde Pfarrer und starb 2012 in Flensburg. Für ihre Besetzungsaktion erhielten die beiden das Bundesverdienstkreuz erster Klasse.

Im März 1952 also durften die Helgoländer zurück. Nur: wohin? Es standen keine Häuser mehr. So schnell wie möglich musste für 2.500 Menschen Wohnraum geschaffen werden. Das bundesdeutsche Vorschriftenwerk bestimmte damals eine Fläche von 20 Quadratmetern Wohnraum als erforderlich für eine Person. Das waren bei 2.500 Bewohnern 50.000 Quadratmeter. Und das unter der Vorgabe, dass jedes Haus Licht erhält, möglichst Meerblick hat und der Wind gebrochen wird.

Kurt Weber und seine Frau wohnten in der Evakuierungszeit in Hamburg; dort wurden nach und nach die Kinder geboren. Sie gehörten zu den Ersten, die nach Helgoland zurückkehrten. Das Wiedersehen war Erika Weber auch viele Jahre später noch in lebhafter Erinnerung. „Alles war platt. Kein Stein stand mehr auf dem anderen. Wir konnten nirgends unterkommen. Zuallererst wurden für all die Arbeiter Baubaracken erbaut und da wohnten wir dann auch.“



Erika Weber war Entbehrungen gewohnt. „Ärmlich“ sei auch ihre Kindheit gewesen, so manchen Tag habe es nichts zu Essen gegeben und die Kinder hätten sich ihre Mahlzeiten angeln müssen. Die schwierigen Bedingungen der Nachkriegszeit auf der Insel schreckten sie nicht, nur die noch immer stattfindenden Überflüge der Engländer machten ihr Angst. „Man hat sich ganz automatisch immer geduckt.“

Was für Erika Weber Entbehrung, war für Arne Weber und die anderen Kinder auf Helgoland Abenteuer. „Wir waren vogelfrei und spielten in den Kratern und Bombenlöchern, sogar im Bunker, und aus den Trümmern konnten wir uns jeden Tag wieder etwas Neues bauen.“

Kurt Weber hatte in jener Zeit viel Arbeit. So, wie Hagemann am Kriegsbau auf der Insel beteiligt war, war es das Unternehmen nun am Wiederaufbau. Das Gebiet um den Südhafen war mit Kriegstrümmern übersät, der Hafen nicht mehr nutzbar. Blindgänger und Minen waren verstreut, riesige Krater in die Insellandschaft gebombt und gesprengt. Als einziges Gebäude hatte der Flakturm die Bombardierung überlebt und ragte nun wie ein moralischer Zeigefinger aus der zerstörten Landschaft. Die provisorische Instandsetzung des Turms war dann zunächst



auch erste Priorität und erfolgt bereits 1952. Erst 1965 begann HC Hagemann mit dem Umbau des Turmes und baute in der Zeit des Kalten Krieges in die unteren zwei Stockwerke zudem einen Atomschutzbunker ein. Die Fenster dieser Stockwerke wurden lediglich aus ästhetischen Gründen hinzugefügt.

Bald nach der Rückgabe der Insel an Deutschland wurde mit dem Wiederaufbau eines Schutzhafens für die Fischerei und die Schifffahrt begonnen und mit der Bergung der Blindgänger, Minen und Trümmer. Zunächst musste die Erreichbarkeit der Insel sichergestellt werden und die Belange der Inselbewohner standen hinter der Instandsetzung der Häfen zurück. Vor allem der Südhafen war mit Trümmern übersät. Für die vielen benötigten Arbeiter wurden Barackenlager aufgebaut.



1955 begann die Besiedlung des Unterlands. Der Binnenhafen war zuvor von Blindgängern geräumt worden. 60.000 Kubikmeter Inselboden, Felsen und Stahlbetontrümmer wurden aus dem Becken entfernt. Jedes Stück Boden, das bebaut werden sollte, wurde bis in vier Meter Tiefe geräumt. Es dauerte bis 1975, bis alle Schäden im Süd- und Binnenhafen beseitigt waren. Bis 1956 war es gelungen, unter Einbeziehung der vorhandenen Bausubstanz die Molen des Vorhafens und die Landungsbrücke am Südstrand wieder zu errichten. Die nach dem Sprengungsversuch zurückgebliebenen Trümmerteile des ehemaligen Bunkers waren zu groß für den Abtransport und wurden durch erneute Sprengungen verkleinert.

Für das Unternehmen HC Hagemann begann mit dem Wiederaufbau von Helgoland die Spezialisierung auf Wasserbau. Alle Spundwände waren zerstört. Wo heute Promenade ist, war damals Wasser. Vor die aufgeriebenen alten Spundwände wurden Betonwände gesetzt.

Anfang der 60er Jahre stieß der damals 24-jährige Georg Pohl zu Hagemann, zunächst als einfacher Zimmergeselle. Pohl stammte aus der Nähe von Breslau und gelangte mit einem Flüchtlings-treck nach Bremerhaven.

Als Pohl nach Helgoland kam, war die Tiefenräumung abgeschlossen, die Bomben und Minen größtenteils geborgen. Doch noch immer wohnten Arbeiter wie Bevölkerung in Baracken-lagern. „Eines war im Norden, das andere im Süden“, so Pohl. Über die Insel führten Stege statt Wege. „Mancher trat mit zu viel Alkohol schon mal am Steg vorbei und landete in der Grube darunter“, erinnerte sich Pohl amüsiert.

HC Hagemann legte zunächst die Kanalisation, dann wurden Pflasterarbeiten durchgeführt und schließlich konnte man sich der Wohnbebauung widmen. Einem Architektenwettbewerb entsprang das Konzept, alles aus einem Guss zu erbauen. Damals wahrscheinlich eine architektonische Sensation, heute einer der Gründe, warum Helgoland den Ruf des Kleinbürgertums hat.



Mit den ersten Gebäuden kamen die ersten Kioske, an denen Mehrwertsteuerfrei Schnaps und Zigaretten verkauft wurden. Mit den Kiosken kamen die ersten Touristen und Arne Weber erprobte sich erstmals als Unternehmer. Mit den anderen Inselkindern verkaufte er Muscheln, Trümmerteile und Felsstücke an die Gäste.

Trotz der harten Arbeit und den kärglichen Lebensbedingungen blieb dennoch Zeit für Miteinander. Auf den Baustellen, erinnerte sich Georg Pohl, wurde gesungen und Akkordeon gespielt. „Das war noch eine andere Atmosphäre als heute. Es ging alles ruhiger und gelassener zu. Man lernte sich gegenseitig gut kennen, da haben sich gute Freundschaften entwickelt. Da gab es im Südhafen einen Rattenkeller, eine Art Kneipe im Keller. Wo Licht war und gesungen wurde, kamen noch immer welche dazu.“

Für die Kinder eine Schule, für die Jugend ein Heim, für die Gläubigen eine Kirche, für die Bundeswehr Kasernen: An allem war HC Hagemann beteiligt. Auch die biologische Anstalt, am 1. April 1910 als preußisch-biologische Anstalt begründet, wurde 1966 von HC Hagemann neu erbaut und in den Folgejahren das Rathaus, die Vogelwarte, das Schwimmbad und das Kurmittelhaus.

Wenn man heute mit Arne Weber über die Insel geht, gibt es kaum ein markantes Bauwerk, an dessen Erschaffung sein Großvater, Vater und später er selber nicht mitgewirkt haben. Viele Bauunternehmen wollten nach dem Krieg von Helgolands Wiederaufbau profitieren, doch Georg Pohl sah eines nach dem anderen wieder gehen. „Die Bedingungen waren ja schwierig. Erstmal war das Wohnen ja noch sehr unbequem und die Insel noch immer sehr verwüstet. Und dann die Logistik. Alles musste angeliefert werden, jede einzelne Schraube. Und wenn der Frachter nicht kam, wegen schlechtem Wetter oder Maschinenschaden, dann lag erstmal alles brach. Wenn der blanke Hans über die Mole fegte, dann waren die Geräte weg, auch wenn sie festgebunden waren. Und das haben manche eben nicht so ausgehalten.“



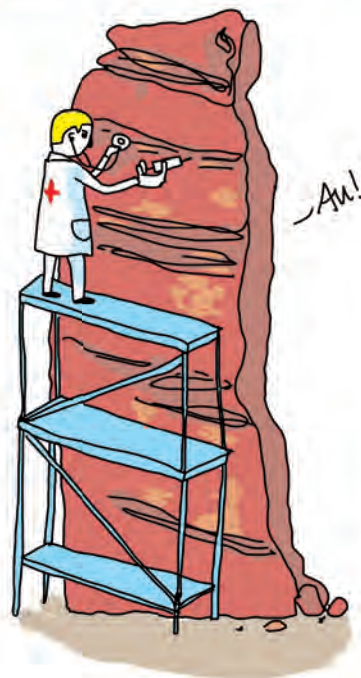
1967 war der Wiederaufbau beendet. In den neu erbauten Häusern wurden schon bald Zimmer für die Gäste abgezweigt. So mancher Helgoländer erinnert sich, als Kind in Kellerzimmern gewohnt zu haben, damit die Eltern vermieten konnten. Im Schnaps- und Zigarettenverkauf schien Helgolands Zukunft zu liegen. In den 70er Jahren stand eine Butterfahrt nach Helgoland ganz oben auf der Reisewunschliste der Deutschen. Die Insel boomte, der Schiffsverkehr war rege.



Vieles, was nach dem Krieg eilig wiederhergerichtet wurde, musste jedoch vierzig Jahre später erneuert oder saniert werden. Sturmfluten zerrten am Land und das Meer fraß sich durch Mauern und Tragpfähle. 1991 starb Kurt Weber. Zu der Zeit hatte Arne Weber lange das Zepter übernommen und kümmerte sich wie sein Großvater und Vater nicht nur um Bauten im Hamburger Großraum, sondern auch um solche auf Helgoland. Das Baugeschäft auf der Insel war zwar nicht fest in Hagemann'scher Hand, aber auch nicht weit davon entfernt.

1979 sanierte HC Hagemann die Lange Anna, Helgolands Wahrzeichen. Das Meer hatte den Roten Felsen porös gemacht, vor allem an seinem Fuß, und er drohte abzubrechen. Der Felsen wurde mit Stahlbeton „geimpft“, insgesamt 850.000 Tonnen. Später gründete Arne Weber eine Stiftung zum Erhalt der Lange Anna.

Mit Beginn der 80er kam es wieder zu reger Bautätigkeit auf Helgoland. Die meisten der nach dem Krieg sanierten Häfen waren inzwischen erneut in marodem Zustand. Ein Rahmenentwurf für die Grundinstandsetzung der Anlagen im Schutz- und Sicherheitsbereich wurde erstellt und trat 1983 in Kraft. Anfang der 90er Jahre begann HC Hagemann mit der Sanierung des Nordosthafens. Dieser war als Teil des Projekts Hummerschere in den Jahren 1938/39 erbaut worden. Heute ist sein Zweck, bei starkem östlichen oder südlichen Wind den Börtebooten eine Ausweichmöglichkeit zu geben. Zudem wurde die hafennahe Bebauung durch die Kaimauern gesichert. Bei einer Standarduntersuchung in den 80er Jahren wurde ein starker Zerfall der Südwestkaimauer festgestellt. Die Spundwände waren instabil, der Korrosionsschutz verbraucht, der Beton rissig und der Boden von Erosion betroffen. Vor diese Mauer rammte HC Hagemann eine Dichtwand aus Stahlprofilen und Pfählen und verankerte diese mit Rundstahlankern. Die Dichtwand erhielt einen Stahlbetonholm und eine Kaimauerplatte. Ende der 90er erfolgte eine Sanierung der Schrägrampen im Nordosthafen.



1989 ergab eine Schadensanalyse an den Landungsbrücken dringenden Sanierungsbedarf. Im November 1993 richtete HC Hagemann für das Wiederherstellungs- und Sanierungsprojekt Landungsbrücke eine Baustelle ein. Die Pläne sahen vor, eine neue äußere Hülle zu erbauen, welche die alte Konstruktion umgeben sollte. Vor die beschädigten Schwimmkästen wurde eine kombinierte Trag- und Füllbohlenwand gerammt, eine komplizierte ingenieurtechnische Angelegenheit, die in Deutschland derzeit selten war. Gerammt wurde von Wasserseite aus: zwei Kräne, einer auf einem Ponton, einer auf der Landungsbrücke, unterstützten die Arbeiten. „Zum Glück war es ein Jahrhundertsommer“, erinnert sich Thorsten Saefkow, der die Baumaßnahmen leitete. „Für die Rammung brauchten wir absolut ruhige See und es gab zu der Zeit sechs Wochen lang keinen Wind.“



Vor die Füllbohlen wurden Stahlbetonfertigteile gehängt und die Zwischenräume zwischen Fertigteil und altem Schwimmkasten verfüllt. Als Füllmaterial verwendete HC Hagemann die Reste des alten Kurhauses, welches Arne Weber zeitgleich gekauft und abgerissen hatte. Den Schutt des Kurhauses ließ Bauleiter Saefkow, der das Landungsbrückenprojekt betreute, schreddern und mit dem Beton vermischen, der zur Füllung verwendet wurde. Abgedeckt wurde das nunmehr fast fertige Bauwerk mit einer einen halben Meter starken Stahlbetonplatte. Der zweite Teil der Baumaßnahmen begann im Dezember 2002 und betraf den umspundeten vorderen Teil, die Rampen 1 und 2 sowie den Übergang zwischen der Umspundung und den bereits sanierten Schwimmkästen. Zusätzlich wurde die Rampe 3 erneuert.

Es folgten die Sanierung des Dünenhafens und die Verlängerung der Landebahn auf der Düne, dann die Grundinstandsetzung des Nordost-Bollwerks. Auch der Binnenhafen, der 1957 wiederhergestellt wurde und danach Güterumschlagsplatz und Anlegeplatz für die die Insel versorgenden Frachtschiffe wurde, erfuhr in den 90er Jahren eine Grundinstandsetzung. Die Binnenhafenmole, 1906 als Marinemole entstanden, war ebenfalls 1957 unter Einbeziehung der vorhandenen Bausubstanz saniert worden. Anfang der 90er Jahre allerdings war die Korrosion



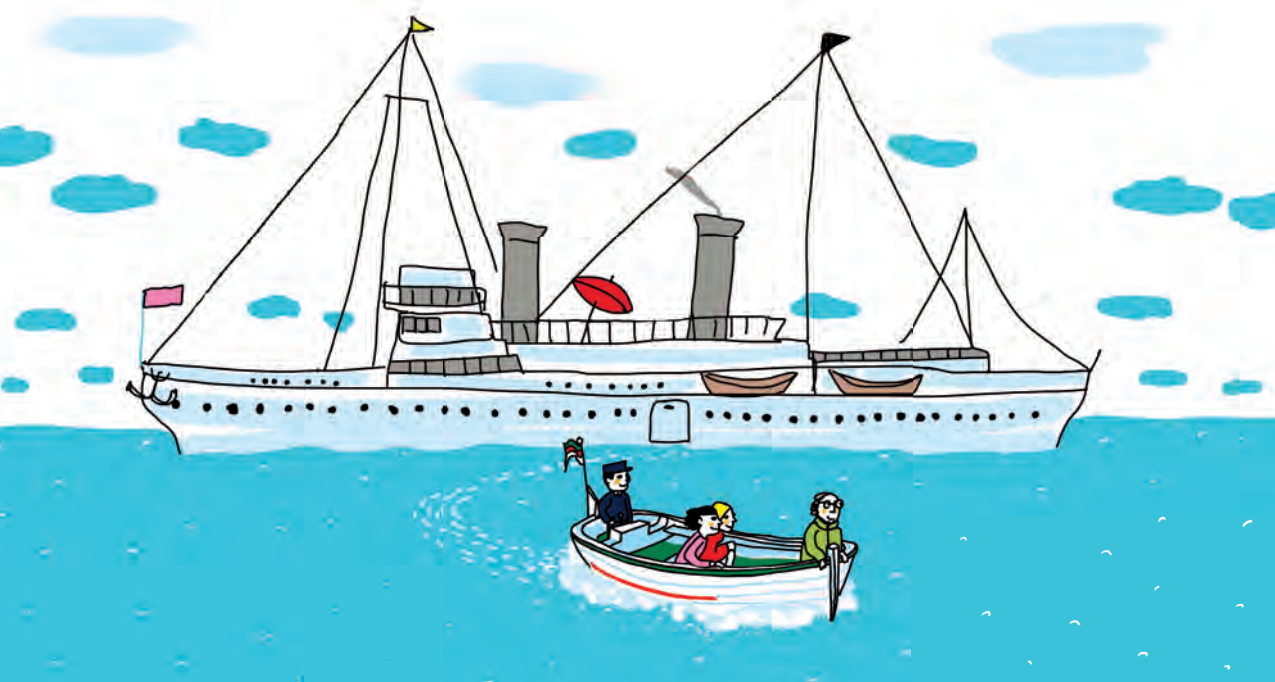
der Spundwände so intensiv, dass Boden und Spundwand nicht mehr miteinander verbunden waren. Die Sanierung der Mole erfolgte nach einem schon von HC Hagemann erprobten Prinzip: Vor das vorhandene Bauwerk wurden rückwärtig verankerte Betonfertigteile gestellt, die zur Minimierung der Wellenbewegung im Hafenbecken eine Wellenprofilform hatten. Dafür musste die Mole verlängert und verbreitert werden.



1995 begann die Ufersicherung des Südwest- und Westufers im Binnenhafen. Diese bestand aus einer rückverankerten land- und einer wasserseitigen Wand sowie einem Überbau. Wieder wurden Fertigteile verwendet und der entstandene Raum zwischen neuer und alter Wand wurde mit wasserundurchlässigem Füllbeton verfüllt.

2008 begann HC Hagemann mit einer Küstenschutzmaßnahme am Kringel von Helgoland, einer an der Südwestseite der Insel liegenden Ausbuchtung, eigentlich ein Trümmerfeld, das von Erosion durch die anbrandenden Wellen besonders bedroht war. Dort liegt zudem die schmalste Stelle der Insel, eine Art Schlauch, hinter dem der Schutzhafen beginnt. Uferschutzwerk ist an dieser Stelle besonders erforderlich.

Eines der größeren Inselbauprojekte der letzten Jahre war die Südhafen-Sanierung, bei der der Südhafen-, der Ost-, der Westdamm sowie die West-, Nord- und Ostkaje grundlegend instand gesetzt wurden. Der Südhafen diente gemeinsam mit dem Vorhafen unter dem Kaiser sowie den Nationalsozialisten als Militärhafen und hat heute die Aufgabe, in Not geratene Schiffe auf Helgoland aufzunehmen. Er ist außerdem Liegeplatz für die Arbeitsschiffe der Windkraft-Unternehmen, für behördliche Schiffe und Sportboothafen. Im Winter legen dort die Helgoland-Fähren und im Sommer der Katamaran an.



Die entbehrungsreichen Jahre des Krieges und die Mühen des unternehmerischen Wiederaufbaus spiegeln sich in den Gratulationsschreiben zum hundertjährigen Bestehen der Firma HC Hagemann. „Besonders unter Berücksichtigung der Kriege und Krisen“ bewunderte Herr Paridom Averhoff die Leistungen von HC Hagemann. Berringer Nachf. Max Brinckmann merkte an: „Wenn ein Betrieb auf ein hundertjähriges Bestehen zurückblicken kann, so ist damit eine wechselvolle Geschichte verbunden gewesen, denn gerade die letzten Jahrzehnte waren überschattet von allerlei wirtschaftlichen Schwierigkeiten.“ Begleitet von einem Zinnkrug und dem Bedauern, wegen eines Kuraufenthalts in Bad Pyrmont nicht zur Feier erscheinen zu können, schickte Helmut Ballhorn die Zeilen: „Sie haben es verstanden, Ihre Firma nach dem Zweiten Weltkrieg wieder aufzubauen und zu der heutigen Größe zu entwickeln. Ihr Betrieb ist weit über die Grenzen Harburgs hinaus bekannt und dürfte wohl zu den leistungsfähigsten und größten Unternehmen in unserer Industriewelt gehören.“

* Arne Weber



Gefeiert wurde am 3. Oktober 1969 mit einem Empfang. Bei Lachsschnittchen und Sekt versammelte sich die Prominenz Harburgs und Hamburgs sowie viele Weggefährten von Kurt Weber im exklusiven Hotel Lindtner. Die Herren erschienen in schwarzen Anzügen mit Einstecktuch, die Hornbrille war gerade en vogue, die Damen trugen knielange Röcke und der Mode entsprechend hochtoupierete Haare. Als Empfangsfotograf war Photo Handt bestellt und jedes der Bilder hatte auf der Rückseite nummerierte Linien, um dort die Namen der Abgebildeten einzutragen. Bei der Vielzahl der Gäste

aber ein schier unmögliches Unterfangen, an welches man sich ansatzweise wagte und dann aufgab. So blieben die Namen vieler Gäste unbekannt. Der einzige stets namentlich Vermerkte war Kurt Weber, dessen baumlange Gestalt alle Gäste überragte.

Die Gratulationsbriefe, bestes Büttenpapier, die später in drei Aktenordnern abgeheftet wurden, waren nicht selten mit „Sehr verehrte gnädige Frau, sehr geehrter Herr Weber“ überschrieben und mit „Ihr ergebener ...“ unterzeichnet. Die Zeiten waren eben noch höflich. Aus handschriftlichen Vermerken auf den jeweiligen Schreiben lässt sich ersehen, welches Geschenk der Gratulant überreichte. Sehr häufig: Orchideen mit Vasen, große, kleine oder mittlere Blumenschalen und Gestecke, weniger häufig Präsentkörbe und Weinkisten. Auch Cognac, drei Flaschen Champagner, ein Buddelschiff und sogar ein Schuhreiniger, geschickt von der Firma Wilhelm Freudenberg, fanden sich unter den Präsenten.

Ebenfalls in Mode waren Telegramme mit einem Kunstdruck. Immer wiederkehrendes Motiv: „Blumen in blauer Vase“ von Jan Brueghel dem Älteren und – vielleicht der Bootsleidenschaft von Kurt Weber geschuldet – „Ruhige See“ von Willem van der Velde dem Jüngeren. Mit solchen meldete sich Hans Carl Hagemann aus Köln und schrieb, sein Urgroßvater sei der Firmengründer gewesen und Dr. Karl Wilhelm Gergs erinnerte sich der gemeinsamen Nachbarschaft als Kinder und schickte ein frisches „Vivat, crescat, floreat“.

Überhaupt war man um Tiefsinn bemüht. „Wenn man bedenkt, dass das vergangene Jahrhundert wohl das bewegendste der gesamten Menschheitsgeschichte gewesen ist, durch die Aneinanderreihung wirtschaftlicher, technischer und strategischer Revolutionen, so muss man vor der Geschichte Ihres Unternehmens, das in dem Auf und Ab der Jahre mit großem Geschick, Tatkraft und Weitblick geführt wurde, die größte Hochachtung haben“, schrieb mit epischem Talent ausgestattet die Paul Hammers AG. Edeka Harburg-Stade, ein Kunde von HC Hagemann, lobte: „In dem ständigen Auf und Ab des wirtschaftlichen Ringens innerhalb dieser von drei Kriegen erschütterten 100 Jahre hat Ihr Haus es verstanden, über alle Wirrnisse hinweg die Firma Hagemann auszubauen und erfolgreich zu entwickeln. So mancher stolze Bau schmückt heute unsere Großstadt und zeugt von fachlicher Arbeit und handwerklichem Können.“



Der ärztliche Leiter des Krankenhauses Hamburg-Harburg, ein HC Hagemann Neubau, gratulierte ebenso wie die Lufthansa („Wir geben der Hoffnung Ausdruck, dass sich auch weiterhin ein guter Kontakt ergeben wird“) und die Hamburgische Landesbank („Mit Genugtuung und Stolz dürfen Sie heute feststellen, wohin zielbewusstes und dem eigenen Hause dienendes Handeln geführt hat“), die Deutsche Bank, die Dresdener Bank, die DAK, die Haftpflichtversicherung, Linde, Liebherr und sogar die Bauleitung der Jugendstrafanstalt in Neuengamme.



Auf dem Schreiben von Sunlight fand sich bezüglich des Präsents ein Fragezeichen. Keines geschickt? BP Benzin und die Petroleum Aktiengesellschaft hatten ein dick geprägtes Logo im Briefkopf und bekannten, unter den zahlreichen Gratulanten nicht fehlen zu wollen. Zudem gaben sie der Hoffnung Ausdruck, „dass Ihre Firma auch in Zukunft eine stetige Aufwärtsentwicklung nehmen möge.“

Mit der Trennung von Politik und Unternehmertum schien man es damals noch nicht so genau genommen zu haben. Quer durch alle Parteien freute man sich mit HC Hagemann über das Jubiläum, ja, die FDP betrieb gleich noch ein wenig Mitgliederwerbung und schrieb: „Lassen Sie uns versichern, dass Sie in uns stets aufmerksame und Ihren Problemen gegenüber aufgeschlossene Gesprächspartner finden werden.“

Persönlich und vertraulich ging man damals noch mit den Behörden um. Es gratulierten der Finanzsenator, der Leitende Regierungsdirektor und Vorsteher des Finanzamts für Prüfungsdienste in Harburg sowie der leitende Regierungsdirektor und Vorsteher des Finanzamts für Körperschaften.

Auch die Medien nahmen Anteil am hundertjährigen Bestehen. Das Handelsblatt berichtete auf Seite drei vom Jubiläum, die Harburger Anzeiger und Nachrichten „möchten in der großen Schar der Gratulanten nicht fehlen“ und übersendeten Blumen. Mancher, der ohne Einladung blieb, nahm es nicht krumm und schickte seine guten Wünsche. Er habe aus dem Abendblatt von dem Jubiläum erfahren, schrieb ein Henri Benthack und wünschte: „Möge die große Bauunternehmung HC Hagemann, die auf eine ruhmreiche Vergangenheit zurückblicken kann, weiterhin so erfolgreich in der Bauwirtschaft tätig sein.“



05

„Ich investiere, wo noch kein anderer ist, und kein anderer hin will.“ *

Zwischen Ratten und Ruinen

100 Jahre und kein Ende. In den Wirtschaftswunderjahren florierte das Unternehmen HC Hagemann – auch dank technischer Neuerungen. Mit Hightech ist es ja wie mit dem lieben Gott. Man glaubt daran. Oder man lässt es. Arne Weber glaubte daran. Gegen den Willen, ja, zunächst sogar ohne das Wissen seines Vaters kaufte er den ersten Computer. Es waren die 70er Jahre. Arne Weber stand am Anfang seines vierten Lebensjahrzehnts und war noch nicht lange in der Firma. Vater Kurt Weber gewährte ihm nicht viel Spielraum. Die Fäden hielt er in den Händen und Sohn Arne, so erinnert sich dieser noch heute, hatte kaum Mitspracherecht.

Vater Kurt also, so erzählt Arne Weber diese Geschichte, begab sich auf Reisen. Sohn Arne kaufte für 8.000 Mark einen Computer, einen der ersten Generation. Fast so groß wie ein kleiner Kühlschrank. Damit überschritt der Hagemann-Sprössling seine Kompetenzen, denn über eine solche Summe durfte er nicht entscheiden. Kurt Weber wütete. „Das brauchen wir nicht, das ist alles Quatsch“, sagte er. Am liebsten hätte er „das unnütze Gerät“ wieder wegbringen lassen. Bald aber erkannte er den Wert der neuen Maschine. Nur wenige Monate später hörte Arne Weber seinen Vater sich vor Mitunternehmern stolz brüsten: „Unsere Firma besitzt bereits einen Computer.“



* Arne Weber



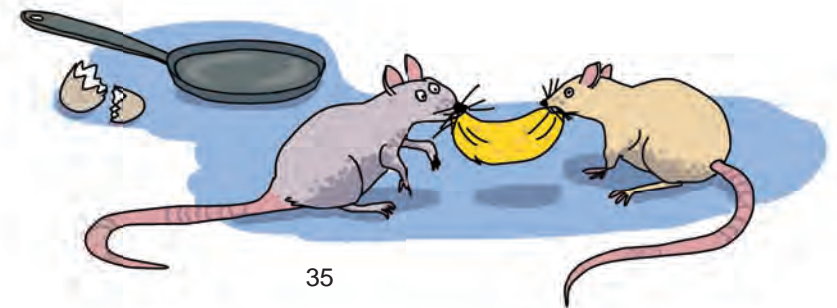
Der frühe Glaube an die technische Entwicklung war im Spiel, als Arne Weber 1990 das mit einleitete, was man heute als Entwicklung des Harburger Binnenhafens zum High-Tech-Standort bezeichnet und was als vielversprechendste Standortentwicklung Deutschlands gilt. Dabei lag zunächst keine Absicht in den Plänen von Arne Weber. Eher die Lust, sich mal wieder an etwas Neuem auszuprobieren.

Harburg zu jener Zeit war ein vergessener, vernachlässigter Ort. Der Binnenhafen ohne Schiffe, die Schlote ohne Rauch. Grau und öd standen die Bauten, Ratten huschten durch die Räume. Lever Sunlicht hatte seine Produktion verlagert, ebenso die Harburger Mühlenbetriebe. Die Ölmühle war lange geschlossen. Was blieb, war eine Welt aus Resten und übriggebliebenem, schon zuge deckt von den Sedimenten des Untergangs: Industriebrachen, Ruinen, industrielle Lagerplätze – leer und voller Müll. Kalt zog es durch zerbrochene Fensterscheiben, manchmal flatterte im Wind noch eine Gardine, die davon kündete, dass dort einmal Menschen wohnten und arbeiteten.

Der Niedergang des Harburger Binnenhafens nach 120 Jahren war kein Einzelfall. Überall in Deutschland wurde es still und stiller in den Häfen. Die klassischen Unternehmen dieser Orte, Werften und Fischfabriken, Zulieferer und Schiffsausstatter, kämpften um ihr Überleben. Sei es in Hamburg, Bremerhaven, Flensburg oder Rostock: Betriebe verlagerten ihre Standorte oder meldeten Insolvenz an. Zum Untergang bestimmter Industriezweige trugen erhöhte Umweltschutzaufgaben bei, manche Fabriken wurden nicht mehr gebraucht, weil die Produktionsabläufe effizienter und technisch versierter geworden waren, in anderen Fällen reichte die Infrastruktur nicht mehr aus.



Während man in Deutschland noch taten- und ideenlos vor dieser Entwicklung stand, war man in London und New York, in San Francisco und in Vancouver bereits dabei, aus Untergang Luxus zu machen. Unter jungen Künstlern und Schauspielern war es schick, sich Loftwohnungen in ehemaligen Industriebauten zu mieten, Galerien eröffneten dort ihre Ausstellungsräume, Restaurants zogen neugierige Gäste an.





Bereits seit den 70er Jahren gab es von Seiten der Hansestadt Hamburg einen Entwicklungsplan für Harburg, der ehrgeizige Leitlinien hatte: Harburg wieder an die Elbe führen, den historischen Stadtkern neu beleben, die B73 überwinden und die brachliegenden Flächen erneut nutzen. 1990 beschloss die Senatskommission für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr die „Revitalisierung des Industriegebiets Harburger Binnenhafen“. Der Bestand vorhandener Firmen sollte gesichert, die „historischen, ökologischen, topographischen und städtebaulichen“ Qualitäten des Stadtkerns sollten gewahrt werden und der historische Baubestand erhalten bleiben.

Für Harburg war es der dritte Wandel und er verlief nicht minder rasant als die beiden anderen. Der erste geschah in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Innerhalb weniger Jahre entwickelte sich das beschauliche Städtchen durch die Industrialisierung zum wichtigen Standort für die Verarbeitung von Gummi, Kautschuk und Palmöl. Begünstigt wurde dies durch die Eisenbahnstrecke Hannover-Harburg. Der Harburger Binnenhafen wurde zu einem bedeutenden Handels- und Industriehafen. Doch der schnelle Aufstieg brachte auch infrastrukturelle und städtebauliche Probleme. Das ursprüngliche Zentrum der Stadt verlagerte sich mehr und mehr Richtung Geest und fort vom Hafen.

Die zweite Wandlung brachte der Weltkrieg. 1943 wurden durch Luftangriffe große Teile der Innenstadt zerstört, der Wiederaufbau erfolgte ohne Berücksichtigung der historischen Stadtstruktur und mit neuen großen Verkehrsschneisen. Güter- und Schienenverkehr nahmen erheblich zu, Hafengebiet und Stadt wurden durch die Bundesstraße 73 und die Bahnlinie getrennt.

Jobst Fiedler, damals Leiter des Harburger Bezirksamts und heute Professor für Public Management an der Hertie School of Governance erinnert sich: „Es gab sehr viel Widerstand aus der Politik von Hamburger Seite. Wir mussten die Strom- und Wasserbehörde regelrecht weichkochen.“

Stückweise, so Fiedler, sei die Idee nicht durchführbar gewesen. „Wir brauchten von Anfang an ein Gesamtkonzept für das gesamte Gebiet. Nur mit einem solchen Gesamtkonzept waren einzelne Investitionen sinnvoll und möglich.“

Um überhaupt anzufangen, bedurfte es damals Unternehmern mit Chuzpe. Die hohen Kosten, die durch die Sanierung der maroden Industriegebäude entstanden, waren nur mit einer ökonomisch tragfähigen Idee zu bewältigen. „Arne Weber zu treffen, war damals ein Glücksfall“, erinnert sich Fiedler. „Ohne ihn hätten wir das politische Konzept nicht umsetzen können, ebenso wie er ohne den politischen Willen, den Binnenhafen



zu sanieren und in eine städtebauliche Gesamtstruktur einzubinden, seine Investitionen nicht hätte tätigen können. Er war unser Pionierinvestor und er zog andere Investoren an.“



Das neue Harburg, so die strukturentwicklerische Vorgabe, sollte ein Zentrum für Technologie und Wissenschaft werden, Bildung und Hightech sollten dort symbiotisch mit der neuen Architektur verschmelzen. Man hoffte, durch ökologisch verträgliche und ästhetisch ansprechende Bauweise vor allem zukunftsorientierte und technologiefixierte Unternehmen anziehen zu können, die wiederum durch Forschungseinrichtungen ergänzt werden sollten. Kleinere und spezialisierte Betriebe sollten den Spin-Off-Effekt der Technischen Universität Hamburg und der Forschungseinrichtungen nutzen. Und all das zu wesentlich günstigeren Mieten als in der Hansestadt.

An einem lauen Sommerabend im Jahr 1989 saß Arne Weber mit Fiedler in einer Pizzeria und redete über den Verfall, die Vergangenheit und die unsichere Zukunft des Binnenhafens. Wer die beiden Männer kennt, sagt, sie seien sich ähnlich, zumindest was Fantasie und die Fähigkeit zu weitem Denken anbelange. „Man müsste an den Kanälen wohnen können“, sagte Arne Weber. „Mit einem eigenen Bootsanleger vor der Tür.“ „Ein Port Grimaud des Nordens!“, rief Jobst Fiedler aus. Und dann begannen sie, auf Bierdeckeln und Servietten Skizzen einer Stadt zu entwerfen, in der Wohnen, Wasser und Arbeiten eine Symbiose bildeten.



Es dauerte nicht lange, da legte Weber Fiedler den Entwurf eines Hafen-Towers vor: ein 30-stöckiges Gebäude. Nicht einmal in Hamburg gab es ein solches. „Das hat bei mir den Funken überspringen lassen“, schwärmt Fiedler noch heute enthusiastisch von jener Zeit. „Auch wenn schnell klar wurde, so ein Turm war wirtschaftlich nicht zu machen und wäre zu dem Zeitpunkt nicht rentabel gewesen, hat mich die Ernsthaftigkeit und die Fantasie beeindruckt, mit der Arne Weber an das Projekt rangegangen ist. Bei ihm verbindet sich Unternehmertum mit Wagemut und Spieltrieb.“



Der Hafen-Tower blieb zwar nur eine Idee, doch von dem Augenblick an waren Fiedler und Weber ein gutes Paar. „Wir von der Baubehörde haben seine Schritte begleitet und er hat die Impulse geliefert“, so Fiedler. Schon bald kaufte Arne Weber die Lever-Seifenfabrik. Zunächst nur mit dem Gedanken, dort Schrott zu lagern, dann mit der Absicht, seine Firma einziehen zu lassen. Überraschend meldete die Telekom Interesse an Büroräumen an. Eine solche Nutzung der Gebäude war nicht vorgesehen, aber Weber überzeugte den damaligen Bauamtsleiter schnell, eine entsprechende Genehmigung zu erwirken. „Wenn wir jetzt handeln, dann können wir hier den Schalter umlegen, habe ich zu ihm gesagt. Dann gehen im Binnenhafen wieder die Lichter an.“

Schon als Arne Weber über den Umbau der Seifenfabrik nachdachte, entstand architektonisch die Vorstellung, die heute als Channel-Architektur bezeichnet wird. „Für mich war wichtig, die historische Struktur zu erhalten. Der Binnenhafen ist deshalb so besonders, weil er Bezüge zur Vergangenheit herstellt.“

Der Kauf der Seifenfabrik erregte die Harburger Gemüter. Ein hässliches, vor sich hin rottendes Gebäude, im Inneren noch die Seifenlauge, außen der Westliche Bahnhofskanal und Wasserratten satt. Die Leute zeigten Arne Weber heimlich und auch öffentlich einen Vogel. Denn Harburg, das war Hamburgs Schmutzdecke und wurde von den Hanseaten entweder gar nicht oder nur mit gerümpfter Nase wahrgenommen. Die Brachflächen und die Gebäude im Binnenhafen galten als nicht vermarktbare, an eine Entwicklung mochte keiner glauben. Dass freiwillig solvente Mieter nach Harburg zögen: unvorstellbar. Weber beeindruckte das nicht. „Ich bilde mir immer meine eigene Meinung. Wenn ich nur gemacht hätte, was andere mir rieten, dann wäre ich längst pleite.“

Die Hamburgische Landesbank, heute Hamburg Commercial Bank, war bereit, Arne Weber für seine Pläne einen Kredit zu geben. Der damalige Leiter der Kreditabteilung erinnert sich: „Ich lernte Arne Weber auf einer Veranstaltung kennen. Er kam auf mich zu und sagte, er müsse dringend mit mir reden, er brauchte einen Kredit für die Seifenfabrik. Ein paar Tage später haben wir das Gebäude besichtigt und ich dachte: Das darf doch nicht wahr sein. Überall Löcher im Boden und Seifenlauge. Für mich war das eine Ruine. Aber er hatte schon Pläne im Kopf. Er sagte, hier sollen die Büros hin und im Keller, der nun wirklich schrecklich war, sah er schon die Gastronomie.“

Auch der Harburger Journalist Wolfgang Becker erinnert sich noch gut an die Anfänge der Harburger Entwicklung. „Arne Weber ist ein Visionär. Und Visionäre müssen damit rechnen, angefeindet zu werden. Solche Ideen, wie er sie hat, sind unbequem. Da kommt einer und sagt: Das mach ich jetzt. Da gab es viele, die fühlten sich ausgebootet.“



Die nächste verrückte Idee ließ nicht lange auf sich warten. Weil die Telekom für die vielen Mitarbeiter eine Kantine brauchte, baute Arne Weber das Untergeschoss des Hauses aus. Was dann kam, klingt ein wenig nach Märchen: Es war einmal ein junger Koch, der zwar einen Preis gewonnen, aber noch kein eigenes Restaurant hatte. Eines Tages kam eine männliche Fee und erfüllte ihm diesen Wunsch. Und sie lebten glücklich bis an ihr Lebensende.

Der Koch war Michael Wollenberg. Mit ihm wollte Weber nun statt einer Kantine im Untergeschoss der Seifenfabrik ein Restaurant eröffnen. Wollenberg sah sich in Harburg um – und lehnte dankend ab. Doch einige Wochen später war er wieder da und stimmte zu. Und so baute Arne Weber das „Marinas“. Mit einer dazugehörigen künstlichen Insel im Westlichen Bahnhofskanal und einem Bootsanleger für Gäste, die den Wasserweg bevorzugten.

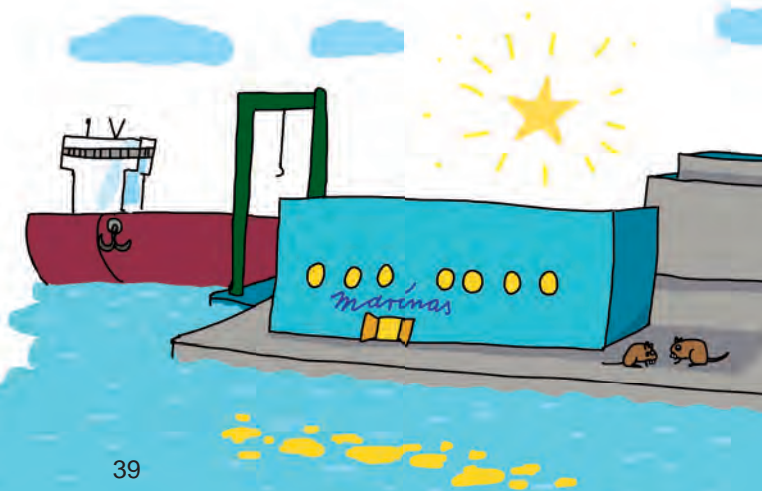


Ein Aufstöhnen ging durch Harburg. Ein Gourmetrestaurant mitten in Ruinen, nein, wirklich, dachte sich so mancher, nun hat Weber völlig den Bezug zur Realität verloren. Dennoch, oder gerade deswegen, standen die Neugierigen Schlange, unter ihnen viel Prominenz aus Hamburg und Umgebung. Bald musste man in Harburg bei Wollenberg gegessen haben, um „In“ zu sein. „Monate im Voraus war alles ausgebucht“, schwärmt Arne Weber noch heute. Und es kam noch besser: Wollenberg erkochte sich im „Marinas“ einen Michelin-Stern.

Nicht nur das formte den Ruf des Restaurants. Auch die Umgebung, die Mischung aus Aufbruch und Verfall, zog die Leute an. Diese Melancholie des Untergangs, die über den Kanälen lag. Gemischt mit der Euphorie des Neubeginns, der im Binnenhafen mit der Seifenfabrik eingeleitet wurde. All das konnten die Gäste vom schwimmenden Ponton aus an Sommerabenden auf sich wirken lassen. Selbst die gelegentlich darüber huschenden Wasserratten waren Teil der Atmosphäre und störten nicht weiter.



Panta rhei, alles fließt. Dieser berühmte Satz des Heraklit gilt auch für die Kanäle, das „Marinas“ und Michael Wollenberg. Dieser betreibt heute in Hamburg drei Restaurants und erfreut sich noch immer der Bekanntheit. Das „Marinas“ gibt es nicht mehr, doch Zauber und Melancholie des Binnenhafens sind geblieben.



06

„Das Gewöhnliche existiert ja bereits.“ ✨

Monopoly im Binnenhafen

schnips



„Nirgends anders wandelt sich die Stadt so schnell wie hier“, schrieb zehn Jahre nach dem Umbau der Seifenfabrik das Hamburger Abendblatt und meinte den Harburger Binnenhafen. Denn mit der Telekom als Mieter begann in Harburg eine städtebauliche, architektonische und damit auch gesellschaftspolitische Entwicklung, deren Tempo viele erstaunte – und verärgerte. Allen voran die Hamburger, die bereits zu dem Zeitpunkt Pläne für die HafenCity hatten, doch von der Umsetzung noch einige Schritte entfernt waren. Hamburg plant, Harburg macht, hieß es bald.

*Arne Weber

Kaum war die Telekom da, zog sie andere Interessenten nach. In den 90ern wurde die IT-Blase riesengroß. Start-Up-Firmen, Online-Anbieter und Netzwerkunternehmen schossen wie Pilze aus dem Boden. Die Boomfirmen der IT-Branche, bestrebt, sich vom Normalen, Bürgerlichen abzusetzen, waren auf der Suche nach außergewöhnlichen Büros – Arne Weber konnte ihnen diese bieten. Channel 1 wurde am Bahnhofskanal von HC Hagemann für das MAZ gebaut. Zukunft traf auf Vergangenheit, Industriearchitektur auf Moderne, Ziegel auf Glas. Channel 1 wurde 1998 vom Architekten- und Ingenieurverein zum Bauwerk des Jahres ernannt.



In den folgenden Jahren siedelten sich über 80 Firmen in Harburg an, zehntausende Arbeitsplätze wurden geschaffen. Silicon Valley an der Elbe, so wurde das ausgediente Industrieviertel nun genannt. Einem Vorschlag von Arne Weber folgend, gründete sich im Jahr 2000 der Verein „Channel Harburg“. Seine Ziele: Interessenvertretung, Netzwerke knüpfen, Unternehmen ansiedeln, den Standort vermarkten.



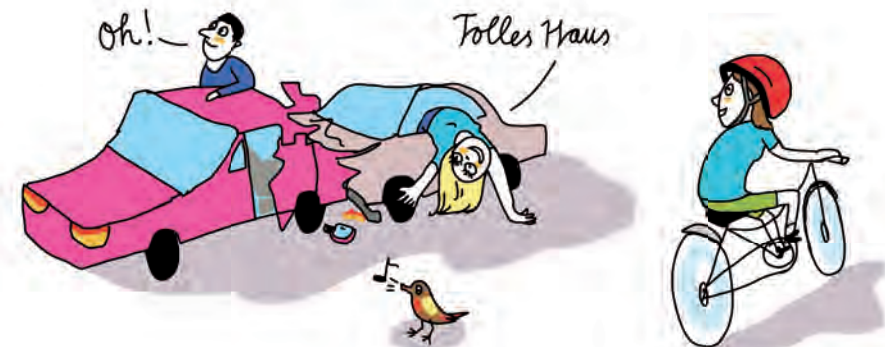
Längst waren die Spötter von einst still. „Jetzt hieß es eher: Wir müssen ganz genau hinschauen, was Arne Weber macht, denn der hat den richtigen Riecher“, erzählt Journalist Wolfgang Becker. 2002 landete Arne Weber mit dem Bau des Channel-Tower einen neuen Treffer. Harburg, beschied er, brauche ein Wahrzeichen und was eigne sich besser, als ein Gebäude, hoch über alle anderen hinausragend, wie ein Leuchtturm über Dünen und Gestade.

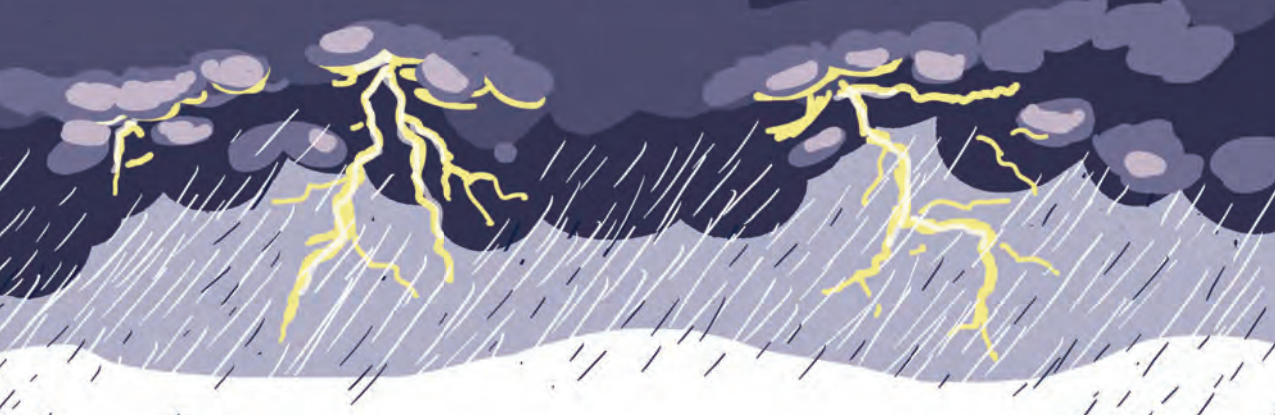
Nur ein Jahr danach sollte Weber einen richtigen Leuchtturm kaufen. Doch das Gebäude, welches ihm für Harburg vorschwebte, sollte zumindest als ein solcher wahrgenommen werden. „Er hat mir gesagt, es muss Auffahrunfälle unten auf der Straße geben“, erinnert sich der betraute Architekt Bernhard Winking.



Der Höhe und der ausgefallenen Architektur wegen – bis zum 7. Obergeschoss hat das Gebäude einen treppenartigen Aufbau – wurde der Tower nicht nur zur Landmark von Harburg, sondern auch zum Erfolgssymbol der Channel-Idee. „Ein Kliff in der See“, schrieben die Zeitungen. „Ich hatte einfach die Idee und dann hab ich die umgesetzt“, ist der trockene Weber-Kommentar dazu.

Der Channel-Tower aber war mehr als nur eine Idee: In Zeiten, in denen die Baubranche sich nach der Decke strecken musste, sicherte er bei HC Hagemann die Arbeitsplätze. Ein damaliger Hagemann-Polier erinnert sich: „2002 gab es einen Bauarbeiter-Streik und Lohnerhöhungen sollten durchgesetzt werden. Der Baubranche ging es damals nicht gut. Der Bau des Channel-Towers hat uns als gewerbliches Personal über die schlechten Zeiten hinweg geholfen, ja überhaupt die ganze Channel-Entwicklung war für uns ein Segen. Arne Weber hätte auch Billiglohnarbeiter nehmen können. Aber das hat er nicht. Er hat all seine Projekte mit seinen Leuten gemacht.“





Der Lohn der großen Ideen folgte auf dem Fuße. Arne Weber war eine Weile in allen Zeitungen der Umgebung. „Er versteht es und verstand es von Anfang an, auf der Klaviatur der Medien zu spielen. Anders als andere mittelständische Unternehmer hat Arne Weber erkannt, dass er Öffentlichkeit braucht, wenn er Aufmerksamkeit für seine Ideen haben will“, so der Journalist Becker. Nicht immer ist der Ton des Medienechos eindeutig positiv. „Arne-Weber-Land nennen manche das Gebiet, das zwischen Binnenhafen und dem Harburger Zentrum entstand“, schrieb die WELT ein wenig spitzzüngig im Juli 2003.



Zu diesem Zeitpunkt hatten andere Investoren, Unternehmer und Architekten bereits eigene Zeichen im Channel gesetzt. Das alte Silo war zu einem Bürohaus umgebaut, am Schellerdamm das Fleethaus renoviert, der Kaispeicher und das Veritasgebäude lange architektonische Glanzstücke im Harburger Hafen.

Natürlich hatte es zwischendrin auch versponnene Pläne gegeben, die entweder sang- und klanglos wieder verpufften oder bis heute in Schubladen vor sich hindämmern und auf ihre Aktivierung warten: Ein Hubschrauberlandeplatz, ein Museumshafen sollten gebaut werden, ein Marktplatz geschaffen, Lehr-, Natur-, Erlebnis- und Romantikpfade angelegt, mit einem Katamaran sollte Harburg mit den Hamburger Landungsbrücken verbunden werden. „Das war hier eine Weile wie Monopoly spielen“, sagt der Journalist Wolfgang Becker. „Und Arne Weber war da eindeutig der Platzhirsch.“

Plötzlich brach Ende der 90er Jahre die IT-Branche zusammen. Firmen, eben noch groß im Geschäft, waren über Nacht insolvent. Die Hoffnungen und Illusionen einer jungen, urbanen, neoliberalen Gesellschaftsgruppe lösten sich in Nichts auf. Plötzlich wurde es still im Channel. Die Blackberrys schwiegen, die Türen ließen das Klappern, die Computerbildschirme flackerten nicht mehr. Auch die Telekom zog aus der Seifenfabrik aus und hinterließ 20.000 Quadratmeter leere Fläche. Selbst der Tower verwaiste ein Stück. „Da braute sich ganz schön was zusammen über uns“, erinnert sich Arne Weber. „Zu dem Zeitpunkt hätte es uns auch nicht mehr geholfen, wenn wir neue Einzelmietler gefunden hätten. Wir brauchten eine große Sache.“



07



„Es gab auch Zeiten, da hab ich mein Federbett durchgeschwitz.“

Poker um Airbus

Die große Sache kam bald in Gestalt eines anderen, der auch große Probleme hatte. Ein paar Kilometer weiter die Elbe hinab sitzt der Flugzeugbauer Airbus. Der hatte gerade seine liebe Not mit der Elektronik des neuesten Airbus. Die Auslieferung stand bevor, es war ein Prestigeobjekt, die Zeit drängte. Man brauchte Zulieferer. Mehr und mehr Firmen sprangen Airbus bei. In Finkenwerder platzten die Gebäude aus allen Nähten. Man brauchte Büros. Eigentlich war die Entscheidung für ein anderes Gebäude schon gefallen, nur fehlte die Datenanbindung.

Arne Weber hörte von einem Bekannten, dass das Spiel bei Airbus noch offen sei. Er beschloss, mitzuspielen und einen hohen Einsatz zu wagen. Zunächst erkundigte er sich, was die Verlegung eines Glasfaserkabels kosten würde und stellte fest: Eine durchaus bezahlbare Sache. Dann hatte er die Idee, eine Broschüre drucken zu lassen, auf Deutsch und Englisch, in der Harburg als Airbus-Standort vermarktet wurde. „Channel Airbus Center“ stand auf der Titelseite. Im Inneren Fotos: Nachtbilder, die kühlen Industriegebietsatmosphäre verströmten, Tagbilder, auf denen dynamisches Licht auf dynamische Menschen scheint.

* Arne Weber



„Mit Airbus hat der erfolgreichste Flugzeugbauer der Welt seinen Sitz im Süderelbe-Raum in Hamburg Finkenwerder“, hieß es darin zwar, aber dann kam die Rede sogleich auf Harburg. „Der Channel Hamburg bietet speziell für Airbus-Zulieferer und Dienstleister modernste Büro- und Logistikflächen“, gefolgt von Fotos der Channel-Gebäude und dem Channel-Tower. CAC, „Channel Airbus Center“, wie Arne Weber das Projekt bereits getauft hatte, könne auf insgesamt 10 Hektar Fläche zugreifen, davon 60.000 Quadratmeter Bürofläche. Kernstück des Logistikkonzepts für die CAC Technical Base sei die gute Verkehrsanbindung durch Straßen, Schienen und die Wasserwege. Ab sofort, so das Versprechen, könnten Gebäude bereitgestellt werden.

Die opulente Broschüre, die auch noch Datenanbindung versprach und das Hagemann'sche Landungsboot, mit dem Baumaterial angeliefert wird, als Transportmittel zeigte, erregte Aufsehen. Zunächst bei den Zulieferern, an die sie verteilt wurde. Airbus erhielt keine. Dafür bekam Arne Weber einen Anruf von Airbus – es stand Ärger ins Haus. Hatte er ein schlechtes Gewissen? „Nein.“ Hat es ihm im Magen gedrückt? „Ach was.“

Tatsächlich war man bei Airbus über den Vorstoß alles andere als erfreut. Zumal Arne Weber ein Pressefoto des neuen Airbus auf die Titelseite drucken ließ und die Zulieferer nun tatsächlich glaubten, Airbus gründete einen zweiten Standort in Harburg.

Manchmal ist das Glück das entscheidende Moment in einem Spiel. Es hätte schiefgehen können. Airbus hätte Arne Weber zusammenstauchen und dann aus dem Spiel werfen können – taten sie aber nicht. Im Gegenteil: Arne Weber machte Airbus klar, dass es sich nicht um einen Publicity-Gag handelte, sondern sein kleines Husarenstück eine durchaus ernstgemeinte Offerte war, von der Airbus profitieren werde. Nach einer Anstandsphase des Zorns wechselten also bei Airbus Ton und Mienen und man ließ Arne Weber wissen, eigentlich fände man dieses Prospekt sehr cool und, nun ja, man wolle doch so schnell wie möglich nach Harburg kommen und sich ansehen, was Weber zu bieten habe.

Erreichte Ziele, so das Ergebnis von neurologischen Untersuchungen, lösen größere Glücksgefühle aus als Geld und Liebe. Arne Weber jedoch war ein paar Tage später ein unglücklicher Mann. Denn Airbus war begeistert und wollte innerhalb von vier Wochen für seine Zulieferer und Dienstleister das Channel-2-Gebäude mieten. Und zwar vollständig. Keine anderen Mieter. Doch in Channel 2 waren noch Mieter. Etliche davon mit 5-Jahres-Vertrag. Einer davon war gerade erst eingezogen. „Versprochen ist versprochen“, sagte Arne Weber. Also bekamen diese Mieter Besuch von Arne Weber und Dr. Ingo Hadrych. Das Angebot: Bessere Räume für weniger Miete, außerdem ein Umzug mit einem professionellen Unternehmen. Dieses stelle alles über Nacht um, lege selbst den Bleistift wieder so auf den Schreibtisch, wie er lag. Selbstverständlich auf Kosten von Hagemann. Okay, sagten die Mieter. Nur einer stellte sich quer. Aber auch den überzeugte Arne Weber schließlich.

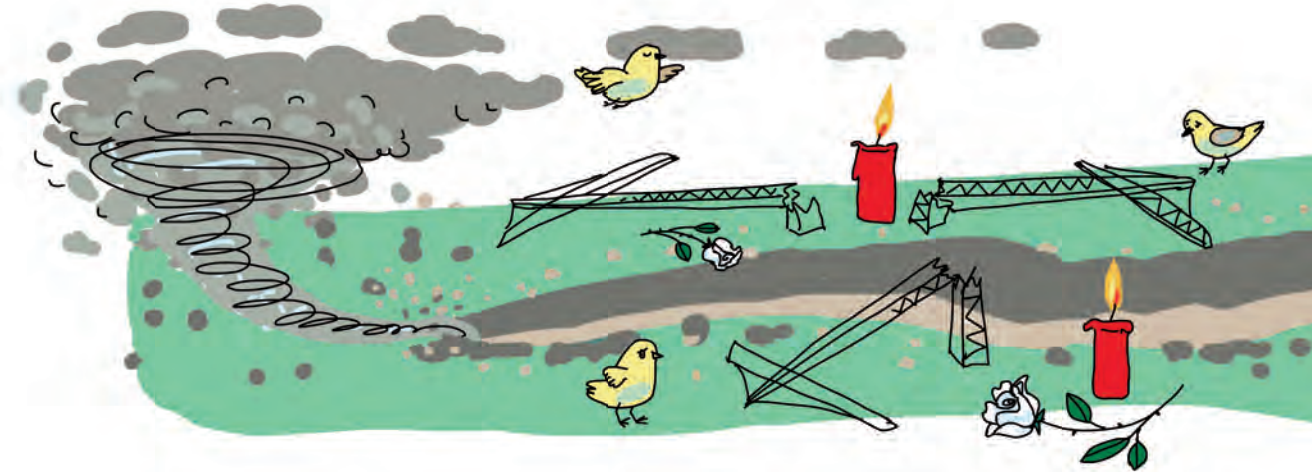


Pünktlich bezog Airbus Channel 2. „Seitdem habe ich bei denen einen Stein im Brett“, lacht Arne Weber. „Wir mussten die Krise ausgleichen und Airbus war die Rettung.“

2006 brauchte Airbus weiteren Raum. Arne Weber besaß noch ein Grundstück an der Blohmstraße, auf dem standen alte Silos. „Fünf Monate“, sagte er zu Airbus, „und die Mitarbeiter können einziehen.“ „Herr Weber“, war die entrüstete Antwort, „das ist ein unseriöses Angebot. Das schaffen Sie niemals.“ „Schaff ich“, sagte Arne Weber. „Wir bauen rund um die Uhr in drei Schichten.“



Viel mehr muss man eigentlich nicht erzählen. Denn in Rekordzeit gelang es dem Unternehmen tatsächlich, die alten Silos abzureißen, und die Gebäude Channel 9-11 dorthin zu stellen. Allerdings unter einem so großen Zeitdruck, dass diese Phase bis heute den Hagemann-Mitarbeitern deutlich in Erinnerung geblieben ist. Carsten Storck erinnert sich an ein Gespräch zwischen ihm, seinem Kollegen Thorsten Saefkow und dem Abteilungsleiter der Firma Aug. Prien während einer Veranstaltung im Frühjahr 2006. Die Herren saßen mit Blick auf das Baufeld und der Abteilungsleiter fragte: „Was baut Ihr denn da in der Blohmstraße?“ Antwort Saefkow: „Drei Bürogebäude.“ „Wann sollen die denn fertig sein?“ „Am 1. Juli das erste, am 1. August das zweite und das dritte am 1. Oktober.“ „Und wer betreut dieses Bauvorhaben?“ „Herr Storck.“ Darauf der Abteilungsleiter, an Storck gewandt. „Also, mit Ihnen möchte ich nicht tauschen.“



Zur Trauer aller wurde der Bau von einem schlimmen Unglück überschattet. Am 27. März 2006 zog ein Tornado über Harburg und knickte in der Blohmstraße drei Kräne, die dort für die Arbeiten an den neuen Channel-Gebäuden standen. Nur 30 Sekunden brauchte die Windhose, um eine zwei Kilometer lange Schneise der Verwüstung zu hinterlassen. Mit einer Geschwindigkeit von 251 Kilometern jagte sie durch Harburg. Nur einer der Kranführer überlebte das Unglück. Ein seltenes Naturereignis für Harburg, eine große Tragik für die Familien der zwei toten Kranführer.

Überraschend für die Harburger Stadtverwaltung, jedoch gut geplant für sich selbst, verkaufte Arne Weber im Dezember 2006 den größten Teil seiner Channel-Immobilien, auch den Channel-Tower. Nur zwei Jahre später platzte die Immobilienblase und leitete eine weltweite Wirtschaftskrise ein.

„Ich hab zu meiner Sekretärin gesagt, die Straßen dahin sind mir zu schlecht. Kaufen Sie mal ein Boot.“ *

Der lange Weg nach Osten

Arne Weber und mit ihm das Unternehmen HC Hagemann haben nie auf nur einer Hochzeit getanzt. Ebenso wenig sich je einem Abenteuer verschlossen. Noch bevor man das vernachlässigte Harburg in einen High-Tech-Standort verwandelte, eroberten Chef und Firma den Osten. Und zwar gleich mit mehreren Projekten: der Sanierung einer Brücke und dem Bau eines Geschäftshauses.

* Arne Weber

Es ist das Jahr 1989 und gerade mal ein paar Monate her, dass die Geschichte über Deutschland kam wie ein Orkan. Die Mauer, die vierzig Jahre lang alles teilte, fiel. Dahinter lag unbekanntes Land. Für Arne Weber war dieses Land voller Herausforderungen: Gebäude, die es zu sanieren oder gar neu zu errichten galt, unsanierte Brücken und Wasserbauwerke. Weber beschloss, ein Büro in diesem neuen Land zu eröffnen. Er wählte Rostock.

Rostock? „Nicht dein Ernst, oder?“, fragten ihn Mitarbeiter und Bekannte. Ausgerechnet. Ein Kaff irgendwo oben an der Küste. Berlin, Dresden, Leipzig, da bestünde Entwicklungspotential. Rostock aber klang grau, nach harter Maloche und ewigem Ostseewind. Es war irgendwie, als sagte jemand, er ginge nach Bochum, wo er doch Düsseldorf, Dortmund oder Frankfurt haben könnte. Arne Weber blieb dabei. „Es ist leicht, sich als Unternehmer in den Metropolen niederzulassen. Ich hab mich für die Küste entschieden, weil wir Wasser- und Hafenbauer sind.“

Er baute keine Brücke. Keine Hafenanlage. Mal wieder wagte sich Arne Weber an etwas Neues. Ein Geschäftshaus und Bürohaus sollte es werden, darin ein modernes Einkaufszentrum, ein Konsumparadies für die konsumentwöhnten Brüder und Schwestern im Osten. Nicht irgendein langweiliger Zweckbau, in den man kriecht und froh ist, wenn man das Tageslicht wieder sieht, nein, eine Symphonie aus Licht und Eleganz, die modernste Ladenpassage Mecklenburg-Vorpommerns: den Doberaner Hof. „Das Geschäftshaus wird sich zwischen einfachen Putzbauten, vernachlässigten Gründerzeithäusern, heruntergekommenen neugotischen Patrizierhäusern und den Errungenschaften des Sozialismus – monotone Glas-Stahlbauten – wie aus einer anderen Welt ausmachen“, spottete das Hamburger Abendblatt im Dezember 1990.

Man erwartete bei HC Hagemann nicht, dass die Durchführung ein Spaziergang werden würde. Womit man aber nicht rechnete, war die Infrastruktur Mecklenburg-Vorpommerns. Arne Weber, als Autofahrer einer der schnellen Sorte, verzweifelte bald an Straßen, auf denen man kaum vorankam. Auf einer dieser Endlosfahrten rief er seine Sekretärin von unterwegs an und sagte: „Kaufen Sie mir ein Boot.“ Die Perle kündigte keineswegs vor Schreck, sondern besorgte sich Zeitschriften von Booten und einen Experten. In Plymouth wurde sie fündig. Ein stabiles Boot, gut genug für die Ostseeküste. Wie man so ein Schiff steuert, Arne Weber hatte keine große Ahnung. Aber mit seinem Geschäftsführer Flügge traute er sich einfach die Küste entlang. „Nackte Segler auf Vorschiffen“ seien ihnen begegnet, erinnert er sich.

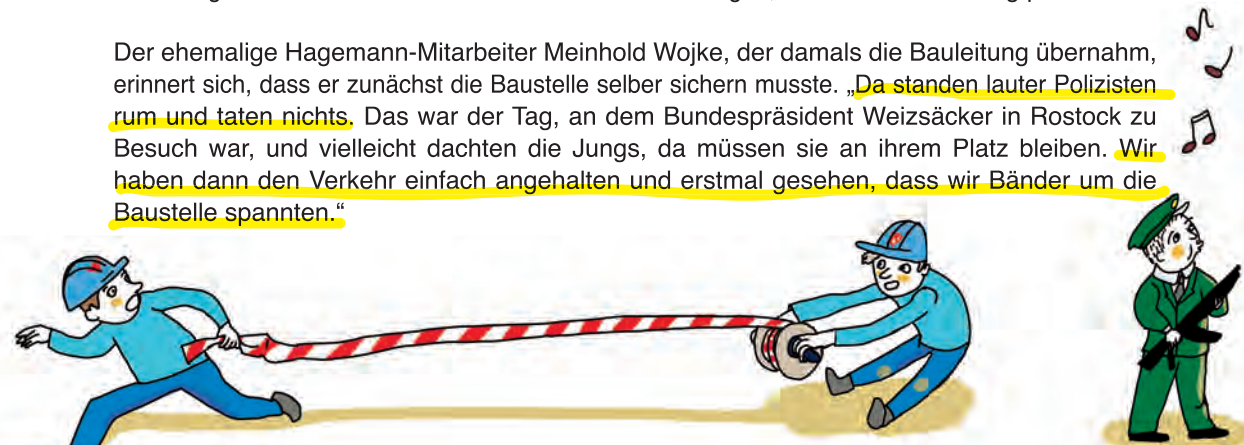




Rostock zu jener Zeit war ein verfilztes politisches Gebilde. Zu DDR-Zeiten war die Stadt Hochburg der Stasi und als einzige Hafenstadt mit internationalen Verbindungen auch Sitz des sowjetischen Geheimdienstes KGB. Im Rathaus herrschte Anfang der 90er eine Troika aus ehemaligen SED-Genossen mit dubioser Ost-Vergangenheit. Akten verschwanden, Kritiker wurden mit Morddrohungen mundtot gemacht und auch die gute alte Geheimdienstmethode, unliebsame Gegner in Auto-unfälle zu verwickeln, erfreute sich Beliebtheit.

Beileibe also kein leichtes Terrain, auf das sich HC Hagemann wagte und Arne Weber erinnert sich an viele Gespräche mit Politikern und Verwaltung, in denen Fingerspitzengefühl gefragt war. Zehn lange Monate dauerten die Grundstücksverhandlungen, dann war der Vertrag perfekt.

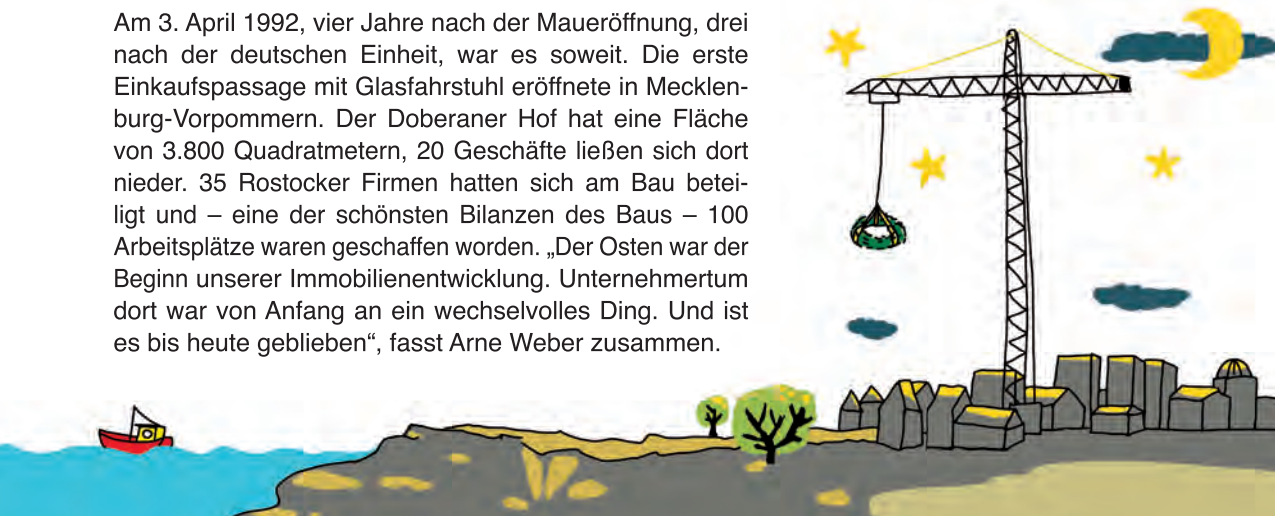
Der ehemalige Hagemann-Mitarbeiter Meinhold Wojke, der damals die Bauleitung übernahm, erinnert sich, dass er zunächst die Baustelle selber sichern musste. „Da standen lauter Polizisten rum und taten nichts. Das war der Tag, an dem Bundespräsident Weizsäcker in Rostock zu Besuch war, und vielleicht dachten die Jungs, da müssen sie an ihrem Platz bleiben. Wir haben dann den Verkehr einfach angehalten und erstmal gesehen, dass wir Bänder um die Baustelle spannten.“



Im März 1991 wurde der Grundstein für den Doberaner Hof gelegt und aus diesem Anlass eine Stahlkassette mit der aktuellen Tageszeitung, Münzen und Bauunterlagen versenkt. 133 Pfähle mit 8 bis 20 Metern Länge wurden zunächst in den Untergrund gerammt, ein 30 Meter hoher Superkran mit einem 45 Meter langen Ausleger wurde auf die Baustelle gebracht und alsbald die Attraktion der Stadt. Ein solches Ungetüm hatten die Rostocker noch nicht gesehen.

14 Wochen nach dem ersten Spatenstich konnte im August Richtfest gefeiert werden. Um diesen Termin trotz großer Julihitze einhalten zu können, arbeiteten die Bauarbeiter am Abend. Im Laufe der Bauzeit wurden 250 Tonnen Stahl und 3.000 Kubikmeter Beton verbaut.

Am 3. April 1992, vier Jahre nach der Maueröffnung, drei nach der deutschen Einheit, war es soweit. Die erste Einkaufspassage mit Glasfahrstuhl eröffnete in Mecklenburg-Vorpommern. Der Doberaner Hof hat eine Fläche von 3.800 Quadratmetern, 20 Geschäfte ließen sich dort nieder. 35 Rostocker Firmen hatten sich am Bau beteiligt und – eine der schönsten Bilanzen des Baus – 100 Arbeitsplätze waren geschaffen worden. „Der Osten war der Beginn unserer Immobilienentwicklung. Unternehmertum dort war von Anfang an ein wechselvolles Ding. Und ist es bis heute geblieben“, fasst Arne Weber zusammen.



09

„Besser auf neuen Wegen etwas stolpern, als in alten Pfaden auf der Stelle zu treten.“ *

Alligator im Anschnitt

Als der Doberaner Hof fertiggestellt war, ereignete sich ein kurioser Vorfall. Ein chinesischer Restaurantbesitzer kontaktierte Arne Weber und behauptete, hervorragende Kontakte zu chinesischen Investoren und Unternehmern, ja sogar Politikern zu haben. Arne Weber, der sofort ein neues Abenteuer witterte, ließ über eine befreundete Bank die Aussagen des chinesischen Herrn überprüfen. Und tatsächlich stimmte, was dieser sagte.

So kam Herr Gu ins Leben von HC Hagemann. „War alles ganz seriös“, sagt der damalige HC Hagemann real estate Geschäftsführer Bernd Timmann. „War ein bisschen windig“, sagt Arne Weber heute.



CHINA
TIME

Egal. Mit Herrn Gu wurde die Idee geboren, ein Handelszentrum speziell für Chinesen zu eröffnen. Zwar war China noch weit von dem Tigerstaat entfernt, der er heute ist, und der Gedanke an das fernöstliche Land als wirtschaftliche Weltmacht noch befremdlich, aber dass mit den Chinesen in den kommenden Jahrzehnten zu rechnen sein würde, das zeichnete sich bereits ab. Das neue Jahrtausend hatte begonnen und mit ihm eine Verschiebung bisheriger wirtschaftlicher Machtverhältnisse. Indien, bis dahin nur als Armenhaus wahrgenommen, erschien auf dem Plan, in Deutschland verteilte man Green Cards an IT-Experten aus Bangladesch und auf dem gesamten Markt der Technologie drängte sich Asien nach vorn.



Herr Gu behauptete, es gäbe viele, vielleicht sogar Tausende von Chinesen, die in Deutschland Handel betrieben, ein Unternehmen begründen wollten – aber nicht wussten, wie. Vor Arne Webers innerem Auge entstand sogleich ein ganz neues Imperium: Chinatown in Rostock, eine Burg des fernöstlichen Handels und Wandels. „Mein Plan war: Die können zu uns kommen und wir betreuen sie. Wir sagen ihnen, wie sie in Europa Geschäfte machen können.“

Das Problem war: Herr Gu wollte das Handelszentrum in Rostock, Arne Weber aber in Harburg. „Was wir nicht wussten: Die Chinesen wollten lieber in den Osten, nicht in den Westen, die waren auf DDR gepolt wegen der Ulbricht-Zeiten.“

Arne Weber also plante für Harburg. Saß abends bei Wein am Esstisch und zeichnete den riesigen Turm, den er schon immer bauen wollte. 16 bis 18 Stockwerke, verteilt auf zwei Türme, gestaffelt in ihrer Höhenentwicklung, um ins spezifische



Hafenambiente zu passen. Und über allem ragte ein feuerroter chinesischer Drache. Auf 25.000 Quadratmetern Läden, ein chinesisches Kunst- und Kulturzentrum, ein Fitnessstudio und Gesundheitszentrum für alte chinesische Heilverfahren, ein chinesisches Restaurant, Spezialanwälte, eine Kontaktbörse zur Vermittlung von Interessenten hier an Interessenten in China, ein Übersetzungsbüro. Arne Webers Enthusiasmus kannte kaum eine Grenze.

Inzwischen war auch der chinesische Generalkonsul, ein Herr Ma, involviert. „Bei dem ging ich schon ein und aus“, lacht Arne Weber heute. Und ein Vorstandsvorsitzender der Phönix AG, der sich in China gut auskannte sowie das Architektenkonsortium Akyol Gullotta Kamps.

Den perfekten Ort für seinen Turm hatte Arne Weber schon lange gefunden. Zwar stand auf dem Grundstück an der Blohmstraße, direkt am Ziegelwieskanal gelegen, noch ein altes Silo, aber das ließe sich schnell beseitigen. Also hängte Weber schon mal eine Plane an das Silo. Darauf stand: China-Tower. „Wir haben gleich alle Register gezogen. Die ersten Interessenten hatten wir auch.“ Arne Webers Begeisterung ist noch heute ansteckend. „Unser chinesischer Restaurantbesitzer erzählte uns schließlich, die Regierung seines Landes sei von unseren Ideen begeistert. Es hörte sich so an, als wären wir für China die Nummer eins in Deutschland. Da haben wir uns gesagt: Dann müssen wir ja mal nach Peking reisen und sehen, wie der Mann da vernetzt ist.“



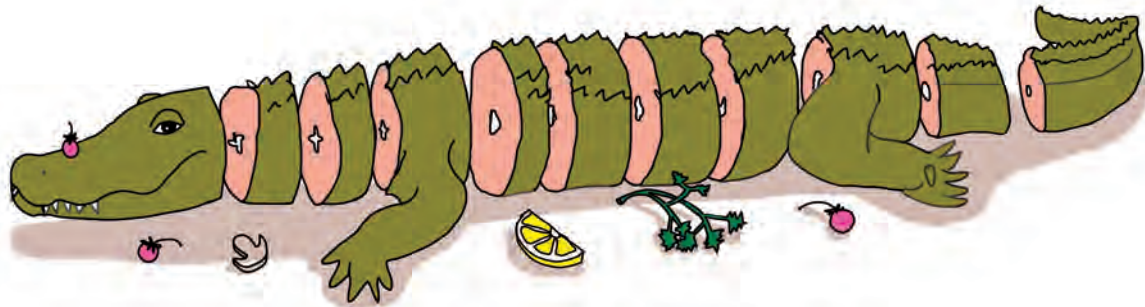
Also auf nach Beijing. Dort wurden die Harburger gleich mit allen Ehren begrüßt. Limousine, Empfänge, gutes Hotel. In diesem fanden auch die Verhandlungen statt. „Als erstes, kaum dass die chinesische Delegation saß, holte sie eine chinesische Fahne raus und stellte sie auf den Tisch“, erinnert sich Timmann.

Nach ein paar Tagen hatten die Harburger eine Absichtserklärung in der Tasche. Für einen hanseatischen Geschäftsmann ist das so gut wie ein Vertrag. Für die Chinesen, so reimen sich die Hagemänner es heute zusammen, ist es nur eine Interessensbekundung.



Zur Feier ging es in ein Restaurant. Spezialität: lebende Wassertiere. „Wir konnten uns eins aussuchen“, sagt Timmann. Die Harburger, mit der Aufgabe überfordert, überließen die Wahl ihren chinesischen Gastgebern.

Die bestellten, bis der Tisch sich bog. Unter den Speisen: Ein Alligator, fein säuberlich in Scheiben geschnitten.



Nach der Rückkehr geschah von chinesischer Seite – nichts. Arne Weber rückte vom Standort Harburg ab. Herr Gu brachte einige Interessenten, die im Doberaner Hof ihre Läden eröffneten. Das Ergebnis war enttäuschend. „Wir haben diesen Händlern eine Aufenthaltsgenehmigung besorgt, eine Firma für sie gegründet und sie am Anfang gecoacht. Dann aber stellten wir fest, dass die es nicht so ernst meinten. Sie schienen eher vorübergehend da zu sein. Einer der Chinesen schlief sogar im Pappkarton in seinem Laden. Da hab ich zu den Typen von der Gebäudereinigung gesagt, bevor ihr hier Kartons wegwerft, schaut lieber mal rein, ob da ein Chinese drin schläft.“

Als die chinesischen Händler ihre Mieten nicht mehr zahlten, war der chinesisch-deutsche Traum zu Ende. Der China-Tower wanderte in die Schublade. Vielleicht eine schicksalshafte Entwicklung, denn seit 2018 entsteht auf dem Gelände der erste Bauabschnitt des Hamburg Innovation Port (HIP), Harburgs ambitionierte und zukunftsweisende Verknüpfung von Wirtschaft und Wissenschaft.



10

„Die Menschen bauen viele Mauern und wenige Brücken.“

Mehr als ein Brückenschlag



Zeitgleich mit der Planung für den Doberaner Hof erhielt HC Hagemann 1989 den Auftrag, die Meiningen-Brücke zu sanieren, die in Mecklenburg-Vorpommern an der engsten Stelle das Festland mit der Halbinsel Zingst verbindet und mitten durch die Boddenkette verläuft. Das von 1908 bis 1912 als Eisenbahnbrücke konzipierte Fachwerk überspannt 17,8 Meter Flachwasser und dazu die 24,5 Meter breite und zehn Meter tiefe Durchfahrtsrinne für Schiffe. Ihre Gesamtlänge beträgt endlose 470 Meter. Rund 61 Meter lang ist die Strombrücke selber, gut 43 Meter die Drehbrücke und insgesamt 26 Meter lang sind die 14 einzelnen Vorflutbrücken. Ein gewaltiges Bauwerk also, zu seiner Zeit eine Glanzleistung des Ingenieurwesens und Ende der 80er Jahre nur noch heruntergekommen und dringend sanierungsbedürftig.

Der Auftrag lautete, die 16 Stützpfeiler, die man in den sumpfigen Untergrund gerammt hatte, mit einem Betonmantel zu umhüllen. Außerdem sollten die stählernen Überbauten zum Teil erneuert oder mit Korrosionsschutz versehen werden und auch die Maschinenteile der Drehbrücke mussten erneuert werden. Betraut mit der Bauleitung wurde Thorsten Saefkow, damals noch



Neuling bei HC Hagemann. Mit Bauleiter Meinhold Wojke, der damals schon ein alter Hase bei HC Hagemann war und heute lange in wohlverdienter Rente ist, fuhr er also in den Osten. „Ich wusste nicht einmal, wo Stralsund liegt, das mussten wir erst auf einer Karte nachsehen. Ich war noch nie im Osten gewesen.“

Auch für Wojke war es wie ein Aufbruch in ein neues Land, entsprechend lebendig erinnert er sich. „Erstmal haben wir natürlich über die Straßen geschimpft, die waren ja in einem wirklich schlechten Zustand. Damals fuhr man noch bei Lübeck-Schlutup über die Grenze und der Verkehr quälte sich da in endloser Schlange durch. Als wir dann aber in Bresewitz ankamen, da haben wir nur gestaunt. Wir standen da und betrachteten den Bodden, die vielen Reiher, die Schiffe und waren überrascht über diese landschaftliche Schönheit.“

Schnell sahen sich die Hamburger in einer Situation, für die es kein Beispiel in der jüngeren Firmengeschichte gab. Die Versorgung war mau, die Zuständigkeiten ausgesprochen vage. „Wir hatten auf der Baustelle kein Telefon, aber es gab auch keine Firmen, die wir mit bestimmten Gewerken hätten betrauen können. Es lag alles in unserer Hand. Später merkte ich, wie viel ich durch das Auf-uns-allein-gestellt-Sein gelernt hatte, aber damals dachte ich erst nur: Wie soll das bloß werden? Es war ja alles im Umbruch. Es fing an mit der Frage, wer uns den Beton liefert und es hörte auf mit der Frage, wo wir Leute herbekamen. Das, was wir gewohnt waren – es gibt alles, man hat alles – das war da nicht“, so Saefkow.

Bald lernten die Hagemänner, dass man sich im Osten in jeder Situation zu behelfen weiß. Das Telefon des Brückenwärters wurde die Kommunikation zur Außenwelt, vor allem nach Harburg wo damals Arne Weber auf tägliche Meldung von der Baustelle wartete. „Manchmal dauerte es einen halben Tag, bis wir eine Verbindung hatten.“

Zunächst errichtete man ein Baustellencamp für die Poliere und die Bauleitung. Meinhold Wojke zog in eine Pension, bis er eines Tages nach einer Heimfahrt wieder auf die Baustelle kam und das Zimmer vermietet fand. „Die Vermieter trauten meiner Zusage nicht, dass ich wiederkäme.“ Von da an schlief Wojke im Baucontainer.

Saefkow war zunächst im Haus des Brückenwärters untergekommen. Später zog er zu einer Familie, die in Bresewitz das Eiscafé betrieb. Dort wurde jeden Mittag auch für die Bauleute gekocht, und gegessen wurde im privaten Esszimmer der Familie. „Wenn die Kinder aus der Schule kamen, dann saßen wir alle an einem Tisch.“ Jeder habe damals Geld verdienen und am Brückenbau irgendwie partizipieren wollen, sagt Saefkow. Bald näherte man sich einander an und begann, über die vierzig getrennten Jahre zu sprechen. „Anfangs waren alle ein wenig



misstrauisch den anderen gegenüber. Wir mussten uns eine Weile beschnuppern. Die Baucrew kam aus der Gegend, wir wollten schließlich die Arbeit in der Region lassen. Aber schnell wurde klar, dass ein gemeinsames Ziel verbindet. Wir waren ja auch neugierig aufeinander. Da hat man eben erzählt, wie es bei einem selbst die letzten Jahre war und die anderen haben von ihren letzten Jahren erzählt und nach und nach lernten wir voneinander. Klar, es gab auch Reibereien, aber wohl nicht mehr, als es sie auf jeder Baustelle gibt.“



Mit Staunen verfolgte auch die örtliche Bevölkerung die Arbeiten. „Jeden Tag standen kleine Gruppen von Leuten da und sahen uns zu“, erinnert sich Saefkow. Zwei Winter lang sanierten und bauten die Hamburger an der Meiningen-Brücke. Zwei Winter lang fuhren Saefkow und zunächst auch Meinhold Wojke die Strecke, einmal brauchten sie über 70 Stunden bis zur Baustelle.

Am 3. Oktober 1990 wurde die Wiedervereinigung auf der Baustelle gefeiert. Am höchsten Punkt der Brücke hissten die Hagemann-Bauleute eine Deutschlandfahne. „Die Auftraggeber haben sich prompt darüber beschwert“, erzählt Wojke. „Manchen fiel es eben schwer, anzuerkennen, dass das jetzt alles ein Deutschland ist, vielleicht noch mehr, dass es jetzt eben ein Deutschland nach westlichem Vorbild war.“

Thorsten Saefkow ist dem Darß treu geblieben. Noch heute fährt er einmal im Jahr mit seiner Familie dorthin.





„Wir haben in zwei Jahren mehr geschafft als der Marshall-Plan in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg in vier Jahren.“ *

Panzerfaust im Hotelzimmer

Keinesfalls weniger spannend, aber viel weiter östlich, befand sich der Auftrag, den Carsten Storck 1994 erhielt. Für diesen flog er nach Kroatien, lieh sich in der Stadt Split einen Wagen, unterschrieb, keinen Versicherungsschutz für das Auto in Anspruch zu nehmen und fuhr in die Herzegowina, heute eine liebliche Gegend. Damals aber wurde dort scharf geschossen.

Storck war 32 Jahre alt, Diplom-Ingenieur, neu bei HC Hagemann und neugierig genug, um sich auf das Abenteuer einzulassen, in Bosnien-Herzegowina den Zustand zerstörter Brücken zu beurteilen. Eine Idee seines Chefs. HC Hagemann nämlich wurde 125 Jahre alt und Arne Weber wollte aus dem Anlass etwas bewirken, für das man nicht nur ein Scheckbuch brauchte.

* Hans Koschnick an seinem 75. Geburtstag über seine Zeit in Mostar

Damals war die Stadt Mostar fast täglich in den Schlagzeilen. Eine geteilte Stadt. Diesseits im Westen lag der bosnisch-muslimische Teil und jenseits der katholisch-kroatische, dazwischen eine tiefe Schlucht, durch die sich die Neretva wand, ein kalter und wenig einladender Fluss. Sieben Brücken hatten in Friedenszeiten beide Teile verbunden, waren aber im Krieg zerstört worden. Im Sommer des Jahres 1994 gelang es, einen Waffenstillstand auszuhandeln, und die Europäische Union bestimmte einen Administrator, der sich in Mostar um den Wiederaufbau der zerstörten Infrastruktur kümmern und die beiden verfeindeten Lager an einen Tisch bringen sollte.



Jener Administrator war der 2016 verstorbene Hans Koschnick, SPD-Mitglied und ehemals Bürgermeister von Bremen. Koschnick, damals schon pensioniert, stimmte zu, für zwei Jahre nach Mostar zu gehen und sich um Entspannung der verfahrenen Situation zu kümmern.

Als Arne Weber in der Zeitung wieder und wieder von den zerstörten Brücken las, dachte er sich: Warum sollen wir als Experten nicht helfen können? „Damals wurde die Idee geboren, einen Zustandsbericht über die Brücken zu verfassen mit unserem Fachwissen als Brückenbauer. Damit er auf der Basis unseres Gutachtens entscheiden kann, was mit welcher Brücke gemacht werden müsste und wie hoch die Kosten sind, damit wieder ein Brückenschlag über die Neretva möglich ist“, erinnert sich Arne Weber.

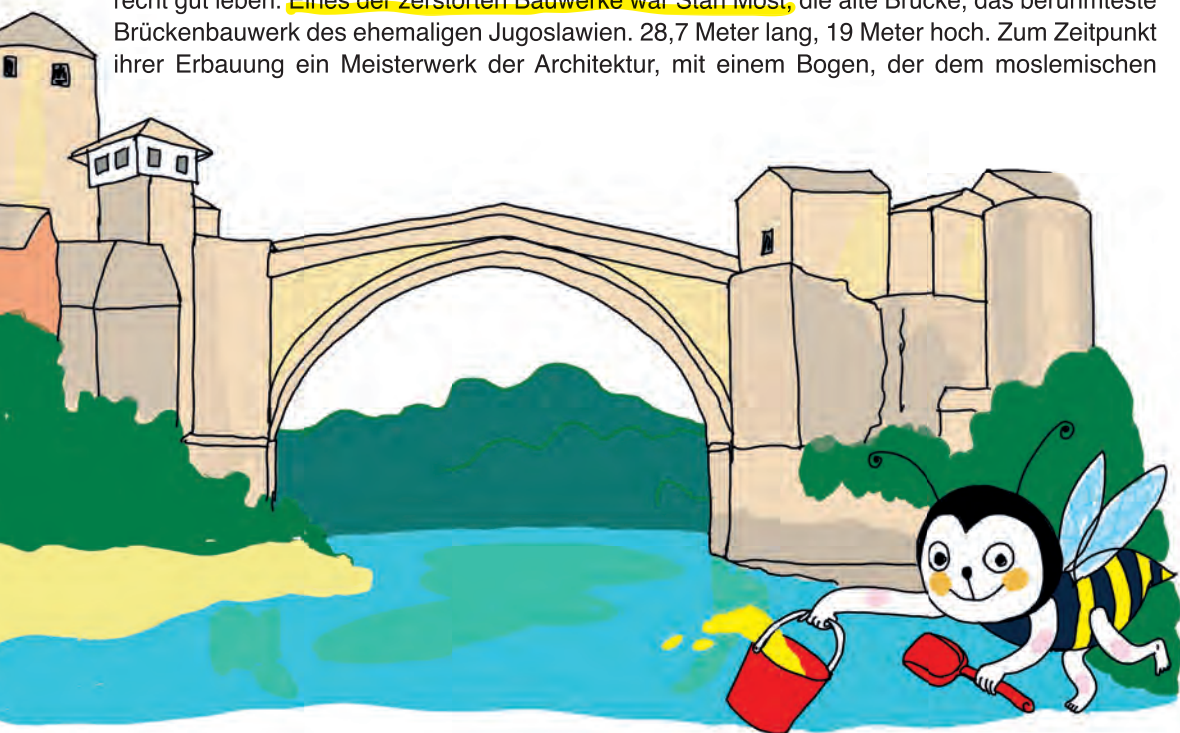
Er nahm Kontakt zu Koschnick auf und schlug vor, ihm und der Europäischen Union sowie der Stadt Mostar zum HC Hagemann-Firmenjubiläum eine Dokumentation über den Zustand der Brücken zu erstellen. Klar war Hans Koschnick hellauf begeistert und so packte Carsten Storck einen kleinen Koffer und flog als Vorhut mitten in die Hölle. „Natürlich nicht einfach so“, sagt Arne Weber. „Wir haben uns vorher beim Auswärtigen Amt erkundigt und die haben gesagt, kein Problem, alles ist ruhig. Und auch Koschnick hat gesagt, ihr könnt ruhig kommen, gefährlich ist es nicht.“



War es aber doch. Denn Bosnien-Herzegowina im September 1994 war alles andere als ein befriedetes Gebiet. Zwei Jahre zuvor war dort Krieg ausgebrochen, nachdem die drei in der Region lebenden Volksgruppen – Bosniaken, Serben und Kroaten – jeweils Territoriumsansprüche stellten. Bosnien und Herzegowina sollten, so der Willen der Bosniaken und der Kroaten, von Jugoslawien unabhängige Republiken werden. Trotz des Einsatzes der UN-Truppen und internationaler Friedensbemühungen, nahm der Krieg einen denkbar schmutzigen Verlauf. Ethnische Säuberungen, Massenmorde und Vergewaltigungen gab es in großer Zahl. Jahrtausende alte Bauwerke wurden zerstört. „Nach Auschwitz habe ich derartige Unmenschlichkeiten nicht mehr für möglich gehalten“, sagte Hans Koschnick damals. „Ich habe mich getäuscht. In Mostar hat der Hass tiefe Gräben gerissen und das Gegenteil bewiesen.“

Mostar im Sommer 1994 war also eine zutiefst traumatisierte Stadt. Der mühsam ausgehandelte Waffenstillstand – das Washingtoner Abkommen vom März 1994 – war labil. Die Weltöffentlichkeit verstand die Situation nicht. Bislang waren die Serben die Bösewichte. Nun aber kämpften Kroaten gegen Bosnier, wandten sich die bisherigen Opfer in Hass gegeneinander – und das stellte bequeme Zuordnungen in Frage.

In Friedenszeiten war Mostar touristisches Zentrum und von den Touristen konnten die Bewohner recht gut leben. Eines der zerstörten Bauwerke war Stari Most, die alte Brücke, das berühmteste Brückenbauwerk des ehemaligen Jugoslawien. 28,7 Meter lang, 19 Meter hoch. Zum Zeitpunkt ihrer Erbauung ein Meisterwerk der Architektur, mit einem Bogen, der dem moslemischen



Halbmond nachgebildet war. Der osmanische Architekt Mimar Hajrudin hatte sie 1565 im Auftrag des türkischen Sultans Süleyman erbaut. Schon zu Entstehungszeiten rankten sich viele Legenden darum. Eiweiß und Honig seien als Bindemittel für den Mörtel verwendet worden, erzählte man sich. Während der Bauphase sei es verboten gewesen, Eierspeisen zu essen. Auch, dass man dem Architekten nach der Erbauung den Kopf abgeschlagen hatte, wurde kolportiert. Rund um die Brücke wuchs Mostar, die Metropole von Bosnien-Herzegowina, heran. Eine Multikultistadt, lange bevor es dieses Wort gab. Am einen Ufer wurden Moscheen mit Minaretten und Badehäuser gebaut, am anderen Ufer Kirchen.

Stari Most zerbrach am 11. September 1993 unter dem Beschuss kroatischer Granaten. Als die Brücke fiel, war nicht nur die Stadt geteilt. Denn seit ihrem Bau galt die Brücke als Symbol der Vereinigung zwischen Ost und West, Christentum und Islam. Auch Moscheen wurden zerstört, das orientalische Mostar vernichtet.

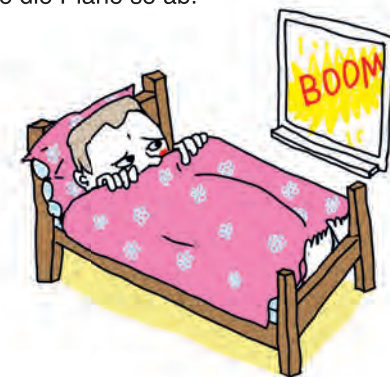
Split, die Hauptstadt Kroatiens, war weitgehend unbeschadet geblieben. Doch je weiter Carsten Storck in die Herzegowina hineinfuhr, desto größer wurde die Zerstörung. Und desto mulmiger wurde es dem jungen Mann aus Harburg. „Überall waren UN-Soldaten und Straßensperren.

Aber die Blauhelmsoldaten wirkten nicht wirklich beruhigend auf mich, sondern eher unsicher, so als wüssten sie auch nicht, wie man mit so der Situation umgehen soll.“ Als Storck nach Mostar hineinfuhr, sah er überall Ratten und Unrat, die Häuser waren zerbombt, ineinander gekeilte Lastwagen, die im Krieg als Straßensperren dienten, standen in den Straßen und auch vor dem Hotel Ero, in dem Koschnick mit seinem Stab und seinen Leibwächtern von der GSG 9 untergekommen war.

Kein reiner Spaß für den jungen Diplom-Ingenieur. Beruhigend, dass wenigstens Koschnick cool war. Als Storck sich ihm vorstellte, gab es erstmal einen Schnaps. In der Nacht wurde scharf geschossen und Carsten Storck schlief wenig. Am anderen Tag wurde er von einem Panzerfahrzeug der UN abgeholt und zu den Brücken gebracht. Auch ohne Messinstrumente konnte er sehen, dass da kaum noch etwas zu retten war. Er erbat, die Pläne der Brücken einzusehen. Doch als diese endlich gefunden waren, gab es keinen Fotokopierer. Und auch keine Blaupause. Carsten Storck ließ sich dünnes weißes Papier geben und pauste die Pläne so ab.

Am Nachmittag ging er spazieren, sah, wie in den Parks der Stadt Gräber ausgehoben wurden. Beim Gehen trat er auf Patronenhülsen. „Wie klar einem da auf einmal wird, was Krieg bedeutet.“ Carsten Storck versprach, in wenigen Wochen wiederzukommen – mit einem Team und den entsprechenden Instrumenten. Von Koschnicks Assistentin erhielt er noch eine Liste von Dingen, die er bitte mitbringen möge: Parfüm und Schokolade, eine Schreibmaschine und Farbbänder. „Ich war heilfroh, als ich das Land wieder lebend verlassen konnte.“

Dennoch flog Storck vier Wochen später wieder zurück. Diesmal war er nicht allein. Seine Kollegen Dr. Kruse, Jan Erdmann, ein Fotograf und Arne Weber waren dabei. Letzterer hatte lange überlegt, ob er mitfliegen sollte und sich dann dafür entschieden: „Das ist schließlich fast wie im Krieg. Da muss man auch vorangehen und kann nicht hinten im Bunker sitzenbleiben.“



Für Arne Weber war schon der Flug ein Abenteuer der besonderen Art – Croatia Airline oder so habe die Fluglinie geheißen. „Ich wollte schon gar nicht die Treppe in das Flugzeug hochsteigen.“ Was Arne Weber nicht mitbekam – zum Glück, wie Carsten Storck heute sagt: dass beim Start ein Teil der Innenverkleidung sich löste und von Storck und den anderen den Flug über heimlich mit dem Knie festgehalten wurde. Gleich in Split gab es Ärger. Storck erinnert sich: „Mit den Messgeräten wollten die uns nicht durch den Zoll lassen, die dachten, das seien Waffen.“ Dann mieteten sie zwei Wagen. „Aus Sicherheitsgründen“, sagt Arne Weber, „falls einer mal liegenblieb.“

Zwei Stunden würde es dauern bis Mostar, vielleicht ein bisschen mehr. Außer Carsten Storck hatte keiner den Schimmer einer Ahnung, was sie dort erwartete. Nicht aussteigen, hatte man ihnen gesagt. Nicht die Straße verlassen. Überall lagen Minen. Partisanen und Unverbesserliche hatten sich hinter den Hügeln verschanzt, warteten auf eine Gelegenheit, den Waffenstillstand zu brechen.

In den Bergen wurden sie gestoppt von kroatischen bewaffneten Soldaten, die sich endlos über die Ausrüstung aufregten und dazu noch das Gepäck aus dem Wagen warfen. Die Männer aus Harburg hatten ziemliche Angst. Die Soldaten verstanden weder Englisch noch Deutsch und warum sie so wütend waren, erschloss sich den Reisenden nicht. Die Soldaten wollten, dass die Männer ausstiegen und zu einem zerschossenen Haus gingen. „Wir haben uns beraten und beschlossen: Das machen wir nicht. Wir haben gedacht, die knallen uns da doch sicherlich gleich ab.“ Schließlich aber ließ man sie fahren. Als sie aus dem Gebirge heraus und auf Mostar zufuhren, war der Weg verbarrikadiert und sie trafen auf UN-Soldaten. Diesmal konnte man sich verständigen. Die Soldaten bestanden darauf, dass Weber und seine Leute mit ihren Autos von der Straße ab und durch das Gelände fuhren. Man beriet sich erneut. Schließlich stellte sich heraus: Die Harburger hatten sich verfahren und kamen von der falschen Seite nach Mostar rein. Dort waren die Straßen noch nicht befahrbar. Nun erschloss sich auch die Aufregung der Patrouille im Gebirge.



Endlich war man in der Stadt. „Das war nicht schön, man sah überall die zerstörten Häuser, es fehlten nur noch Leichen zu dieser gespenstischen Szenerie. Das war alles platt gemacht. Wir haben gedacht, das ist ja heftig“, erinnert sich Arne Weber.



Ein bisschen Ruhe hätte nach all der Aufregung gutgetan. Doch der nächste Schreck ließ nicht auf sich warten. Im Hotel Ero, wo man Koschnick treffen wollte, hatte eine Panzerfaust eingeschlagen. Und zwar direkt in Koschnicks Zimmer. Kroatische Nationalisten, so wusste man später, hatten versucht, den EU-Kommissar zu töten, weil sie ihn des Bündnisses mit den Muslimen verdächtigten und weder Frieden noch Wiederaufbau wollten. Koschnick war nur mäßig beeindruckt. Arne Weber erinnert sich: „Der war total cool. Der sagte, Jungs, müsst Euch nichts dabei denken, wir wollen erstmal einen trinken. Und dann kriegten wir einen Schnaps.“

Die Kaltblütigkeit des EU-Kommissars ging auf die Harburger über. Nach dem Schnaps fuhren sie zur Brückenbesichtigung, wieder in einem Panzerfahrzeug der UN. Die Messarbeiten waren schnell ausgeführt. Jan Erdmann sagte, er wolle unter keinen Umständen bleiben und im Ero übernachten. Also fuhren die Hagemänner noch am Abend zurück nach Split. In der Tasche hatten sie einen dicken Auftrag, jedenfalls dachten sie das. Denn als man sich mit Koschnick und seinen Mitarbeitern so über die Brücken unterhielt, sagte Koschnick: „Mann, warum baut ihr die Carinski-Brücke nicht wieder auf?“ „Und wir haben noch gefragt, ja, geht das denn so?“, erinnert sich Carsten Storck. „Und Koschnick meinte, klar, soweit er weiß, dürfte das kein Problem sein.“ In Split stieß man auf das Glück an, Gutes tun zu wollen und dann auch noch einen Auftrag bekommen zu haben. Doch Weber und seine Männer hatten die europäische Bürokratie unterschätzt. „Das gab später einen Heidenärger, die EU hat gesagt, das muss vernünftig ausgeschrieben werden.“



Am Ende ging der Auftrag an eine andere Firma. Carsten Storck flog noch ein drittes Mal nach Split. Während er am Abend mit Arne Weber telefonierte, flogen Mörsergranaten auf die Stadt. „Wir werden hier beschossen“, sagte er. Eine der Granaten schlug nur wenige Meter vom Hotel entfernt ein. Mit den anderen Hotelgästen verschanzte sich Storck im Keller. Gegen die Angst gab es reichlich Alkohol. „Als auch der letzte GSG 9-Mann betrunken war, herrschte endlich Ruhe“.

Den Zustandsbericht über die Brücken übergab Arne Weber auf der 125-Jahr-Feier an Hans Koschnick persönlich. Darin wurden Bauweise, Maße, Zustand, Kriegseinwirkungen und Instandsetzungsmöglichkeiten für die Most Tita, Most Lucka, Most Hasana Brkica und die Carinski-Brücke, jene, die die Hagemänner dachten, wieder aufzubauen, beschrieben.

Zu Hans Koschnick verlor sich danach der Kontakt. Er überlebte noch einen weiteren Anschlag auf sein Leben und kehrte 1996 nach Deutschland zurück. Er starb im April 2016 in Bremen. Der Bosnienkrieg fand 1995 mit dem Dayton-Friedensvertrag sein Ende. Heute sind die Brücken von Mostar alle wieder aufgebaut.





„Manchmal muss man Dinge mit dem Herzen und nicht wegen des Geldes tun.“ *

Eine menschliche Katastrophe

Eine der größten Herausforderungen in der Geschichte des Unternehmens HC Hagemann war keine technische oder bauliche, sondern eine menschliche. Am 3. Juni 1998 verunglückte nahe der niedersächsischen Stadt Eschede der ICE 884 Wilhelm-Conrad-Röntgen. Bei Streckenkilometer 61 brach ein Radreifen, mehrere Waggons entgleisten und brachten eine Brücke über der Kreisstraße 20 zum Einsturz. Die Hälfte des 5. und der gesamte 6. Waggon lagen unter den Trümmern. Da war es 10.58 Uhr und niemand wusste, ob in den Waggons unter den Brückenteilen noch Menschen waren, die dort um ihr Leben kämpften.

Als die Diplom-Ingenieure Carsten Storck und Thorsten Saefkow an jenem Vormittag unabhängig voneinander die Nachricht erhielten, sie mögen bei der Bahn anrufen, dachten sie sich nichts Schlimmes. Schließlich baut und saniert HC Hagemann seit Jahrzehnten für die Deutsche Bahn AG. Doch noch während Storck versuchte, die ihm bekannten Mitarbeiter der Bahn zu erreichen, hörte er in den Nachrichten von dem Unglück. Er erfuhr kurze Zeit später, dass die Bahn das Unternehmen HC Hagemann diesmal nicht für Brückenbau, sondern Brückenbergung brauchte. „Wir hatten die Menzi Mucks, das sind Schreitbagger, die damals und bis heute kaum ein Bauunternehmen hat“, erinnert sich Saefkow. „Und dann haben die uns noch gesagt, wir sollen Zigaretten und Cola mitbringen für die Mitarbeiter der Bahn, die schon vor Ort waren.“

Saefkow und Storck fuhren sofort los nach Eschede. Es blieb kaum Zeit, die Firmenleitung zu informieren. Arne Weber wurde in knappen Worten benachrichtigt, ein paar Überlegungen noch zum Gerät, welches gebraucht wurde. Keiner der Männer hatte eine Ahnung, wie es an der Unglücksstelle aussah und schon auf dem Weg mussten sie wichtige Entscheidungen treffen.

Storck telefonierte mit einem befreundeten Unternehmen und bestellte den größten Kran, den diese hatten, an die Unglücksstelle. Das Unternehmen saß ebenfalls in Hamburg. Und natürlich hatte der Besitzer keine Genehmigung, mit einem solchen Kran bis nach Eschede zu fahren, doch es war ein Notfall und niemand konnte Rücksicht auf Genehmigungen nehmen. Dann telefonierte Storck mit seinem Vater, der damals Mitgeschäftsführer des HC Hagemann-Abbruchunternehmens F. Meier war, welches die Menzi Mucks und andere Abbruchbagger besaß. Storck beorderte alle Maschinen nach Eschede. „Junge, weißt du denn, wer das bezahlt“, fragte Senior Storck. „Darüber reden wir später“, antwortete der Sohn.

Als die beiden Männer aus Harburg in Eschede eintrafen, bot sich ihnen eine Szenerie des Grauens. Zugteile waren überall verstreut. „Da stand ein riesiges Zelt und da hatten sie all die Menschen und Menschenteile schon hingbracht“, erzählt Saefkow. Hunderte von Helfern arbeiteten im Rekordtempo, um die eingeklemmten Verletzten zu bergen. Menschen schrien,

* Arne Weber

jammerten, Angehörige suchten in Panik nach ihren Lieben. Storck und Saefkow aber mussten sich konzentrieren, Stärke und Gewicht der Brückenteile bemessen, entscheiden, in wie viele weitere Teile sie die Brücke zerlegen müssten, damit der Kran das Gewicht noch heben konnte. Unterlagen zu der Brücke wurden in aller Eile geholt. „So schnell haben wir bestimmt noch nie gerechnet“, sagt Saefkow, „Das waren wirklich schwere Teile, die wogen über 250 Tonnen.“ Es war ein Wettlauf gegen die Zeit, denn alle wussten: Sollte unter den Brückenteilen noch jemand leben, musste dieser schnell geborgen werden.

Ebenfalls schon von unterwegs hatte Storck eine Polizeieskorte für den Kran gefordert, auch sein Vater hatte sich schon auf den Weg gemacht, nachdem er von den verschiedenen Baustellen die Maschinen abgezogen hatte. Die Nachricht sprach sich herum, in Sondersendungen berichteten die Sender von der Unglücksstelle und längst war klar, dass sich an jenem Tag eine große Katastrophe ereignet hatte. Am späten Nachmittag traf der Kran ein, doch im dortigen Gelände war es schwierig, ihn zu positionieren. Ein angrenzendes Waldstück wäre der richtige Ort, doch wie den schweren Kran aus dem weichen Boden je wieder herausbekommen? „Wir haben einen Augenblick überlegt und dann hab ich gesagt: Das ist jetzt echt nicht wichtig, darüber denken wir später nach“, erzählt Carsten Storck. Zum Chaos vor Ort kam der Zusammenbruch des mobilen Telefonnetzes. Storck und Saefkow baten an einem Privathaus, das Telefon nutzen zu dürfen.

Erst in den frühen Morgenstunden gelang die Bergung des ersten Brückenteils. Panzer der Bundeswehr hielten das zweite Teil, damit bloß nichts verrutschte. Was darunter zu finden war, darüber möchten die beiden Männer nicht reden. Ohnehin, sagt Storck, hätten sie sich entfernt, als die Feuerwehr dann kam und die Toten barg. Die Abteile waren von dem Gewicht der Brücke zusammengedrückt worden. „Da ja Sommer war, fing es nach zwei Tagen an, ganz schlimm zu riechen.“

Die Hagemänner arbeiteten rund um die Uhr. Nach drei Tagen war die gesamte Brücke geborgen, die einzelnen Teile wurden von HC Hagemann abtransportiert und später entsorgt. Im Auftrag der Bahn transportierten sie auch die verunglückten Waggons ab, diese sollten kriminaltechnisch untersucht werden. Später kamen sie in die Blechpresse.

„Eschede ist eines der dunklen Kapitel“, erinnert sich auch Arne Weber, der damals ebenfalls zur Brücke fuhr, aber dann die Sache seinen Männern überließ. „Wir hatten das richtige Gerät dafür, deshalb haben die uns gerufen. Die Geräte waren noch an einer anderen Baustelle eingesetzt, aber wir haben dann die Arbeiten einfach unterbrochen und gesagt, das ist ein Notfall. Einem unserer Baggerfahrer, dem ging es hinterher lange schlecht. Das ist wirklich nichts, womit wir uns danach je hätten brüsten wollen. Wir haben diese Arbeit gemacht, weil wir helfen wollten und ja auch geholfen haben. Wenn man heute sagt, Eschede, dann weiß jeder, was da war. Das war ein so einschneidendes Erlebnis und so ein schreckliches Unglück.“

101 Menschen kamen in Eschede ums Leben, darunter 12 Kinder. 88 Reisende wurden schwer verletzt. Es ist das bislang schlimmste Zugunglück in der Geschichte der Bundesrepublik.



„Nun aber trifft sich auf der Insel wieder die Hip-Crowd auf der Suche nach Entspannung – fernab traditioneller Friesenromantik.“ *

Eine Oase im Nordseewind

„Die Dinge anders machen, als die Konkurrenz es von mir erwartet, das ist mein Erfolgsrezept“, sagt Arne Weber gerne. Als er zustimmte, der wirtschaftlich gebeutelten und als Fuselfelsen gebrandmarkten Insel Helgoland ein Luxushotel zu schaffen, gab es sicherlich viele Vorstellungen, doch keine, die dem entsprach, was dann herauskam: Das Atoll sei eine minimalistisch gestaltete Design-Herberge, urteilte das Kundenmagazin der Bahn und das Manager-Magazin bejubelte es als ein Design-Juwel, ein Refugium für Ästheten. Selbst eine italienische und eine arabische Zeitung berichteten über diesen exklusiven Standort auf der fernen Insel Helgoland, und als die amerikanische Architekturzeitschrift Harper's Design ein Buch mit neuen Hotels herausgab, stand das Atoll mit acht Seiten als eines von drei deutschen mittendrin: irgendwo zwischen dem Mandarin Oriental in Miami und den Dubaier Luxusherbergen.

* Stern

1993, Arne Weber hatte gerade seine zwei Bauprojekte im Osten beendet, wollte sich Helgoland neu erfinden. Vom Fuselfelsen zum modernen Nordseeheilbad, so lautete das Motto einer großen Baukampagne, die mit insgesamt 75 Millionen Mark veranschlagt wurde. Dazu sollte es einen Imagewechsel geben. Statt Schnapstouristen wollte man Aktivurlauber und Gesundheitsbewusste anziehen. Politische Pläne, die gesamte Insel unter Denkmalschutz zu stellen, scheiterten am massiven Widerstand der Bewohner und somit war der Weg für Sanierungen, Neubauten und Umbauten frei.



Arne Weber hatte viel an Helgoland auszusetzen, grundsätzlich aber war seine Beziehung zu der Insel wie die eines langjährigen Ehemannes zu seiner Frau. Nach 90 Jahren Bautätigkeit seiner Firma auf der Insel ist ihm die Verbindung zur Hochseeinsel quasi bereits in die Wiege gelegt. Längst kannte er alle Schwächen, hatte jede Unzulänglichkeit scharf analysiert, aber der innigen Liebe tat das keinen Abbruch. Und so wie ein Ehemann seiner in die Jahre gekommenen Frau, sagen wir mal, eine Lippenaufspritzung finanzieren würde, wollte Arne Weber Helgoland aufpeppen. Mit einem Hotel, in dem auch anspruchsvolle Gäste übernachten und gut speisen können.

Anfangs war das Hotel Atoll als Helgolandkarree geplant. Das Kurhaus, von HC Hagemann unter Hugo Weber im Jahr 1908 erbaut, stand samt Grundstück direkt am Wasser zum Verkauf. Arne Weber wollte eine Symbiose aus Einkaufszentrum und Hotel, auch ein Kino sollte in dem neuen Komplex entstehen. Der neugierigen Presse erklärte er, Helgoland müsse weg vom Tagestourismus und die Dauerurlauber anziehen.

Weil man bei HC Hagemann gerne ganzheitlich denkt, wurde schnell klar, dass ein Teil des Helgoländer Tourismusproblems an der komplizierten und langen Anfahrt zur Insel lag. Bei schlechtem Wetter fuhr die Fähre nicht, überhaupt fuhr sie zu lange und jedermanns Sache waren die ein wenig betagten Transportmittel auch nicht. Ebenso wenig die Ausschiffung über Börteboote. Arne Weber beschloss, die Fahrtzeit zu verkürzen und direkt anzulanden – mit einem Katamaran. „Hat man sowas schon gehört“, hieß es auf Helgoland, „niemals schafft ein Katamaran diese Hochseestrecke!“



Tatsächlich hatte Arne Weber keinen Gegenbeweis, aber viele Informationen über Katamarane gesammelt. „Genügend jedenfalls, um zu wissen: das schafft der!“ Also charterte er ein Schiff, Vargoy hieß es, und gründete 1997 die Speedways Reederei. Täglich konnten die Gäste nun auch von Hamburg nach Helgoland fahren. Für die Cuxhaven-Gäste war die Fahrtzeit so um über eine Stunde kürzer als mit den Butterschiffen. Fünf Jahre später verkaufte Weber seine Reederei wieder. „Es ist ja nicht gerade typisch für einen Bauingenieur, auch noch Reeder zu sein“, sagt er mit leichtem Lachen. „Wir wollten nur etwas anschieben.“

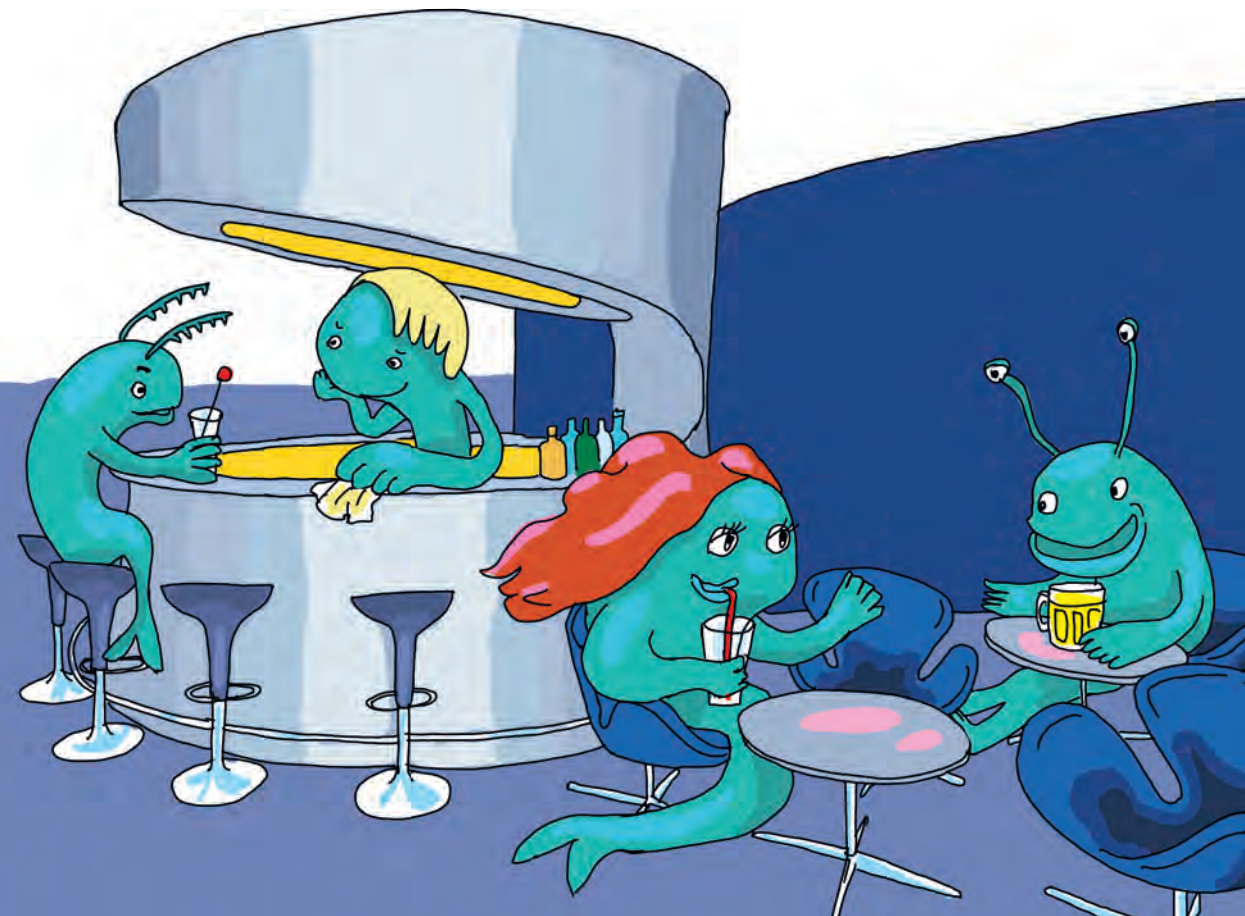
Bis zum Atoll war es noch ein steiniger Weg. Erst ging die betraute Baufirma Pleite, woraufhin HC Hagemann selber weiterbaute. Dann wurden Bomben gefunden und der Bau musste gestoppt werden. Zufällig hörte Weber von einer jungen kanadischen Designerin, aufsteigender Star am Himmel, Spezialistin für städtebauliche und architektonische Zusammenhänge. Alison Brooks, so der Name der jungen Dame. Diese also kontaktierte er. Ob sie Lust habe, das Design der Gästezimmer zu gestalten? Sie hatte. Ein paar Jahre später erhielt Brooks den Audi Urban Future Award, da war sie schon ganz oben auf der Karriereleiter. Dorthin gebracht hatte sie unter anderem das Atoll.

Nun muss man den damaligen Charakter der Insel kennen, um zu verstehen, warum ein Hotel, welches den Titel Designhotel trägt, für so viel Aufregung sorgt und auf den ersten Blick dort so gut platziert ist wie ein Kaviarfrühstück an der Imbissbude. Wer nach Helgoland kam, fuhr am selben Tag wieder, beladen mit weißen Plastiktüten voller Toblerone, Toffifee und Tullamore, manchmal noch Tosca oder ein anderes Duftwasser aus der aktuellen Kollektion. Heutzutage ist das Angebot ein wenig breiter, umfasst auch Designerjeans und teure Handtaschen. Ende

der 90er aber wurden auf Helgoland noch immer jene Waren angeboten, mit deren Verkauf sich die Insel vom wirtschaftlichen Trauma der Nachkriegszeit heilte. Wenn die Tagestouristen fort waren, gingen auf Helgoland meist die Lichter aus. Es gab nur wenig Übernachtungswillige, das waren meist Ornithologen und andere Naturkundler, Gesundheitsbewusste oder einfach Leute, die Sylt und seinen schalen Rummel satt hatten.

Trotz der ehrgeizigen Pläne gelang die Neuerfindung der Insel nicht so, wie man es sich erhofft hatte. Auch dem 1997 eröffneten Atoll war als Designherberge trotz guter Buchungen nicht der ganz große Erfolg beschieden. Dann aber wurde vor der Küste von Helgoland der Offshore-Windpark Meerwind Süd/Ost gebaut, von einer Firma, an der damals das amerikanische Unternehmen Blackstone die Mehrheitsanteile hielt. Monteure und Ingenieure kamen auf die Insel – und brauchten Unterkünfte. Flugs trat Arne Weber auf den Plan und holte ein Ass aus dem Ärmel: das Atoll. 2013 schloss er einen Vertrag mit dem Windpark-Betreiber über die Nutzung aller 50 Zimmer des Hotels sowie den Restaurant- und Wellnessbereich. Und zwar nicht nur zeitweise, sondern für zehn Jahre.

Für die Insel war das bitter, denn just da stieg die Zahl der Touristen wieder an, das Publikum veränderte sich. Mehr und mehr Gäste kamen, die chic wohnen, ein wenig Luxus wollten. Das einst mit Stirnrunzeln betrachtete Atoll wäre nun das Richtige gewesen. 2016 verkaufte Blackstone seine Mehrheitsanteile am Windpark an das chinesische Unternehmen China Three Gorges. Und die, so hörte man, wollten den Windpark noch lange betreiben und mochten es außerdem, wenn sie Beständigkeit hatten. Das Atoll, es wird wohl so schnell nicht wieder ein öffentliches Hotel sein.



„Blumen! Blumen! Ich will mein Haupt bekränzen zum Todeskampf.
Und auch die Leyer, reicht mir die Leyer, damit ich ein Schlachtlied singe.“*

Widerständlerische Insel

Das Atoll blieb nicht der einzige Coup, mit dem Arne Weber sein Helgoland umkrempeln wollte. Für immer in Erinnerung wird den Helgoländern wohl der sogenannte Masterplan bleiben, der die Insel zutiefst spaltete: in die einen, die in Arne Weber eine Art Antichrist, in die anderen, die in ihm den Erlöser sahen.



* Heinrich Heine, Lied von Helgoland

Der Masterplan aus dem Hause HC Hagemann war so etwas wie eine Fortsetzung des Atoll-Gedankens: Helgoland brauchte eine Zukunft. Denn nicht nur die Touristen waren nicht mehr sexy, auch das Leben auf der Insel war es nicht mehr. Die Einwohnerzahl hatte sich beinahe halbiert. Dazu kamen wenig Abwechslung, limitierte soziale Kontakte, lange, öde Winter. Vor allem die Jugend trieb und treibt es fort: Es gibt keine höhere Schule und später keine Arbeitsplätze.



Und dann die Architektur. Ein besonders heikler Punkt auf Helgoland. Arne Weber nennt die Insel dieser Architektur wegen das letzte Stück DDR auf bundesdeutschem Boden. Schon lange entsprachen diese in den 50er Jahren für die Helgoland-Rückkehrer in Windeseile erbauten Häuser nicht mehr dem Geschmack der Zeit und auch nicht dem Platzbedarf des Konsummenschen des dritten Jahrtausends. Was also tun? Abreißen ging nicht, denn die Gesamtbebauung unterlag dem Denkmalschutz und wer auf Helgoland auch nur ein Fenster auswechseln will, muss dafür einen Antrag stellen. Helgolands wirtschaftlicher und demografischer Niedergang schien zur Jahrtausendwende unabwendbar. Arne Weber traf das nicht nur als Unternehmer, sondern auch als Mensch. „Mein Herz hängt einfach an dieser Insel.“



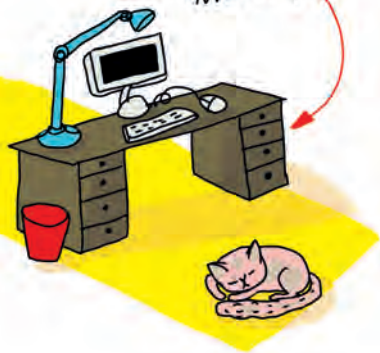
Also erdachte er folgende Lösung: Helgoland und die vorgelagerte Düneninsel sollten wieder vereint werden, und zwar durch eine künstliche Aufschüttung, einen Damm. Schließlich war es nicht der Helgoländer Wille, der beides trennte, sondern eine Sturmflut im Jahr 1720, die den natürlichen Damm zwischen beiden Teilen mit sich riss. „Kühner Unternehmer wird zum Hoffnungsträger“, titelte die WELT damals.

Der Masterplan wurde in Kooperation mit der Technischen Universität Hamburg erstellt. In einer universitären Dokumentation über Hafenbau heißt es dazu: „Die Entstehungsgeschichte der Insel, die ehemals mit der Düne verbunden war, erlaubt die Idee einer Landverbindung „Neuer Woal“ zwischen Hauptinsel und Düne mit einer fest eingefassten Bauungsfläche (ca. 37 ha) und einem südlich vorgelagerten Strandbereich (ca. 5 ha bei MThw). Es soll betont werden, dass es sich bei dem Vorschlag um eine Rückverwandlung in einen ähnlichen Zustand wie vor 1721 handelt. Der Inselumriss wird also nicht unnatürlich umgestaltet. Zahlreiche Beispiele der Landgewinnung (z. B. „Mühlenberger Loch“ in Hamburg, „Palme“ in Dubai) belegen die Realisierbarkeit.“

Ein Quadratkilometer Helgoland und 0,7 Quadratkilometer Düne ergeben eine fast doppelte Fläche, so rechnete Weber. Platz für ein modernes Feriendorf, ein paar schickere Hotels, für Restaurants und einen größeren Flughafen, damit man Helgoland auch mal fix anfliegen könnte. Und für neue Häuser für die Helgoländer, die dann aus ihrem 50er-Jahre-Ensemble raus und frei atmen könnten. Er bot an, die Kosten von 80 Millionen Euro selbst zu übernehmen und Investoren zu werben. Des Erfolgs ist er sich sicher, muss er sich sicher sein. Schließlich habe er „das Geld nicht im Keller rumliegen.“

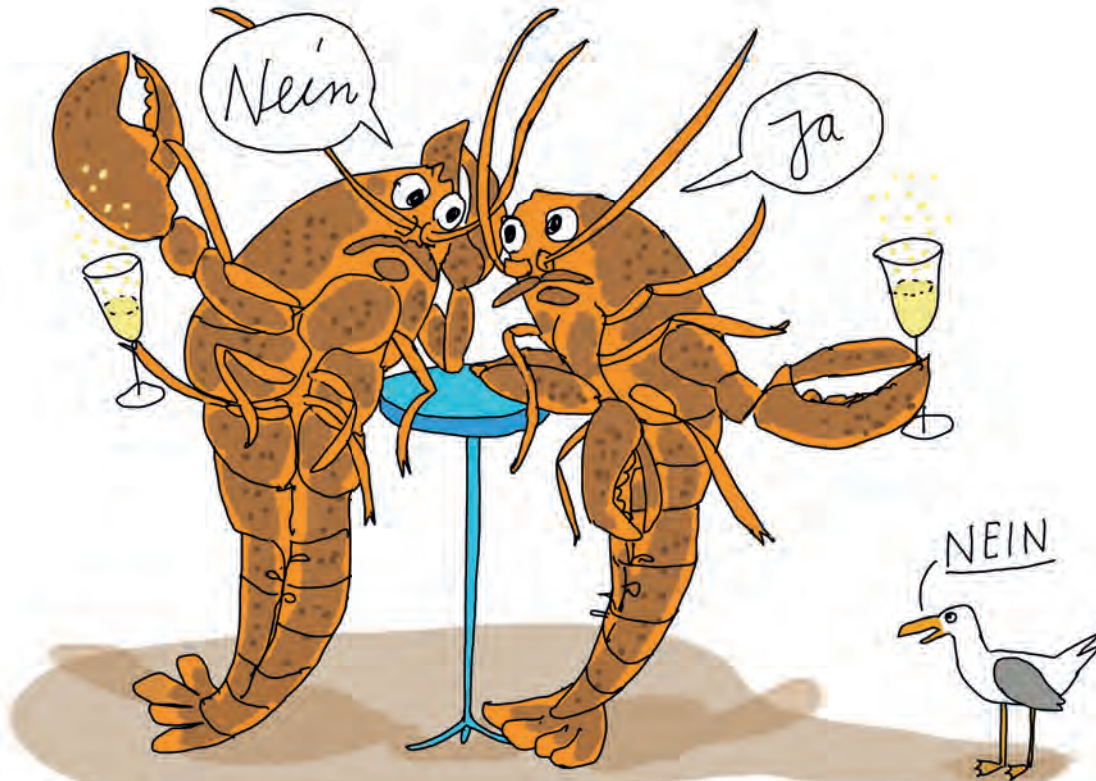


Hier liegt
der
Masterplan.



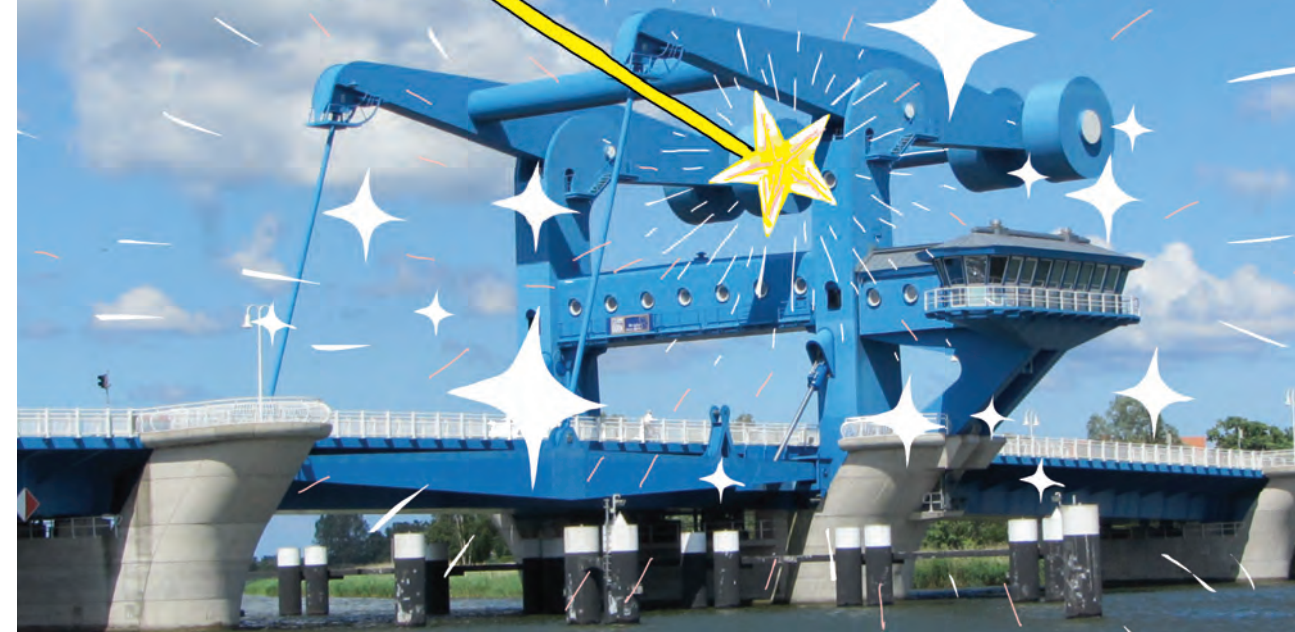
Nun sollte man denken, die Helgoländer seien ihm um den Hals gefallen. Aber nix da. Zunächst verschwand der Plan in einer Schublade beim Gemeinderat. Erst, als die Angelegenheit der touristischen Zukunft Helgolands wieder drängender wurde und als Arne Weber den Masterplan an die Presse gab, kam Bewegung in die Angelegenheit – und in die Helgoländer. Die einen jubelten, die anderen schimpften. Endlich Land in Sicht für Helgoland, hieß es. Hinein in die Zukunft! Der Arne und seine Ideen, sagten die anderen. Das sei nichts für Helgoland, so ein Schickimicki-Kram. Außerdem würde die erste Sturmflut diese Verbindung fortreißen. Vor den Hummerbuden, spätnachmittags beim Kaffchen, wurde die Angelegenheit diskutiert. Die einen sahen die Araber oder Chinesen in Scharen einfallen und 30-stöckige Hotelklötze

bauen. Die anderen fürchteten das Vogelsterben, wenn es zu laut und zu voll würde. Und noch andere hatten Angst, Helgoland könne nicht mehr sein, was es immer war: eine Insel, auf der die Uhren ein wenig langsamer gehen und das Leben beschaulich abläuft.



2011, einige Jahre waren schon ins Land gegangen, kam es zum Bürgerentscheid. Das Ergebnis: ein Nein zum Masterplan. Keine Vereinigung. Das ist nun ein paar Jahre her, doch Arne Weber ist sich sicher, das letzte Wort sei noch nicht gesprochen. „Die Zeit kommt, wo sie den Masterplan wieder hervorholen, weil es keine vernünftige Alternative gibt“, sagt er selbstbewusst.

15

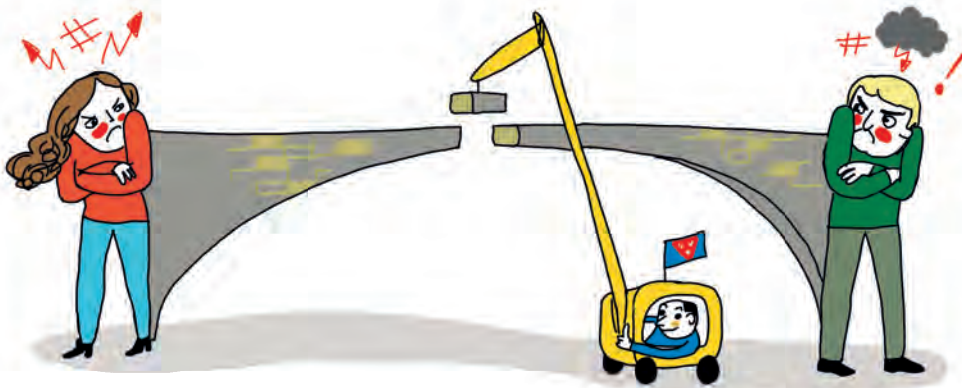


„Unser bevorzugtes Baumaterial sind die grauen Zellen.“ *

Durch tiefes Moor und enge Gassen

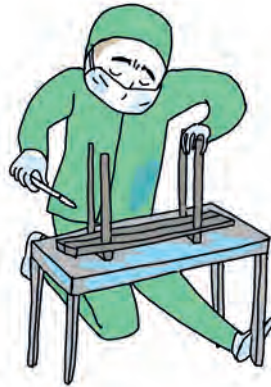
Brücken faszinieren Menschen, seit 2.000 Jahre vor Christi Geburt die Chinesen ihre Flüsse mit den ersten einfachen Hängebrücken überspannten. Symbolisch gelten sie als das verbindende Element nicht nur zwischen zwei Ufern, sondern auch zwischen Völkern und Individuen. Man baut Brücken zueinander, wenn man sich verstehen will, und zerstört sie, wenn man sich entzweiten will.

* Arne Weber



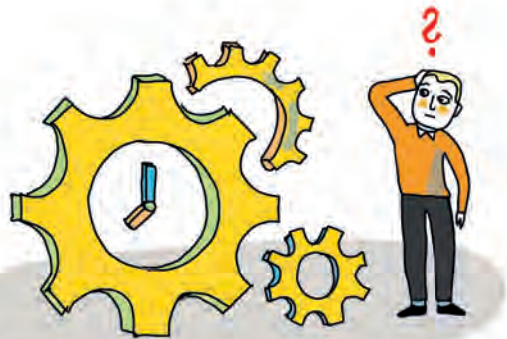
Arne Weber hat die Idee der menschenverbindenden Brücken seit seinem Eintritt in die Firma zu einer Angelegenheit der Ingenieurskunst gemacht. „Ich wollte nicht nur Häuser bauen. Das ist mir zu langweilig. Ich will Brücken bauen.“ Jüngster Beweis dieser Leidenschaft ist die Sanierung der Kattwykbrücke. Diese ist so etwas wie ein siamesisches Zwillingsspaar, das nun, da es in die Jahre kommt, beschließt, nicht länger zusammenhängen zu wollen. Einer muss gehen. Und wenn es dazu einer schweren Operation bedarf. Hauptsache, endlich voneinander frei.

Seit der Erbauung im Jahr 1973 teilen sich Züge und Fahrzeuge die Brücke und fahren in Eintracht nebeneinanderher über die Süderelbe: bislang jedenfalls. Doch so soll es nie mehr sein: Die Belastung von Straße und Schiene ist gestiegen, die Anbindung der Bahn, vor allem an das Containerterminal Altenwerder, ist nötig geworden. „Optimierter Verkehrsfluss“ heißt das in der Fachsprache der Planer. Also will man die alte Brücke den Autos und Lastwagen übergeben, den Radfahrern darauf eine Extraspur schaffen und für die Eisenbahn eine neue Brücke in Sichtweite bauen. Ebenso lang wie die Alte, 287 Meter nämlich, und 57 Meter breit. Stahlfachwerk. Dreifelderbrücke. Fertig sein wird sie 2020.



Wer im Jahr 2017 in Hamburger Kreisen, die sich mit Brückenbau auskennen, von diesem NBK sprach – Neubauprojekt Bahnbrücke Kattwyk – der stieß auf Enthusiasmus. Ein kniffliges Projekt, fürwahr, aber so spannend. Auch der Auftraggeber dieses Neubaus, die Hamburg Port Authority, schwärmt auf ihrer Website: „Weltweit gibt es zurzeit keine vergleichbare Brückenfamilie, was die technologischen Ansprüche betrifft.“

Dabei geht es nicht nur um technologische, sondern auch logistische Feinheiten. Denn schon ohne Bauarbeiten ist es so, dass die Straße gesperrt wird, wenn ein Güterzug kommt, und beide, Straße und Schiene, werden gesperrt, wenn ein Schiff unter der Brücke, die eine Hubbrücke ist, hindurch will. Alle zwei Stunden wird sie geöffnet – rund 20 Minuten lang ruht dann aller Verkehr. Wenn man jetzt also die Schienen



zur Straße verlegen, die Straße zum Teil zu einem Radweg machen und die Eisenbahn mittels neuer Zubringer auf eine andere Brücke bringen will, die es noch zu bauen gilt, und wenn dann die Schiffe auch nicht ewig warten wollen ... Holla, das wird knifflig!



Weltweit, das ist ein Adjektiv, welches bereits einmal mit der Kattwykbrücke in Verbindung gebracht wurde. Weltweit war sie bei ihrer Erbauung die größte Hubbrücke. Diesen Rang hat heute die Pont Gustave Flaubert, die die französische Seine überquert. Diese hat im geöffneten Zustand eine Durchfahrthöhe von 55 Metern, die Kattwykbrücke von 53 Metern. Bei HC Hagemann aber wird das NBK sicherlich für die kommenden Jahre auf Platz eins aller Brückenprojekte sein.

Nicht, dass man sich bei den Brückenbauten der Vergangenheit hätte zurücklehnen können. Ein Zuckerschlecken war bislang keines dieser Projekte. Vor allem die Brückensanierungen im Osten gleich nach der Wende hatten es in sich. Eine Glanzleistung der Hagemann'schen Brückenbaukunst war damals die Peenebrücke bei Wolgast, wegen ihrer Farbe auch „Blaues Wunder“ genannt. Sie wurde am 24. Juni 1934 eröffnet, im April 1945 von der abziehenden Wehrmacht gesprengt und 1950 wiedereröffnet unter dem Namen „Brücke der Freundschaft“. Anfang der 90er Jahre war sie in einem so schlechten Zustand, dass man Begrenzungen für Geschwindigkeit und Lasten einführte. 1991 baute HC Hagemann einen Stahlträger zur Notunterstützung ein, 1995 erhielt das Unternehmen in Arbeitsgemeinschaft vom Bundesministerium für Verkehr den Auftrag für den Brückenneubau.



Bereits vor dem eigentlichen Baubeginn wurden damals zur Ufersicherung 800 Quadratmeter Spundwände gerammt, damit spätere Baggerarbeiten zur Vertiefung der Peene ausgeführt werden konnten. Im Mai 1995 begannen die eigentlichen Arbeiten mit dem Abriss des Eisenbahnfähranlegers auf der Usedomer Seite, der mit dem Neubau überflüssig wurde.

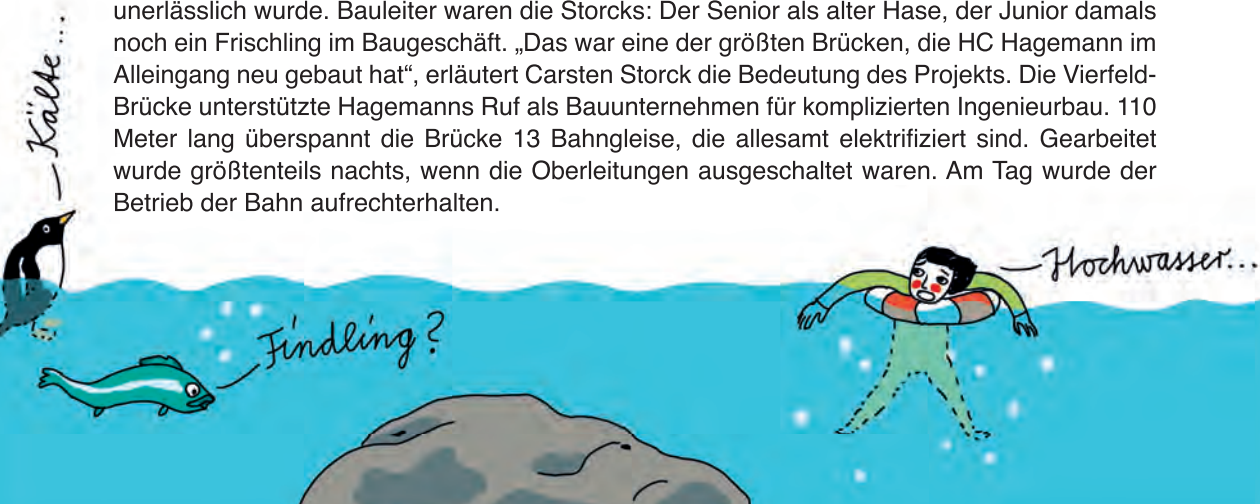


Für den Neubau mussten auf dem Grund der Peene Stahlbetonpfeiler errichtet werden, die sich wie eine Tulpe nach oben hin öffneten. Dafür wurden in die Peene umspundete Baugruben gebaut. Zuvor wurde die Standsicherheit der Pfeiler an der alten Brücke überprüft, um deren Stabilität durch die Rammarbeiten nicht zu gefährden. Schlechter Zustand hin oder her, der Verkehr von der Insel Usedom und zu ihr hin musste schließlich weiterrollen, weshalb die alte Brücke während der gesamten Bauzeit stehen blieb.

Ein Findling mit einem Gewicht von 50 Tonnen, Hochwasser, extreme Winterkälte und andere Widrigkeiten erschwerten den Bau. Mitten in der Bauzeit baute die ein wenig stromabwärts gelegene Peenewerft eines ihrer Containerschiffe fertig und wollte dieses nun zur Probefahrt auf die Ostsee schicken. Weil die Klappenelemente beider Brücken nicht auf einer Linie lagen, musste der klappbare Überbau der alten Brücke auf den Strom ausgeschwemmt werden. Um die Verbindung nach Usedom nicht zu lange zu unterbrechen, wurde dafür ein Tag vereinbart. Mehrfach aber prallte das Schiff bei der Passage gegen die Pfeilerbaugruben und beschädigte diese, dann gab es noch Probleme mit dem Widerlager und die gesamte Aktion dauerte einen Tag länger als geplant.

Nach Beendigung der Bauarbeiten wurden die Spundwände wieder aus dem Peenegrund gezogen oder abgebrannt, erst dann wurde die alte Brücke abgerissen. Die neue Brücke ist bis heute die größte Waagebalkenbrücke Europas und mit ihrer blauen Lackierung und individuellen Form ein Beispiel für eigenwillige Architektur. Allein die Klappe ist 42 Meter lang und 19 Meter breit, Schiffe mit über 30 Metern Breite können die Brücke passieren. Die Gesamtlänge beträgt 247 Meter und 2289 Tonnen Stahl wurden verbaut.

Von 1992 bis 1995 baute HC Hagemann eine alte Eisenbahnbrücke der deutschen Reichsbahn über die mecklenburgische Warnow neu. Bauleiter Torsten Gütschow erinnert sich an dieses Projekt als „Kampf durch die Moorlandschaft“. 1980 sanierte HC Hagemann die Schlachthofbrücke in Harburg, doch bereits zehn Jahre später stand fest: Das gemeinsam mit dem Harburger Bahnhof errichtete Bauwerk war so in die Jahre gekommen, dass ein Neubau unerlässlich wurde. Bauleiter waren die Storcks: Der Senior als alter Hase, der Junior damals noch ein Frischling im Baugeschäft. „Das war eine der größten Brücken, die HC Hagemann im Alleingang neu gebaut hat“, erläutert Carsten Storck die Bedeutung des Projekts. Die Vierfeld-Brücke unterstützte Hagemanns Ruf als Bauunternehmen für komplizierten Ingenieurbau. 110 Meter lang überspannt die Brücke 13 Bahngleise, die allesamt elektrifiziert sind. Gearbeitet wurde größtenteils nachts, wenn die Oberleitungen ausgeschaltet waren. Am Tag wurde der Betrieb der Bahn aufrechterhalten.



Arne Webers bevorzugte Brückenprojekte sind bis heute jene, die unter widrigsten Umständen stattfanden. „Wir haben seit Jahrzehnten einen guten Namen für Noteinsätze im Ingenieurbau.“ Ein gutes Beispiel dafür ist die Notbrücke über die Elbe. 1979 hatte es an einer Elbbrücke eine Gasexplosion gegeben und das Bauwerk sackte um mehrere Zentimeter ab und war nicht mehr befahrbar. Es war der Winter 1979, der in die Geschichte einging als Katastrophenwinter wegen seiner Schneemassen und Niedrigsttemperaturen. Noch in derselben Nacht begann HC Hagemann mit dem Bau einer Notbrücke – bei Schnee und Eis. „In solchen Situationen sind wir als Spezialist für Brückenbau erstens gefordert und zweitens habe ich noch nie eine Herausforderung abgelehnt“, kommentiert Arne Weber.

Nur ein Jahr später sackte plötzlich die 411 Meter lange Norderelbbrücke ab, die Autobahnbrücke der A1 über die Elbe. Auch in diesem Fall baute HC Hagemann in kürzester Zeit einen Notpfeiler unter die Brücke, um das Konstrukt so lange zu stützen, bis die Ursache für das Absacken festgestellt und behoben war.



In der Hamburger HafenCity baute HC Hagemann als technisch federführender Teil einer ARGE die Kibbelstegbrücke, die nicht nur Zugang zur HafenCity, sondern bei Hochwasser auch Fluchtweg aus ihr ist. Sie führt mit drei Brückenbögen und dazwischenliegenden Stegen über den Zollkanal, das Brooksfleet und den Sandtorkai und ist fast einen halben Kilometer lang. Um bei Hochwasser den Weg aus der HafenCity zu ermöglichen, gibt es zwei Ebenen, auf denen Fußgänger die Kanäle überqueren können. An der tragenden Bogenbrückenkonstruktion hängen zwei Stege, von denen der untere wiederum am oberen aufgehängt ist. Der obere, breitere Steg ist auch für Rettungsfahrzeuge zu befahren. Heute gehört die Kibbelstegbrücke zu den meistfotografierten Bauwerken Hamburgs.

16

„[...] beweist es doch, dass unsere Nation imstande ist, selbst die schwierigsten, fast unmöglich erscheinenden Ingenieurbauten dank der Kenntnis und Energie unserer Ingenieure und der Unternehmungslust und Zähigkeit unserer Unternehmerfirmen zu bewältigen [...]“ *

Meisterwerk mit Macken



* Bau Rundschau, Zitiert nach Sven Bardua, Der Alte Elbtunnel Hamburg, S.8

Grundinstandsetzung Alter Elbtunnel. Bauzeit: August 2010 bis Februar 2012. So stand es in dem Auftrag, der der Firma HC Hagemann von der Hamburg Port Authority erteilt wurde. Bevor Arne Weber seine Unterschrift darunter setzte, gab es viele Diskussionen mit den Mitarbeitern. Man hatte sich daran gewöhnt, immer neue Bauprojekte zu verwirklichen.

Doch es war ja nicht irgendein Tunnel, den man sanieren sollte, es war der Hamburger Tunnel schlechthin. Erbaut in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als auf den Elbinseln und südlich der Elbe neue Hafenanlagen sowie Werften entstanden, in denen Tausende von Menschen Arbeit fanden, die meisten im Werk von Blohm und Voss. Diese Tausende mussten täglich die Elbe mit Fähren queren. Das war gut, denn sie bekamen frische Morgenluft, doch wenn das Wetter nicht mitspielte, kamen sie viel zu spät zur Arbeit. Bei Eisgang und Nebel wurde der Fährverkehr eingestellt und zwischen 80.000 und 100.000 Angestellte, die im Elbhafen beschäftigt waren, mussten zu Fuß die Elbbrücken überqueren. Ein Marsch von über elf Kilometern war das und Arbeits- und Lohnausfall waren die Folge.

Bald reichten die Fähren nicht mehr aus, um die Massen zu befördern. Bei jedem Wetter gab es lange Schlangen und 1891 richteten die Unternehmer eine Beschwerde an den Hamburger Senat. „Tut was“, stand darin, „aber schnell!“ Schnell und Senat, nun, man weiß ja, das sind zwei verschiedene Dinge. Jedenfalls dauerte es ein paar Jahre, bevor alle Optionen – Brücke, Schwebefähre, Tunnel – hinlänglich durchdiskutiert waren und man sich für die Tunnelvariante entschied.



Ausschlaggebend dafür war unter anderem, dass damals der Schildvortrieb entwickelt wurde, der bahnbrechend für den Bau von Untertunneltunneln in wasserdurchlässigen Schichten war. Erstmals wurde diese Methode beim Bau eines Tunnels unter der Themse getestet, die Technik also war noch sehr jung. Entsprechend nervös war man in der Hansestadt, ob so ein komplizierter Bau in mehr als 20 Metern unter Wasser und über eine Länge von 426,5 Metern gelänge.

Für die schwierigen Arbeiten unter unangenehmen Bedingungen wurden größtenteils sehr junge Arbeiter angeheuert, denen man mehr als den damaligen Durchschnittslohn zahlte: 60 bis 75 Pfennig pro Stunde und 100 Mark Druckluftprämie im Monat. Gearbeitet wurde in drei Schichten an sechs Tagen in der Woche, nur der damals noch heilige Sonntag war ein freier Tag. Dafür hatten die Arbeiter für vier Jahre einen sicheren Job. Vom 21. Juli 1907 bis 7. September 1911 dauerte der Bau. Architekt der beiden Schachtgebäude, eines am Steinwerder und eines auf St. Pauli, war Otto Wöhlecke aus Altona. Baumeister war der Ingenieur Otto Stockhausen, damals gerade 29 Jahre alt. Von Stockhausen berichtete man, er habe das Baus wegen seiner Hochzeit verschoben und während der gesamten Zeit auf der Baustelle gewohnt, um stets zur Stelle zu sein, wenn es Schwierigkeiten gab.

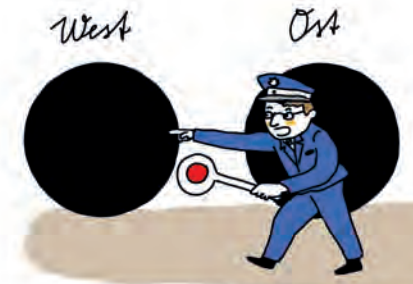


Schon damals galt der Tunnel als Meisterwerk der Ingenieurskunst und ist heute ein Wahrzeichen der Stadt Hamburg. Er zieht nicht nur einheimische Besucher, sondern auch ausländische Gäste an. Wäre dem nicht so, manches Senatsmitglied hätte lange seine Schließung beantragt. Denn das einst für 10 Millionen Goldmark errichtete Bauwerk schluckt viel Geld und war auch im hundertsten Jahr seines Bestehens alles andere als kostendeckend. Die Zahl der Fahrzeuge, die im Jahr hindurchfahren, ist auf 300.000 geschrumpft, die der Fußgänger auf 500.000. In den 60er Jahren rollten noch 900.000 Autos hindurch, in den 80er Jahren immerhin noch über 600.000.

1994 begann man mit einer Grundsanierung der beiden Tunnelröhren mit dem Ziel, das alte Erscheinungsbild von 1911 wiederherzustellen und moderne Technik wie Personenaufzüge und Hochwassertore einzubauen. Weil aber durch die Stoßfugen der Tübbinge immer mehr Elbwasser in den Tunnel drang und zudem die Tübbinge rosteten, verordnete die Hamburg Port Authority 2009 gründlichere Sanierungsmaßnahmen: Ausbau und Wiedereinbau der Tunnelschale aus Beton und Erneuerung der Stoßfugen der Tübbinge oberhalb der Fahrbahn.

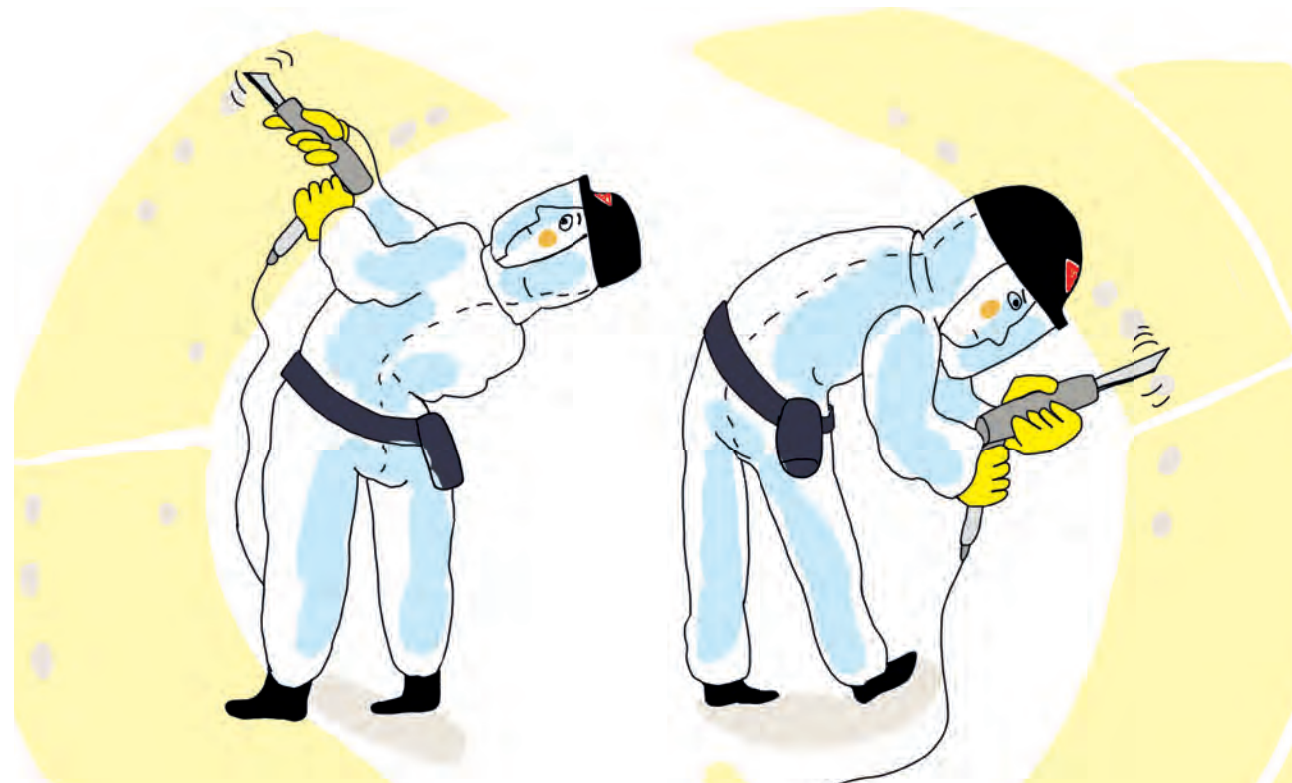
Weil es zunächst unkompliziert klang, endete die interne Diskussion im Hause Hagemann mit der Entscheidung, den Auftrag der Sanierung anzunehmen. Zwei Jahre, so sagte man sich, die gehen ja auch schnell vorbei. Wenn Carsten Storck, der bis heute, 2019, Projektleiter für die Sanierungsarbeiten ist, von dieser ursprünglich angedachten Bauzeit spricht, dann muss er noch immer den Kopf schütteln und „Mann, Mann, Mann“ murmeln. Denn alles kam anders als gedacht.

Im August 2010 begann man mit der Einrichtung der Baustelle und plante das Konzept. Welche Gerätschaften, welche Techniken verwenden? Im Oktober 2010 ging es los mit der Grundinstandsetzung. Um den Weiterfluss des Verkehrs wenigstens teilweise zu gewährleisten, wurde die Oströhre komplett geschlossen. Von der Stadt kommend, kann die Weströhre seither am Vormittag, vom Hafen kommend am Nachmittag durchquert werden.



Die Tücke liegt bekanntlich im Objekt und ein Problem kommt selten allein. Auch der geplante Termin der Fertigstellung, nämlich zum 100. Geburtstag des Tunnels, rückte in weite Ferne. „Ein Neubau wäre vermutlich günstiger geworden. Aber der Alte Elbtunnel ist ja ein historisch bedeutsames Bauwerk. Von solchen alten Unterwassertunneln gibt es nicht mehr viele“, erklärt Storck.

Um das Aufschwimmen der Röhre zu verhindern, wurde die Decke zunächst mit 12.000 Tonnen Steinen beschwert. Dann wurden zusätzlich im Tunnel Stahlplatten mit einem Gewicht von 130 Tonnen eingebracht. Zum Härtefall aber wurde die Sanierung, als die historischen Kacheln von den Wänden gelöst und die darunterliegenden Bleifugen der Tübbinge freilagen. „Rost und Korrosion“, sagt Carsten Storck und es klingt wie Pest und Cholera. Tatsächlich war es auch so ähnlich, denn die Messgeräte zeigten hohe Bleiwerte an. Nun hieß es für die Arbeiter: im Schutzanzug arbeiten, nach jeder Schicht durch eine Schleuse gehen und ständig ihre Blutwerte messen lassen. Korrodiert waren die Nieten und Schraubverbindungen, die die Tübbinge hielten, aber auch die Bleifugen der Tübbinge dazwischen. Das bedeutete, jede einzelne Fuge auf einer Länge von 11.000 Meter auszukratzen und mit Bleiwole neu zu verstemmen. Dafür gab es keine Werkzeuge, keine Präzedenzfälle. Mal wieder musste man bei HC Hagemann eigene Lösungen finden.



Monat für Monat verging. Die Kosten stiegen und stiegen. Der 100. Geburtstag des Tunnels kam und ging, in der Oströhre wurde noch immer gebaut. Als endlich alle Korrosionsschäden beseitigt, die Verfübung erneuert, eine neue Betonverschalung und dann 400.000 neue Kacheln nach altem Vorbild angebracht wurden, schrieb man das Jahr 2015.



Nun könnte man denken, bei HC Hagemann hätte man die Nase voll gehabt. Aber nein! Als der Bauherr dann doch noch die Erneuerung der Fahrbahn ausschrieb, waren die Harburger flugs wieder dabei. Als sie dann den Auftrag erhielten, fragten sie sich: „Was, wenn Wasser eindringt, sobald wir die alte Fahrbahn entfernen?“

Klar kam es so. Und wurde souverän bewältigt. Zur Sicherheit wurde an der Leckage noch 24 Stunden Wache gehalten. Aber dann ging es zügig voran. „Die Probleme in dieser Bauphase halten sich in Grenzen“, sagt Storck und schaut dabei, als dürfe er so noch nicht denken. Doch alles ging gut. Im Frühjahr 2019 wurde die Sanierung der Oströhre nach 8,5 Jahren fertiggestellt.

Doch dann gibt es ja noch die Weströhre, für deren Sanierung die Ausschreibung auf dem Tisch liegt. Sicherlich wird man bei Hagemann nach all diesen Schwierigkeiten kein Angebot auf die Ausschreibung abgeben. Oder? „Aber ganz bestimmt werden wir das“, lacht Storck. „Wir wissen doch nun, wie man das macht!“



17

„Ob Sonnenschein, ob Sterngefunkel: Im Tunnel bleibt es immer dunkel.“ *

Operation am offenen Herzen



Kalt war es. Auf eine Art, die in die Knochen ging, egal, wie warm man sich anzog. Klammer Wind wehte und nur vom Ende der Röhre drang Tageslicht einige Meter in das Kunstlicht. An jenem Morgen an einem Dezembertag im Jahr 2011 war es still in Röhre 3 des Elbtunnels Hamburg. Einige Meter zur Linken und zur Rechten, aber durch dicke Betonwände und Schächte getrennt, raste der Verkehr und wenn man die Röhre durch einen der Fluchtgänge verließ, sah man die flitzenden Autos durch das Glas der Tür am anderen Ende. „Vorsicht fließender Verkehr“ stand auf diesen Türen. Die ehemals weißen Fliesen an den Wänden der Röhre hatten den Schmutz der Jahre angesetzt. Ein weltenmüder Mensch hatte mit dem Finger in diesen Schmutz geschrieben: „s ist doch alles eine Scheiße.“

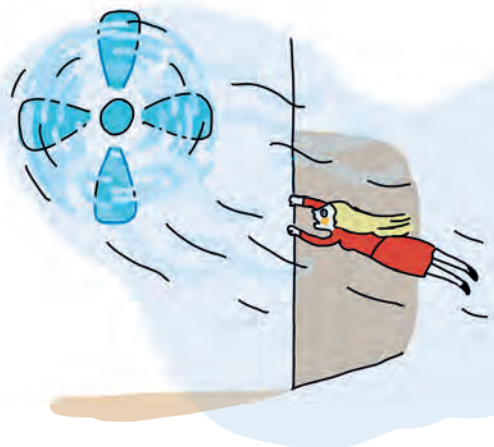
* Erich Kästner, Aphorismen

Was einmal klappt, das gelingt auch ein zweites Mal. So oder so ähnlich wird man bei Hagemann gedacht haben, als man beschloss, sich auch der sicherheitstechnischen Nachrüstung der drei Röhren des neuen Elbtunnels zu widmen. Das Bauwerk war in die Jahre gekommen und musste umgerüstet werden. „Nachrüstprogramm Elbtunnel Röhre 1 bis 3“ hieß nüchtern, was eine hochkomplizierte und detailreiche Bauarbeit mit dem Ziel war, den Elbtunnel auf den neuesten Stand bezüglich Sicherheitsrichtlinien zu bringen. Denn diese hatten sich seit der Tunnelerbauung verschärft und waren nach tragischen Unfällen im Tauern-, Montblanc-, Gotthard- und Kaprunntunnel viel detailreicher und vielschichtiger geworden.

1968 begann der Bau des Neuen Elbtunnels als Teilstück der A7. Die Stadtteile Waltershof und Othmarschen wurden dadurch verbunden. Drei Röhren, sechs Fahrspuren – damals modernste Architektur und Sicherheitsstandards. 1975 wurde das 3.325 Meter lange Bauwerk, einer der längsten Unterwassertunnel der Welt, eröffnet und seither durchschnittlich von 120.000 Fahrzeugen pro Tag durchfahren. 1995 kam Röhre 4 hinzu, weil mehr Autos als geplant die Elbe unterquerten. 1989, obgleich das Ende der Blockstaaten damals eigentlich schon vorhersehbar war, baute man dort noch Panzersperren ein. Das waren Betonblöcke, die bei Bedarf abgesprengt werden konnten, sodann auf die Fahrbahn fielen und eventuelle Feindesfahrzeuge blockierten. Aufgrund ihres hohen Gewichts waren sie fast unmöglich beiseite zu räumen. Elf Jahre und nicht einen einzigen feindlichen Panzer später entfernte HC Hagemann diese Sperren.

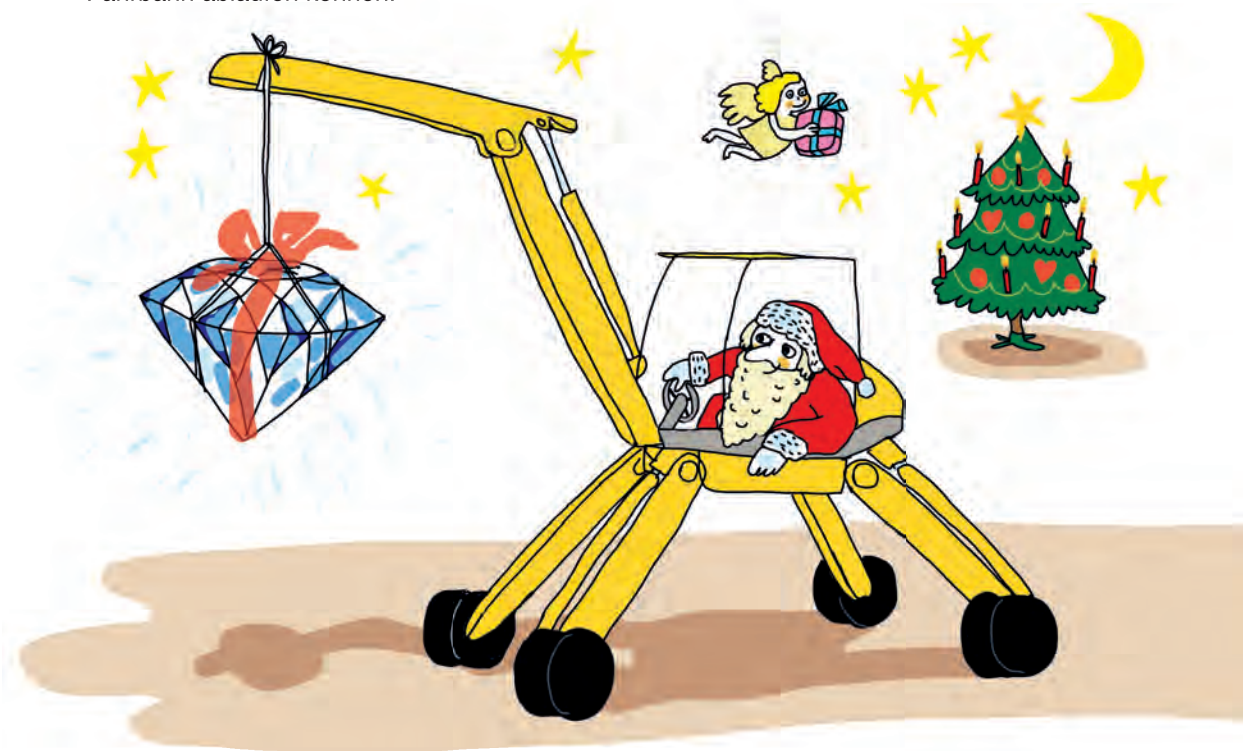
In Röhre 3 hatte es bereits in den Jahren zuvor Sanierungsbedarf gegeben und welcher kalte Wind dort wehte, das wusste man bei HC Hagemann also schon, bevor man sich an der Ausschreibung für das Nachrüstungsprogramm beteiligte. Zu diesem Zweck wurde eine Bietergemeinschaft gegründet. Am 24. Oktober 2008 erhielt diese Arbeitsgemeinschaft den Auftrag zur Nachrüstung.

Die Elbtunnelnachrüstung wurde vor allem deshalb nötig, weil der Brandschutz verbessert werden musste. Zu den Dingen, die nicht mehr dem Standard entsprachen, gehörten die Belüftungssysteme. Deren Abluft- und Zuluftöffnungen waren schon lange zu klein, außerdem gleichmäßig im Tunnel verteilt. Das bedeutete: Im Falle eines Brands verteilte sich der Rauch gleichmäßig. Es mussten größere Abluftschächte eingebaut werden, die ein Vielfaches des bisherigen Luftvolumens pro Sekunde aufnehmen können. Das bedeutete, Öffnungen mussten in die tragenden Wände eingebaut werden, und zwar ohne Erschütterung der Wände. Um die



Tragfähigkeit der Tunnelwände nicht zu gefährden, wurden zunächst Öffnungen ausgesägt, dann Strahlträger in die Wände eingebracht und vorgespannt, um den gesamten Druck der Decke aufzunehmen. Nach Einbau größerer Abluftöffnungen wurden die Wände wieder zubetoniert, dann die Absaugöffnungen. „Operation am offenen Herzen“, so nannte man im Hause Hagemann das Projekt. Mit normalen Abbruchmethoden war da nichts zu holen. Ein Seil mit Diamanten besetzt fräste millimetergenau die Öffnungen. Zum Ausbau der riesigen Klötze kam Hagemanns Menzi Muck zum Einsatz.

An diesem Dezembertag waren Arbeiter in den Abluftschächten dabei, die alte Zwischendecke abubrechen. An manchen Stellen mussten sich die Männer krümmen, um arbeiten zu können. Ein Knochenjob. Verbreitert und vermehrt wurden auch die Fluchtgänge, die eine Röhre mit der nächsten verbinden. Zudem wurde die Lautsprecher- und Videoanlage erneuert, Brandnotbeleuchtung installiert und neuer Brandschutz auf die alten Kacheln aufgebracht. Auch die Entwässerung, vor allem jene von gefährlichen oder schädlichen Flüssigkeiten, wurde verbessert. Dazu wurden spezielle Entwässerungsrinnen gebaut, in die alle Flüssigkeiten sofort von der Fahrbahn ablaufen können.



Für die Arbeiter war die Bauphase eine lange, zumeist dunkle Zeit. „Die Jahreszeiten gehen vorüber und man bekommt es nicht mit“, konstatierte einer von ihnen. Auch dieser Tag neigte sich, ohne dass die Arbeiter im Tunnel es bemerkten. Das Diamantenseil fräste sich mit aufdringlichem Geräusch durch den Beton. Irgendjemand hatte gegen den Lärm das Radio aufgedreht, eine Männerstimme sang: „Driving home for Christmas“. Im Verkehrsfunk wurden vier Kilometer Stau vor dem Elbtunnel angekündigt. Bis auf Gottes Gnade und der Menschen Hoffnung soll ja bekanntlich alles ein Ende haben. Selbst dieses Projekt. Im Dezember 2012 war das Nachrüstungsprogramm Röhre 1 bis 3 abgeschlossen.

„An so einem Projekt nimmt man wohl nur einmal im Leben teil.“ *

Rettet die Muscheln!



* Christian Weber

Wenn bei HC Hagemann das Gespräch auf die U4 kommt, fallen bei den älteren Mitarbeitern Superlative und die Gesichter verzücken sich. „Superspannend“, „Wahnsinnsherausforderung“ und andere emotionsgeladene Vokabeln werden in den Raum geworfen.

Fangen wir nüchterner an. Bei dem Bauprojekt U4 handelte es sich um die Schaffung einer U-Bahn-Linie, für die ein 4.000 Meter langer Tunnel gebohrt wurde, zwei Haltestellen und vier Notausstiege geschaffen und für die Schiffe, die zuvor am Jungfernstieg anlegten, in die Alster hinein ein Pontonanleger gebaut wurden. Erzählerisch eher schwer zu bewältigen. Hat man je schon von einem Bauprojekt gelesen, dessen Beschreibung literaturpreisverdächtig ist?

Ingenieurstechnisch aber eine große Sache, auch für die Hansestadt Hamburg. Erforderlich wurde diese Linie durch den Bau der HafenCity, die nunmehr an das bestehende U-Bahn-Netz angebunden werden sollte. 34 Streckenführungen diskutierte man im Senat und bei der Hamburger Hochbahn. Anfangs war auch eine offene und überirdische Streckenführung über ein Viadukt im Gespräch.



100,7 Kilometer ist das Hamburger U-Bahn-Netz lang, der erste Spatenstich zur ersten Linie erfolgte gut 100 Jahre vor dem zur U4. Damit ist die Hamburger U-Bahn die zweitälteste in Deutschland, nur die Berliner Bahn ist noch älter.



Der Beginn der Planungen für die U4 war bereits im Jahr 2003, zugleich mit denen für die HafenCity. Bevor der erste Spaten in die Erde stach, wurde der gesamte Boden auf Bomben geprüft, die dort seit dem Weltkrieg womöglich schlummerten, aber bei Berührung hochgehen würden. Eine Expertenkommission übernahm diese Arbeit. Überhaupt wurde der Boden auf Hindernisse gescannt, was nicht verhindern konnte, dass nicht doch ein undurchdringlicher Findling auftauchte, der in mühsamer Handarbeit durchstoßen werden musste.

Am 23. August 2007 erfolgte der erste Spatenstich für die zwei Tunnelröhren, die – über die zwei neuen Haltestellen Überseequartier und HafenCity Universität – die HafenCity an die Innenstadt anbinden würden. Ole von Beust, damaliger Erster Bürgermeister von Hamburg, eröffnete die Bauphase. Am 15. Oktober 2009 fuhr die Tunnelbohrmaschine, die später den Namen V.E.R.A erhielt, in die erste Röhre ein.



Zuvor waren Startschächte gebaut worden, durch die das „Monster“, wie die Presse es beschrieb, eingelassen werden konnte. V.E.R.A war eine Schildbohrmaschine, die dem Schildwurm nachempfunden war. Der wiederum ist eigentlich eine Muschel und bohrt sich mit der Schale zuerst durch den Boden. V.E.R.A war 74 Meter lang und 650 Tonnen schwer, davon wog allein das vorne installierte Schneiderad 62 Tonnen. Sie fraß sich mit rund 10 Metern am Tag durch den



Boden und produzierte dabei 19.000 Kubikmeter Aushub. Am anderen Ende angekommen, wurde das Schild abmontiert und über einen speziell geschaffenen Zielschacht herausgehoben und zum Anfangspunkt zurücktransportiert. Der Rest der Bohrmaschine konnte durch das Rohr wieder an den Ausgangspunkt zurückgebracht werden. Am 6. Januar 2010 begannen die Arbeiten für die zweite Tunnelröhre. Bauleiter war Christian Weber, heute Nachfolger seines Vaters und Geschäftsführer bei HC Hagemann. Für den damals noch sehr jungen Junior war die U4 eine große Sache, bei der er sein Können gleich unter Beweis stellte.

HC Hagemanns Anteil in der Arbeitsgemeinschaft war der Bau der Zielschächte und Fluchttunnel am Bahnhof Jungfernstieg sowie das offene Teilstück unter dem Magdeburger Hafen hindurch. Über ein zu überwindender Kilometer für die neue U-Bahn wurde in offener Bauweise gestaltet.

Mit dem Jungfernstieg war man bei HC Hagemann schon bestens vertraut. Nur zwei Jahre zuvor hatte das Unternehmen Promenade und Uferwand neu gebaut. Beim Rammen der Spundwand, die hinter der alten Uferwand erstellt wurde, und bei den anschließenden Ausbaggerungen fanden die Bauleute Reste und Verankerungen alter Holzspundwände aus der Bauzeit des ersten Jungfernstiegs, Fahrräder, Einkaufswagen, Schuhe und andere Dinge, die – absichtlich oder aus Versehen – über die Kante gegangen waren. Zwei Hindernisse erschwerten den Bau des Zielschachts und des Fluchttunnels für die Tunnelbohrmaschine: die Alster und der bereits 1970 erbaute, zum Teil auch unter der Alster verlaufende, Bahnhof Jungfernstieg. Zunächst mussten die Alsterschiffe einen neuen Anleger bekommen. Diesen baute Hagemann als Pontonanleger in die Alster hinein.

Um den zweiten Zielschacht für V.E.R.A bauen zu können, bedurfte es eines Fangedamms: Dafür wurde in die Alster eine Spundwand gerammt und zwischen Ufer und Spundwand ein dreieckiges Stück Land mit Sand aufgefüllt. In dieses neugewonnene Landstück wurden überschrittene Bohrpfähle etwa 30 Meter tief in die Alster eingebracht und bildeten die schützenden Wände, um nunmehr den Zielschacht zu bauen. Um den Tunnel mit dem Bahnhof Jungfernstieg zu verbinden, mussten die zwischen der bereits bestehenden Bahnhofswand und dem Zielschacht liegenden Bodenschichten entfernt werden – allerdings lag dieses Teilstück im Wasser. Der Boden wurde daher mit einer speziellen Gefriermethode eingefroren und ausgehoben – nun konnte das Anschlussstück im Schutz des Eismantels gebaut werden. Für den Fluchttunnel



mussten zudem zwei Ebenen des Bestandsbahnhofs miteinander verbunden werden. Auch hier wurden Spundwände in die Binnenalster eingebracht, um im Schutz dieser den neuen Fluchttunnel bauen zu können.

Die Unterquerung des Magdeburger Hafens war trotz der vielen Wasserbau-Erfahrungen eine neue Herausforderung für die Hagemann-Leute. Bevor es überhaupt losging, rettete ein von der Hamburger Hochbahn beauftragtes Naturschützerteam die Muscheln, die durch die Bauarbeiten gefährdet werden würden – und siedelte sie um. Rund 200 Großmuscheln wurden mit Reusen vom Grund gefischt und an anderer Stelle wieder ausgesetzt.



Vom Muschelsterben unbelastet, wurden nun 30 Meter lange Spundwände in den Boden gerammt. Bautaucher montierten zwischen den Spundwänden Stützen: die sogenannte Absteifung. Von einer Arbeitsbühne auf den Spundwänden aus wurden Anker in den Baugrund gebohrt, die die Unterwasserbetonsohle hielten, damit diese nicht aufschwamm.

Nun also war die Grube umwandet. Das Wasser aber blieb zunächst noch drin. Wieder kamen die Bautaucher zum Einsatz und brachten den Beton ein. Erst jetzt war die Grube gesichert und das Wasser wurde abgepumpt. Wände und Decke für den Tunnel konnten nun gebaut werden.

„Die einzelnen Arbeiten waren zwar nichts Neues für uns, aber die Dimensionen des Gesamtprojekts waren einmalig. Allein die Höhe der Wände, die wir eingerammt haben, war riesig“, erklärt Christian Weber.

Jenseits des Magdeburger Hafens wurden an Land für die Baugruben Schlitzwände benutzt, die aus Stahlbeton bestanden. Die Wände wurden bis zu drei Meter hoch in die wasserundurchlässigen Schichten eingebracht, damit kein Wasser in die Baugrube eindringen konnte. Diese Schlitzwände waren 1,20 Meter dick und wurden in Abschnitten erstellt. Damit sie gerade in der Erde stehen, wurden zunächst Leitwände angelegt, an denen sich der Führer des Schlitzwandbaggers orientieren konnte. Nur so war gesichert, dass die Erde passgenau ausgehoben wurde. Als Stützflüssigkeit wurde schließlich eine Bentonit-Suspension eingeführt.



Neben den tunnelbaulichen und ingenieurtechnischen Leistungen aber waren noch andere zu vollbringen. Auch die Fische, die durch die Flutöffnungen in die Baugrube im Magdeburger Hafen einschwammen, mussten gerettet werden. Als also der Tag des Lenzens, wie das Abpumpen des Wassers aus der Baugrube in der Fachsprache heißt, näherkam, veranstaltete die Hochbahn ein Fischrettungshappening. In Anwesenheit von Naturschützern und der Presse wurden die Fische gefangen und in die Elbe gelassen.



In der gesamten Zeit betrieb die Hamburger Hochbahn eine hervorragende Öffentlichkeitsarbeit, auch um gar nicht erst Unmut über die zum Teil lauten und langwierigen Bauarbeiten aufkommen zu lassen. Neben einem Infopavillon, in dem die Besucher sich über das Projekt U4 und den neusten Stand der Arbeiten erkundigen und informieren konnten, nutzte die Hochbahn auch einen geschlossenen Bretterzaun am Jungfernstieg zur Eigenpräsentation und als Informationsplattform. Neben einer Ausstellung zum Thema „U-Bahn gestern und heute“ gab es auch eine große Fotoausstellung mit dem Titel „Bauhelden“, die zeigte, wie Ingenieure, Arbeiter und Taucher im Einsatz waren, zwischen den riesigen Spundwänden standen, unter Wasser tauchten, in überdimensionalen Kränen saßen und riesige Schaufeln bedienten – und das bei jeder Temperatur, auch im eisigen Winter. „Die körperliche Herausforderung so eines Bauprojekts wird ja oft vergessen“, sagt Christian Weber.

Ende 2010 war die Tunnelbohrerei vollbracht und V.E.R.A wurde in Ehren und mit Pomp verabschiedet. An seiner tiefsten Stelle liegt der Tunnel nun 40 Meter unter der Erde, auch die Haltestelle HafenCity Universität hat mehr als 16 Meter Boden über sich.



Die U4 und ihre zwei Haltestellen wurden am 29. November 2012 eröffnet. Schon in der darauffolgenden Woche nutzten 100.000 Fahrgäste diese Linie, nicht nur der U-Bahn, sondern wohl auch der beiden architektonisch besonderen Bahnstationen wegen. Vor allem die Haltestelle Überseequartier ist einmalig mit ihren Kunstinstallationen von Licht und Musik. Neben den Fahrtreppen dringen aus Lautsprechern Meeresrauschen und die Schreie von Möwen. Mit zunehmender Tiefe wird es dunkler in der Station, ganz so, als führe man tatsächlich unter Wasser.

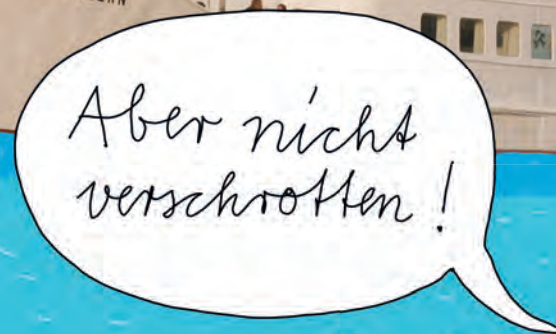


19

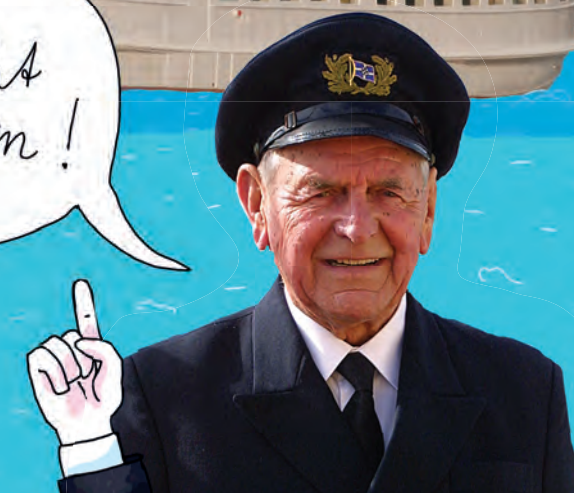
„Ich bin ein Querdenker. Ich scheue mich auch nicht, als Bauunternehmer zur See zu fahren.“ *

Baustelle für Ideen

Arne Weber arbeitet auch im Urlaub. „Stillsitzen fällt mir schwer“, sagt er. Stillliegen sowieso. Drei Wochen Strandurlaub? Ein Alptraum. Dann lieber Sport: Skilaufen, Rudern und noch immer segeln. Der Kapitän in Arne Weber ist stets an Bord geblieben.



* Arne Weber



Woher nimmt der Mann bloß seine Ideen? Eine Frage, die sich mancher Konkurrent und auch mancher Freund in den vergangenen Jahrzehnten gestellt hat. Darauf gibt es viele Antworten – und alle sind richtig. Er schüttelt sie aus dem Ärmel. Er träumt sie. Er findet sie in einem Glas Wein. Oder er nimmt seine Männer, sprich Geschäftsführer und Prokuristen, mit zum Wandern. Gerne in die Lüneburger Heide. Oder nach Tirol. Rauf auf den Berg, Sauerstoff ins Hirn, hinein in die Hütte, Schmaus und Gaudi. Das stärkt den Zusammenhalt und ist die Brutstätte für neue Pläne oder auch der Knotenlöser für Festgefahrenes.



Nicht alle Ideen werden Realität. Für Arne Weber typisch, das sagen viele seiner Weggefährten, ist das Vorwegstürmen. „Anpacken statt dumm schnacken“ ist einer seiner Sprüche, die er so ungeschminkt von sich gibt. „Er hat ein feines Gespür für Stimmungen. Und manchmal sagt er auch selbst, diese oder jene Idee sei ein bisschen spinnert und man müsse sie erstmal in der Schublade ruhen lassen“, sagt sein langjähriger ehemaliger Mitarbeiter Prof. Dr. Ingo Hadrych, der nach über 15 Jahren im Unternehmen nun als Professor an der Hochschule 21 in Buxtehude lehrt.

Don't talk. Do it. Arne Weber hat immer getan. Um die hässlichen Bahngleise quer durch Harburg zu verbergen, hat er ein Deckelbauwerk konzipiert, unter dem diese verschwinden würden. „Und eine Flaniermeile wollte er schaffen“, erinnert sich der Harburger Redakteur Wolfgang Becker. Oder diese Idee: Einen Abschlagplatz an der Hafenmole, die Löcher waren im Wasser. Eine Freundin erzählte Arne Weber von speziellen schwimmenden Golfbällen, die man auf den Cayman Inseln erwerben könnte. Denn dort gäbe es einen Wassergolfplatz. Von da bis zu einem Flug auf die Inseln war es dann nur noch ein kleiner Schritt und ein weiterer kleiner zu einem solchen Platz in Harburg. Die Golfanlage gibt es nicht mehr, aber „ein Spaß war es doch“.



Auch anderes blieb ein geistig-architektonischer Gimmick. Etwa die Needle, ein gläserner Bau, der sich im ersten Drittel nach vorne wölben und dann spitz zulaufen sollte. Gläserne Fronten sollten es nach einem Bauwerk aus der Abteilung Zukunftsarchitektur aussehen lassen. Die Needle verschwand – wie so manche andere Idee – im Archiv. „Als Unternehmer muss man es aushalten können, dass manches schiefgeht oder umsonst konzipiert wurde. Wenn ich das nicht könnte und wollte, hätte ich bei der Post anfangen sollen“, sagt Arne Weber dazu.

So ein Kampfesgeist trägt durch Krisen und ist im Unternehmen verbreitet. Die Zahl der Jahre, die Hagemann-Mitarbeiter der Firma treu bleiben, ist überdurchschnittlich. Mancher, wie Wilfried Storck, Hagemann-Bauleiter und Mitfirmeninhaber von F. Meier, ging gar nicht erst in Pension, sondern blieb, bis er 72 Jahre alt war. Auch andere, die eigentlich schon pensioniert sind, bleiben der Firma treu und erledigen entweder manchmal noch kleine Aufträge oder kommen auf einen Kaffee vorbei. Manchmal sind drei Generationen bei Hagemann tätig, Vater und Sohn findet man so häufig im Betrieb, dass man dem Namen ein Senior oder Junior zufügen muss. Sie hätten mehr Freiraum, Mitspracherecht und Gestaltungsmöglichkeit als anderswo, sagen die Mitarbeiter. Dass kein Projekt sei wie das andere.



Es gab – neben der Routine, dem Neuen, den Abstechern – immer Verrücktheiten, die das Profil von HC Hagemann ebenso geprägt haben, wie die Normalität – vielleicht manchmal noch mehr. Die Affinität zu Helgoland etwa, persönlich und unternehmerisch, hat der Firma in den vergangenen Jahrzehnten ein besonderes Gesicht gegeben, hat dem trockenen Ingenieurwesen so etwas wie Emotionen beigegeben, einen Hauch von Fernweh und Seemannssehnsucht in die nüchternen statistischen Berechnungen gebracht. Der Vorstoß in den Osten, zu einer Zeit, als der Osten noch wildes Gebiet war und manchem strammen Westler als Seuchengebiet einer feindlichen Ideologie erschien. Arne Weber aber hatte keine Berührungsängste und wenn man ihn reden hört über jene Zeit, merkt man: Es geht ihm natürlich darum, Geld zu verdienen, aber auch um die Entdeckung von Neuland. Neugier und Spieltrieb sind der Motor dafür. Aus beidem entstand auch die Idee für den Ankauf eines Landungsbootes der Bundesmarine zum Transport von Baumaterial an unwegsame Küsten, vor allem denen von Helgoland. Die „Ardèche“ wurde aufwendig umgebaut, bis aus dem Bundeswehrlastkahn eine hochseetaugliche Schwerlastfähre wurde, die bis zu 200 Tonnen Ladung transportieren konnte. Im selben Geiste wurde auch der überall einsetzbare Abbruchbagger Menzi-Muck erworben, ein Schreitbagger, für den Einsatz in unwegsamem Gelände.

Manchmal werden aus Visionen lebendige Projekte. Zum Beispiel bei dem Wunsch, dünne Verschalungen aus Zement zu bauen. In Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Hamburg entstand ein Forschungsprojekt. Aus der Idee, ein Schiff komplett aus Zement zu bauen, das leicht genug sein sollte zum Schwimmen: die „Cementina“.



Oder die Anekdote von der Errettung der „Seute Deern“ vor der Verschrottung: Ein ehemaliges Bäderschiff, erbaut 1961, welches viele Jahre mit einer Höchstgeschwindigkeit von 16 Knoten zwischen Cuxhaven und Helgoland pendelte, bis es außer Dienst gestellt wurde. Sein Besitzer aber, der Reeder Cassen Eils, mochte sich kaum davon trennen und wollte es nicht an irgendwen verkaufen. Als Arne Weber Interesse zeigte, veranschlagte Eils einen symbolischen Kaufpreis

von einem Euro und stellte dafür die Bedingung, dass Weber der „Seute Deern“ ein anständiges Gnadendasein gewähre. Arne Weber stimmte zu und brachte das Schiff nach Harburg. Seit 2014 liegt es im Sandtorhafen als Eventschiff, auf dem Knieperessen, andere Firmenevents und kulturelle Veranstaltungen stattfinden.

Cassen Eils überwachte die Einhaltung des Versprechens. Bis zu seinem Tod kam er alle paar Monate vorbei, um zu sehen, wie es „seinem Schiff“ ging. Wenn die „Seute Deern“ auf kleine Fahrten ging, schickte er seinen Maschinisten, der das Schiff wie kein anderer kannte. Auch Ersatzteile lieferte Eils noch über Jahre. Solche Anekdoten hört man in aktiennotierten Großunternehmen nicht und auch nicht dort, wo nur nüchterner Unternehmmergeist herrscht.

Auf der Hagemann-Website gibt es eine Skizze, die in den Sand gezeichnet ist. „Manche Ideen fingen so an“, heißt es dazu, und wer Arne Weber kennt, der weiß, dass es stimmt. Auch zum 125-jährigen Firmenjubiläum lässt sich dieser nicht darauf ein, eine brave Chronologie seines Unternehmens in Hochglanz und Kodachrome vorzulegen. Stattdessen gibt es eine Broschüre mit Pappeinband. Auf dem Titelbild: vier Bauarbeiterhelme mit verdreckten Joppen an einer Garderobe. „Baustelle für Ideen“, so der Titel. „Auweia“, hätten einige im Unternehmen gesagt, erzählt Arne Weber und freut sich noch heute, dass er sich dem Zwang zur piekfeinen Selbstdarstellung widersetzt hat.



HC Hagemann hat sein Kerngeschäft – den komplizierten Hafen- und Brückenbau – stets um neue Gebiete erweitert, ohne dem Ursprünglichen untreu zu werden. Die Übernahme der Abrissfirma F. Meier und die Asbestsanierung der Hamburger Landesbank sind nur zwei Beispiele für diese Erweiterungen. Im Sinne verantwortungsvollen Unternehmertums investiert HC Hagemann auch dort, wo sich kein Geld verdienen lässt. Jugend- und Sportprojekte werden unterstützt und auch so manche karitative Idee wäre ohne Arne Weber in den Kinderschuhen stecken geblieben. Als sich der Bezirk Harburg entschloss, an der Stelle, wo einst die von den Nazis niedergebrannte Synagoge stand, als Mahnmal eine Nachbildung des Synagogenportals zu bauen, beteiligte sich Arne Weber an der Finanzierung. Und auch die Kultur wird von Arne Webers Engagement nicht ausgelassen: Der Jugendchor „Gospeltrain“ nahm mit Webers Spenden den von Chorleiter Peter Schuldt komponierten Harburg-Song auf, eine Hymne, in der Flair und Groove der Stadt eingefangen sind: „Ich bin Harburg, bin ein eigener Planet, mit einer eigenen Umlaufbahn, ist mir egal, wenn sich nicht alles um mich dreht, denn ich weiß, was ich bin und kann.“



„Ohne Heimat sein heißt leiden.“*

„Ein bisschen wie bei Christo“

Frau A., Herr B. und Herr C. heißen nicht so. Aber ihre Geschichte ist keine leichte, nicht jeder soll sie kennen und Anonymität ist ihnen lieber. Frau A. und Herr B. kommen aus Syrien. Die eine aus Damaskus, der andere aus einer Kleinstadt im Norden an der Grenze zur Türkei. Herr C. kommt aus Eritrea. Aus einem Ort, zwei Stunden Fahrt von der Hauptstadt Asmara entfernt. In einem normalen Leben, was bedeutet, ein Leben ohne Krieg und Armut, Dürren und Aufstände, hätten sich ihre Wege nicht gekreuzt. Doch das normale Leben gibt es für die drei schon lange nicht mehr.

* Dostojewski

Sie sind Flüchtlinge. Das verbindet sie. Und sie sind Bewohner der Flüchtlingswohnungen am Elfsaal in Hamburg. An vielen Tagen begegnen sie sich auf den stillen Straßen, die zwischen den Wohnhäusern hindurchführen oder im Zentrum der diese Flüchtlingsunterkünfte betreuenden Behörde. Wo sie Kurse belegen.

Die Wohnhäuser Elfsaal sind das wohl schnellste Bauprojekt, das man bei HC Hagemann je auf die Beine stellte. Es war das Jahr 2015, als das Fernsehen Bilder zeigte von Menschen, die in Ungarn festsäßen, auf der Straße schliefen oder in langen Kolonnen um ein wenig Essen anstanden. Von Kindern, die verzweifelt weinten und Vätern, die sagten: „Wir sind doch nach Europa gekommen, weil wir Schutz suchen und Hilfe brauchen, und nun lässt man uns nicht vorwärts, nicht rückwärts.“



In Europa war Sommer, doch statt Ferienstimmung herrschte Anspannung. Als die Politik sich nicht einigen konnte, wer die Verantwortung für die vielen Flüchtlinge übernehmen sollte, die vor der Gewalt im Irak und Afghanistan, vor allem aber vor dem Krieg in Syrien flohen, machten sich viele der Festsitzenden einfach auf den Weg. „Wir schaffen das“, sagte die Bundeskanzlerin und fand zum Glück viele Bürger, die es mit ihr schaffen wollten.

„Wir schaffen das“, sagte man auch bei HC Hagemann, als eines Nachmittags ein Anruf des Hamburger Senats kam. Man sei in Not, was das Wohnen der Flüchtlinge angehe. Ob es möglich sei, in drei Monaten acht massive Häuser für 352 Menschen zu bauen? Und nicht nur das, auch die Planung und die Stellung der Bauanträge zu übernehmen?

Hamburg, wie viele andere Städte, ächzte damals unter der Last, die Flüchtlinge angemessen unterzubringen. Frau A. und Herr B. wohnten in den Zeltunterkünften, die man in Ohlstedt, Stellingen und an anderen Orten errichtet hatte. Container waren überall ausverkauft. Auch die schnelle Holzrahmenbauweise war nicht mehr möglich. Selbst Holzelemente waren ausverkauft, zudem gab es immer wieder Schwierigkeiten mit dem Brandschutz. Aber der Herbst, der Winter nahte, und wohin mit den Menschen, wenn es regnet, stürmt und schneit?

Frau A. war in jenem Sommer mit ihrer Mutter, ihren Schwestern und einem Bruder gerade in Deutschland angekommen. Sie war von Damaskus in die Türkei gereist, von dort über das Mittelmeer, dann über die Balkan-Route, die damals noch offen, ein Jahr später aber für alle Fliehenden geschlossen war. Ihre Reise, da im Sommer und mit guten Schleusern, hatte vier Wochen gedauert.



Herr B. war bereits 2011 aus Syrien geflohen. Er hatte an Demonstrationen gegen den Machthaber Assad teilgenommen, und sein und das Leben seiner Familie waren in Gefahr. Sie alle zusammen waren nach Dubai gegangen, doch der lange Arm des syrischen Geheimdienstes reichte auch bis dorthin und so entschloss sich Herr B., nach Deutschland zu flüchten.

Die Leitung des Projekts „Flüchtlingsunterkünfte in Rekordzeit“ übernahm Carsten Storck. Den brachte die Zusage ganz schön ins Schwitzen. Denn es gab, anders als bei üblichen Bauprojekten, keinen Vorlauf, um die Logistik eines solchen Vorhabens schon mal anzuschieben. „Wir haben uns an vielen Abenden zusammengesetzt und uns gefragt: Was genau brauchen wir? Die Lösung, die wir fanden, um dem Zeitdruck zu begegnen, war: halbvorgefertigte Elemente, Dinge, die wir notfalls auch im Baumarkt kaufen können. Verfügbarkeit und kurze Lieferzeiten, das war das Allerwichtigste.“

Eigentlich hätten die Hagemänner ratzfatz loslegen können. Doch dann kam es zu Verzögerungen. Das Grundstück, auf dem die Stadt den Bau eigentlich vorsah, erwies sich als ungeeignet, ein neues musste gefunden werden. Mitte Juli stellte HC Hagemann die ersten Entwürfe vor. Es wurde November, bis die Stadt endlich den Auftrag erteilte. Die Tage waren bereits kurz, der Winter stand vor der Tür.

Herr C. machte sich im Sommer 2014 auf den langen Weg nach Europa, so wie schätzungsweise jedes Jahr 3.000 andere junge Männer aus seinem Land. Er war damals 22 Jahre alt und ihm drohte die Einberufung zum Militär. Wer nicht kämpfen wollte, der landete im Gefängnis. Oft wurde gefoltert. Freiheit, Menschenrecht, Arbeit, Perspektiven: All das gab es in dem Ein-Parteien-Staat Eritrea nicht, dafür aber Tausende von Binnenflüchtlings aus dem Krieg mit Äthiopien. Herr C. floh durch den Sudan, mit einem LKW durch die Sahara, nach Libyen, dann über das Mittelmeer nach Italien. „450 Leute waren wir in einem Boot. Wir haben nicht geglaubt, dass wir diese Fahrt überleben können.“ Schließlich kam er nach Hamburg und wohnte mit vier anderen Männern in einem Zelt.

Im Unternehmen HC Hagemann erstellte man lange Listen darüber, wann was angeliefert, was gefertigt, was gebaut werden musste. Um schneller zu sein, arbeitete das Team in zwei



Schichten – von 6.30 Uhr bis 22 Uhr – und als das nicht reichte, auch an den Sonntagen. „Jede Verzögerung war eine kleine Katastrophe. Denn alles war so eng getaktet, dass, wenn einer nicht rechtzeitig fertig wurde mit seinem Teil, der ganze Zeitplan ins Wanken geriet.“ Nicht einmal Richtfest wurde gefeiert, als die ersten Häuser standen, kein Kranz hing im Dachstuhl, kein Zimmermann hielt eine Rede.

Denn zwischenzeitlich war der Winter gekommen. Bis Weihnachten standen die Rohbauten regendicht. Die ersten fünf Häuser sollten am 26. Februar fertig sein. Damit das gelang, musste Ende Januar der Außenputz aufgetragen werden. Doch es war zu kalt dafür. „Wir hatten schon mobile Heizgeräte bestellt, bevor wir den Auftrag hatten. Das war so ein Gefühl, wir sollten das besser frühzeitig machen“, erzählt Carsten Storck. Ein gutes Gefühl, denn als es kalt wurde, gab es auf dem ganzen deutschen Markt keine Heizgeräte mehr. Die Hagemänner packten die Häuser nun in Folie ein – „das sah ein bisschen aus wie bei Christo“ – und heizten den Raum zwischen Wand und Folie so auf, dass sich der Putz aufbringen ließ.



Ein Problem, zumindest zeitlich, war auch der Estrich. „Die ersten Bewohner sollten schon zum 1. März einziehen. Auf einen feuchten Estrich hätten wir aber keinen Bodenbelag aufbringen können.“ Die Lösung, die Storck und seine Leute erfanden: Sie gossen den Fußbodenbeton so ebenflächig, dass man den Belag direkt aufbringen konnte. Um sicherzugehen, dass alle Feuchtigkeit entweichen kann, ließen sie perforierte Fußleisten fertigen. „Die werden wir sicherlich auch in künftigen Projekten verwenden.“

Frau A. zog mit ihrer Familie als eine der ersten ein. Nach den vielen Monaten auf der Flucht, in Zelten, in Hallen, sei es das Schönste gewesen, wieder Privatsphäre zu haben. „Alles war neu und sauber. Das war wunderbar.“ Sie hat seither Deutschkurse belegt und trifft sich im Zentrum mit anderen Frauen. Das Heimweh nach Damaskus sei noch immer groß. Aber sofern sich die Fremde als Heimat anfühlen könne, sei ihre Wohnung am Elfsaal für sie Heimat.

Herr B. und Herr C. zogen im Sommer 2015 ein. Sie hatten ihre Familien nachholen können, die Frauen und die Kinder. Herrn B.s Kinder sprechen längst fließend Deutsch, sie gehen zur Schule, haben deutsche Freunde und denken nur noch selten an Syrien. „Für sie ist das hier Heimat.“ Herr B. hat einen Bürgerrat für die Flüchtlingshäuser mitbegründet, damit über alle anstehenden Entscheidungen demokratisch verhandelt werden kann. Er sagt, er glaube nicht, bald wieder nach Syrien zurückkehren zu können, der Krieg werde wohl noch dauern.

Carsten Storck hat den Stress der heißen Bauphase nicht vergessen, aber weil die Erinnerung alles schön ist, ist vor allem die Freude geblieben, die Herausforderung bewältigt zu haben. „So etwas wie das Bauprojekt Elfsaal wird es wohl für uns nicht mehr geben, das war eine ganz einmalige Notsituation damals, in der wir schnell handeln und ungewöhnliche Wege gehen mussten. Doch seither wissen wir, wir können das und würden es auch wieder können.“



Hätte er das mal nicht so laut gesagt. Denn nur einige Wochen später erhielt HC Hagemann einen Auftrag für weitere Flüchtlingsunterkünfte, wieder war der Bauherr die städtische Firma Fördern und Wohnen. Diesmal sollte in Stellingen gebaut werden, 7 Häuser, 2.500 Quadratmeter Wohnfläche. Eigentlich war die Krisenzeit der Neuankömmlinge ja vorbei, aber offenbar dachte man sich beim Bauherrn: Was die Hagemänner einmal fix konnten, das geht auch ein zweites Mal. Baubeginn jedenfalls war Oktober 2017, fertig sollten die Häuser im März 2018 sein. Was bedeutete, erneut den Winter über zu bauen. Storck nahm es mit Galgenhumor. „Wer will es schon leicht haben?“, fragt er und ringt sich ein Lächeln ab.

„Wer keine Vision hat, vermag weder große Hoffnungen zu erfüllen, noch große Vorhaben zu verwirklichen.“ *

Schwebend über den Dingen

Bringst du
noch eine Milch
mit?

Klar!

* Thomas Woodrow Wilson, 28. Präsident der Vereinigten Staaten

In einer Erzählung des französischen Journalisten Jean-Pierre Abraham über seine Zeit als Wärter eines Leuchtturms an der bretonischen Küste, ist dieser Turm Heimat und Ungeheuer zugleich. Das enge Gebäude, getränkt mit dem steten Geruch von Salz und Wasser, ist einerseits eine Konstante gegen die innere Unruhe des Autors. Doch es ist in Abrahams Darstellung auch ein Ort, an dem der Mensch lernen muss, seine Abgründe zu bewältigen, will er nicht wahnsinnig werden im steten Rauschen des Meeres.



Auch in anderen literarischen Werken, etwa bei der englischen Schriftstellerin Virginia Woolf oder dem Italiener Paolo Rumiz, ist der Leuchtturm ein dunkles Gebilde im Sturm des Lebens. Ein Gebäude, in dessen Innerem die Bewohner der Welt entzogen, manchmal entfremdet sind. Und das nicht nur wegen der häufig abgelegenen Lage, den harten Arbeitsbedingungen und der Gleichförmigkeit des Alltags. Sondern auch deshalb, weil die Außenwelt keine Alternative bietet – weil sie feindlich und unwirtlich ist.

Zu solch düsteren dystopischen Bildern gibt es den idealisierten Gegenentwurf: Die Postkartenkitschfotos von Leuchttürmen in der Abendsonne, im letzten gleißend roten Licht eines versinkenden Tages. Leuchttürme vor dramatischen Wolken, vor dem Saum eines blauen Meeres. Es sind diese Leuchttürme, die unsere Sehnsüchte nach Weite und dem Meer, nach Stille und Möwengeschrei entfachen, die wir mit Romantik überfrachten und mit Weichzeichner vor den Himmel malen.

Und dann gibt es Arne Webers Leuchtturm. Nicht Ungeheuer, nicht dunkler Abgrund. Nicht Kitsch vor Kulisse. Ihn zu erbauen, war ein Lebenstraum seines Erbauers. Und vielleicht – abgesehen von dem Plan, ein Haus auf dem Mond zu errichten – einer der ideologischen und ingenieurstechnischen Höhepunkte im Leben, in dem es um Hunderte von Bauwerken ging. Viele davon wesentlich komplizierter. Doch keines davon mit so viel Licht und Eleganz, Luft und Weite.

Reden wir über die Fakten. Über den Dingen: So nennt der Erbauer diese Idee des Wohnens. Über den Dingen im tatsächlichen Sinne. In luftiger Höhe, so hoch man möchte und das Baurecht es genehmigt. Aber auch im übertragenen Sinne: weithin sichtbar und doch ganz für sich. Die Zahlen: 20 Meter oder 30 Meter Höhe – alles ist möglich. Energie gespeist mit Sonnenkraft, 250 Quadratmeter Wohnfläche, auch dieser sind wenig Grenzen gesetzt. Und er kann überall stehen: am Hang, am Berg, am Deich, im flachen Meer.



Fällt auf. Klar. Es ist schließlich ein AW-Projekt. Ragt hinaus. Hoch in den Himmel, über die Dächer der anderen Häuser, über Schiffsmasten und Baumwipfel. Ein Leuchtturm. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Der Traum war schon über ein Jahrzehnt alt, als er Wirklichkeit wurde.

Ein Jahr, nachdem das „Lighthouse Zero“, wie der Leuchtturm nun heißt, am Baakenhöft in Hamburg aufgebaut wurde, sitzt Arne Weber dort an seinem Lieblingsplatz: einem schmalen Bartresen direkt am Fenster. Er staunt mal wieder über das Panorama, das sich ihm bietet. Unten im Hafen kreuzen kleine Schiffe, der Hafenrundfahrtdampfer macht einen Schlenker um das Lighthouse und man sieht, wie die Passagiere ihre Kameras auf dieses richten. Katamarane flitzen vorbei, Lotsenboote und Lastkähne ziehen gemächlich. Gegenüber, auf dem Vorplatz der HafenCity Universität, sieht man Menschen eilen und weiter hinten im Hafen drehen sich die Kräne. Wie ein fernes Echo hört man den Lärm einer Großbaustelle, Flugzeuge malen weiße Streifen an den Horizont. „Dieser Blick“, sagt Arne Weber und weist auf Hamburg. „Dieses Licht“, und meint die Sonnenstrahlen, die durch die Fenster fallen, über die Dielen gleiten. Honigleuchten überall. „Man glaubt, man schwebt.“



Und so ist es. Die Welt von dort oben – sie ist ein ferner Ort, aber ein schöner. Ein Miniaturland – eine Kulisse zum Anschauen.

Das „Lighthouse Zero“ ist nicht der erste Leuchtturm, den Arne Weber sich zum Denk-Standort erkoren hat. Schon einmal hat er aus einem solchen Gebäude eine Adresse gemacht: 53 59' 44" Nord, 08 28' 41" Ost. Mitten im Meer. Als Gesellschaft: nur die Möwen und den Wind. „Nicht einmal Leuchttürme sind vor ihm sicher“, schrieb die Welt am Sonntag damals. Das war 2004 und Arne Weber hatte die verrückte Idee, aus dem Leuchtturm „Großer Vogelsand“, den man 1973 in die Elbmündung gebaut hatte, ein Hotel zu machen.



50 Meter war dieser Turm hoch, er diente in seiner aktiven Zeit zum einen als Navigationshilfe, zum anderen als Notunterkunft für Schiffbrüchige. Doch mit der Einführung von GPS wurde er überflüssig und sollte abgerissen werden. Was dann geschah, beschrieb das Harburger Wochenblatt im Jahr 2003 folgendermaßen: „Auf einer seiner zahlreichen Helgoland-Touren per Katamaran erfuhr Arne Weber, Harburgs Mr. Binnenhafen, vom geplanten Schicksal des Leuchtturms ‚Großer Vogelsand‘.“

Bei HC Hagemann werden die Mitarbeiter spätestens da geahnt haben, dass ihr Chef wieder auf Abwegen war. Ein Leuchtturm. Ausgerechnet! Es soll einige Mitarbeiter gegeben haben, die das Handtuch werfen wollten und sich dann doch anstecken ließen von dieser Idee, aus dem abrisssdesignierten Lighthouse ein Hotel für Ideensucher und Abenteurer und einen Tagungsort für alle jene zu machen, denen das Normale schon lange nicht mehr reichte.

Eine „aufregende Location“, wie die Zeitungen später schrieben, war es von Anfang an. Doch die Probleme waren vielfältig: Logistik der Versorgung, Sicherheit der Gäste, Anfahrtsmöglichkeiten. Es wurde um Hubschrauberlandeplattformgenehmigungen ersucht. Um Rettungswege gestritten. Abenteuerliche Lösungen mussten gefunden, vor allem aber von den zuständigen Behörden genehmigt werden.

Als die Nachricht, der „Große Vogelsand“ sei nun ein Hotel, an die Medien drang, überschlugen sich die Meldungen. Keine Frauenzeitschrift, die nicht die neue In-Location pries, kaum ein Reisemagazin, das sich dem Lighthouse, wie der Turm ganz neudeutsch nun hieß, nicht widmete. Manche sahen in dem Hotel eine Destination für Verrückte und Waghalsige, andere das neue Ziel all der Reichen und Schönen, die schon überall waren und stets auf der Suche nach dem Besonderen sind.

Doch, ach, es kann der Beste bekanntlich nicht in Frieden Hotels bauen, wenn es die Behörde, in diesem Fall das Wasser- und Schifffahrtsamt, nicht will. Ursprünglich war geplant, dass Arne Weber den Turm für einen symbolischen Preis von einem Euro kauft und dafür den Unterhalt übernimmt. Zwar diente der „Große Vogelsand“ nicht mehr als Leuchfeuer, aber Pegelstände wurden von dort noch immer vermessen. Doch der Turm hatte weder einen Grundbucheintrag noch gab es ein Grundstück dazu. Und wie unter solchen Umständen ein Kaufvertrag aussehen müsste, wusste niemand so recht. Dann wurde die Liste der Bedingungen, unter denen der Turm gekauft werden konnte, immer länger. Schließlich war klar: Mit solchen Bedingungen war keine Rentabilität zu erzielen. Arne Weber, stets mit seinen Ideen ganz vorne, aber nicht zimperlich, nicht zögerlich, wenn es darum geht, eine Sache aufzugeben, die sich nicht verwirklichen lässt, schickte eine Mannschaft zum Turm und ließ das neue Mobiliar aus- und das alte Mobiliar wieder einräumen.

Ende.



Naja, nicht ganz. Denn die Idee von einem Leuchtturm als Lebensmöglichkeit, als Wohnraum, war nun geboren und wuchs und wuchs, bis sie sich zum „Lighthouse Zero“ ausgewachsen hatte.

„Was dort geschieht, ist eine spannende Entwicklung, die auf alle Fälle Wachstum hervorbringen wird.“ *

Wir sind so frei!



* Professor Dr. Ed Brinksma, Präsident der TUHH

HIP, engl. Jugendwort für etwas, was gerade modern ist. Hip sein bedeutet, sich abzusetzen von der vermeintlich spießigen übrigen Welt.

Bedeutung hier: Hamburg Innovation Port

Innovation, engl. für Erneuerung, neue Ideen, kreative Gedanken, Entwicklungen oder Dinge.

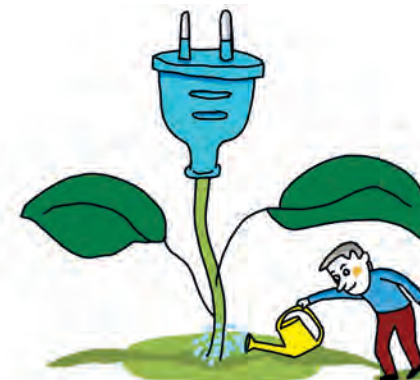
Port, engl. Wort für Hafen.

Synergie, griech. Energie, die für den Zusammenhalt und die gemeinsame Erfüllung von Aufgaben zur Verfügung steht, Bündelung der Kräfte von Lebewesen und Stoffen.

Frei nach Aristoteles: Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile.

Inkubator: bekannt als Wärmekasten für Frühgeborene. Hier: Gründerszene für Jungunternehmen, Unternehmenseinheiten, die ihren Schwerpunkt auf Entwicklung und Innovation legen.

Um die Anglizismen kommt man ja heute kaum noch herum. Sei's drum. Deutsch waren wir lange genug. Hamburg soll global werden, multikulti, die Welt hineinlassen und was in Hamburg entsteht, in die Welt hinaustragen. Deshalb die englischen Begriffe. Hamburg Innovation Port, kurz HIP, als Inkubator, also Brutstätte für alles, was die Welt voranbringt. Zumindest wissenschaftlich, digital, in Bereichen, die unsere Zukunft bestimmen werden: grüne Technologie, Umwelttechnik, Wasser- und Abwassermanagement, Medizin-, Luft- und Raumfahrttechnik. Klimaschutz und Maßnahmen zur Bewältigung der Folgen des Klimawandels. Herrgott, ja, es gibt viel zu denken und zu forschen, was die Zukunft anbelangt. Die Ressourcen schwinden, die Kriege der Zukunft werden vielleicht um Wasser geführt werden, der Mensch produziert immer mehr Müll und dieser Müll verseucht immer mehr Fläche. Dürren breiten sich aus, die Arktis schmilzt, die Antarktis auch, der Meeresspiegel steigt, Länder und Inseln werden versinken. Was die Welt nun braucht, sind Ideen: keine Hirngespinnste, sondern wissenschaftlich fundierte Konzepte, wie die Menschheit denn in Zukunft leben kann. Die Digitalisierung, sie ist ein Selbstläufer, sie wird, ob es uns passt oder nicht, voranschreiten. Mond und Mars gelten als Kandidaten für künftige Besiedelung, ohnehin muss im All noch viel erforscht werden, und wollen wir noch aufhalten, was wir der Erde an Schaden zufügten, brauchen wir neue Technologien, neue Formen der Energiegewinnung.



Da greift eins ins andere: die grüne Technologie und der Klimaschutz, die Raumfahrt und die Medizintechnik, die Umwelttechnologie und die Konzepte gegen Müllproduktion. Wenn Aristoteles recht hat, und er hatte ja meistens recht, dann braucht es mehr als einzelne Projekte, die man einfach zusammenfügt. Es braucht eine Ganzheitlichkeit, die der Komplexität der Welt und der Forschung über die Welt gerecht wird.



Nun also, im dritten Absatz, kratzt diese Geschichte die Kurve, die eine Geschichte im dritten Absatz kratzen sollte. Dass es vereinte Kräfte braucht, haben drei Protagonisten erkannt: der Senat der Stadt Hamburg, der Hamburg zu einem Innovationsstandort entwickeln will, die Technische Universität Hamburg, die wachsen will und muss – und das Unternehmen HC Hagemann, das den HIP initiierte, privat finanziert und betreiben wird.

Nun wird in Harburg rund um den Binnenhafen gebaut, seit HC Hagemann beschloss, dass aus den Industriebrachen, aus dem Gelände, über das der Wind fegte und die Ratten liefen, ein Ort werden soll, an dem die Zukunft gestaltet wird. Manchmal reicht es, ein paar Wochen nicht in Harburg gewesen zu sein, und man hat schon keine Orientierung mehr. Stand nicht da, wo nun ein riesiges Gebäude wächst, wo Kräne und Stahlgerüste stehen, gestern noch ein winziges Haus mit blinden Fenstern? Seit HIP in die Tat umgesetzt wird, hat man das Gefühl, das Bautempo habe sich noch einmal verdoppelt. Zwischen der Blohmstraße und dem Ziegelwiesenkanal, lange nichts als Brachfläche, wuchs ab September 2018 der erste von geplanten vier Bauabschnitten des HIP mit einer Gesamtfläche von 60.000 Quadratmetern rasant empor: ein futuristisch wirkendes Gebäude mit 6.000 Quadratmetern Fläche. Über die Hälfte davon wird die TUHH belegen. Diese nämlich platzt bereits aus allen Nähten und für die Forschung wird es eng. Noch größere Flächen wird es im zweiten Bau geben, einem 19-stöckigen Turm, dessen 11. Stock wie eine Taille verengt sein wird. Teil drei macht dann sehr ernst mit der Forschung: Hier sollen auch Werkstätten und Labore Platz finden. Und der vierte Teil, nun, es klingt unspektakulär, ist aber dennoch unerlässlich: ein Parkhaus. Denn irgendwo muss die forschende Welt, die nun demnächst in Harburg ein- und ausfahren wird, ja schließlich ihre Fahrzeuge abstellen.



Wie das alles einmal aussehen wird, steht im Konferenzraum von HC Hagemann als blütenweißes Modell auf einem Tisch. Klein und fern der gigantischen Dimensionen, die die Gebäude in ihrer Umsetzung haben werden, aber die feinen Brücken, die jedes Gebäude mit dem anderen verbinden, weisen schon darauf hin, was alles zusammen einmal sein wird: Eine architektonische Landschaft, in der sich Menschen begegnen, kooperieren, sich austauschen und ihre Gedanken vereinen sollen. In erster Linie die Forscher, Professoren und Studenten der TUHH, doch auch das Fraunhofer-Institut wird an dem Ganzheitskonzept beteiligt sein, außerdem das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und natürlich jene, auf deren innovatives Potential man in Harburg seit der Entstehung des Channel Hamburg e.V. stets baute: die jungen Wilden und ihre Start-Ups. Ihnen wird der Inkubator gehören, Geburts- und Brutstätte für jene, die ihre Existenzgründung auf die Zukunft richten.

Das alles klingt nach großer Ernsthaftigkeit, nach heiligen Hallen und großen Geistern. Ist es ja auch. Aber es gab nie eine Arne-Weber-Idee, die nicht auch ein Element von Spaß und Lebensfreude hatte. Natürlich soll im HIP gedacht, gearbeitet und geforscht, geschwitzt, gelitten und geschuftet werden. Aber auch gefeiert, gespielt, getrunken, (an)gebändelt. Und das kann so gehen: Der Forscher für neue Konzepte zur Abfallverwertung trifft sich auf einen Kaffee mit einem Mitarbeiter der Stadtwerke. Der Forscher erzählt ein wenig, was er gerade im Sinn hat und der Mitarbeiter sagt vielleicht: „Alles gut und schön, aber in der Praxis schwer umzusetzen.“ Und dann diskutieren beide, was denn möglich wäre. Oder der Student der Medizintechnik flippert eine Runde mit dem Chef eines Unternehmens für Medizintechnik. „Und, was machst du so?“, fragt der eine. „Ach, ich schreibe gerade an einer Hausarbeit und komme nicht weiter. Kannst du vielleicht mal draufschauen und mir einen Rat geben?“ „Klar, Mann. Kein Problem.“

Oder es ist ein schöner Sommerabend. Chefs von Unternehmen, auf der Suche nach kreativen Köpfen, plaudern bei einem Glas Wein auf einer Terrasse mit Studenten, die bald ihren Abschluss machen und einen Job brauchen. Der Abend ist mild, der Wein ebenfalls, schnell erkennt man vielleicht, man hat dieselben Ziele. Und schon ist man sich einig: Der eine hat bald einen neuen hoffnungsvollen Mitarbeiter, der andere eine Arbeitsstelle.



Denn das, was einmal die Definition von Arbeit war – man geht morgens ins Büro und abends hat man Feierabend – das gibt es nicht mehr. Leben, arbeiten, arbeiten, leben: beides ist miteinander verknüpft, beides soll vereinbar sein. Flexibilität ist vorrangig. Wenn das Leben ruft, soll die Arbeit nicht im Weg stehen. In der Mittagspause ins Fitnessstudio, später anfangen, weil das Kind krank ist, früher gehen, weil man ins Kino möchte, dafür an einem anderen Tag mal bis Mitternacht arbeiten und forschen – all das soll möglich sein am Arbeitsplatz der Zukunft. Nicht nur aus Optimierungsgründen, sondern auch deshalb, weil jene, die etwas erreichen möchten, Offenheit wollen – und keine Schablonen.

Einer der ersten Mieter im HIP ist die 3D.aero GmbH, die sich mit der Automatisierung von Fertigungsprozessen in der Luftfahrt beschäftigt. Ein Bereich, in dem die Vernetzung von industriellen und forschenden Interessen zwangsläufig und erforderlich ist.

Wie 3D.aero und Arne Weber zusammen fanden, das erzählt CEO Dr. Tomas Domaschke sehr lebendig. Das Unternehmen, 2017 gegründet, saß zunächst in Finkenwerder. Doch der Standort vereinbarte sich nicht gut mit den Ansprüchen des jungen Teams. Zu abgelegen, zu karg. „Es war ein reiner Arbeitsplatz.“ Domaschke und seine Leute wollten Raum, sowohl realen als auch kreative Gedankenräume, sie wollten sich bewegen können, andere Gleichgesinnte treffen. „Wir haben dann in ganz Hamburg gesucht, aber nichts gefunden. Immer mehr haben wir unsere Ansprüche zurückgeschraubt, bis kaum etwas übrig war.“ Fast, sagt Domaschke, wäre man





in einem Gewerbegebiet in Stellingen gelandet. Dann hörte er vom HIP und fuhr nach Harburg, um sich das Projekt anzusehen. „Da war aber kaum etwas zu sehen, nur ein Rohbau. Und ich dachte, wie schade, auch das können wir vergessen, das dauert noch Jahre.“

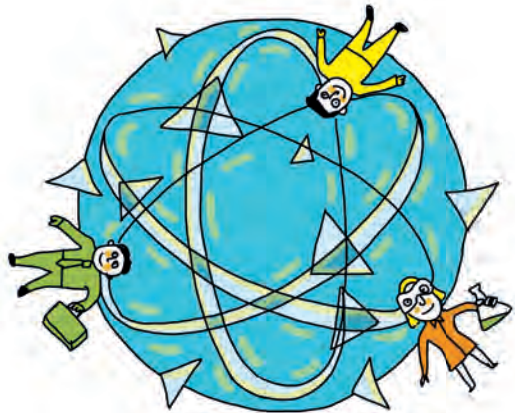
Aber dann lernte er Arne Weber und seine Mitarbeiter kennen und die sagten, alles kein Problem, 2019 könne das Unternehmen einziehen. „Erst dachte ich, der Weber, das ist so ein alter Hanseat, kann der denn visionär denken? Versteht der, was wir wollen? Aber dann haben wir gesehen: Der kann das und der macht das einfach alles. Die reden nicht, das sind Macher. Und das Konzept entsprach genau unseren Vorstellungen.“

Für Domaschke ist der HIP Vorreiter dafür, wie Arbeitsplätze der Zukunft aussehen müssen. „Die jungen Arbeitnehmer wollen nicht weniger arbeiten, aber es soll Spaß und glücklich machen. Sie wollen zeitliche und kreative Freiheiten, ein Arbeitsumfeld, das motiviert. Die wollen nicht einfach Geld verdienen, sie wollen ein erfülltes Leben, eines, das nicht von der Arbeit dominiert wird. Heute fragt ein junger Arbeitnehmer nicht als erstes, was er verdient, sondern ob er auch Elternzeit nehmen kann.“

Auch an der TUHH ist man davon überzeugt, dass der HIP den Weg in die Zukunft der Forschung und Arbeit weist. Die TUHH ist eine der jüngsten Universitäten Deutschlands und ein echtes Harburger Kind. Sie wurde 1978 in der Stadt begründet und war bald ein begehrter Studienort, allerdings einer mit Platzproblemen. Das ist nun bald Vergangenheit. Ein zweiter Campus im HIP wird die Attraktivität der TUHH für Studenten heben, ist sich der Präsident der Universität, Professor Dr. Ed Brinksma ganz sicher.



Brinksma kam 2018 aus den Niederlanden nach Hamburg, als die Entwicklung des HIP bereits auf Hochtouren lief. Das Konzept habe ihn begeistert, sagt er. „Was dort geschieht, ist eine spannende Entwicklung, die auf alle Fälle Wachstum hervorbringen wird. Die Verbindung von Wirtschaft und Wissenschaft, die Schnittstellen zwischen Innovation und Gründung, die dort geschaffen werden, haben für uns als Universität und für unsere Studenten und Studentinnen einen hohen Wert. Für die Zukunft der Forschung sind Wechselwirkungen entscheidend und für solche bietet der HIP Raum und Plattformen.“



Der HIP, das ist für Brinksma der Ort einer neuen Kultur. Freiräume für Kreativität seien wichtig, wolle man experimentierfreudige Studenten anziehen. „Für die Entwicklung der Uni und des HIP suchen wir in Zukunft Studierende mit unternehmerischen Ambitionen und Potential. Die Schnittstellen und Wechselwirkungen, die im HIP sich entwickeln oder von vorneherein bestehen, werden in Zukunft immer enger und immer ausgefeilter werden.“

Synergien seien notwendig, wolle man die drängenden gesellschaftlichen Fragen angehen. „Klimawandel, Energie, überalternde Gesellschaft: das sind Themen, die sind so groß, dass man viele Ansätze braucht, dazu viele engagierte Menschen, um Lösungen zu finden.“ Gefordert, sich damit zu beschäftigen, seien indes nicht nur Forschung und Wirtschaft, sondern auch die Gesellschaft. „Lösungen sind eine lange Kette. Man braucht Begegnungsplattformen wie den HIP. Er ist die Verbindung zwischen der Grundlagenforschung und der Anwendung in der Gesellschaft.“



Vom amerikanischen Schriftsteller Mark Twain, Erfinder der wunderbar unbekümmerten und neugierigen Figur Huckleberry Finn, stammt der Ausspruch: „Natürlich kümmere ich mich um die Zukunft, ich habe vor, darin zu leben.“ Und natürlich strebt auch HC Hagemann danach, eine blendende Zukunft zu haben und kümmert sich um diese schon aus eigennützigen Gründen. Der HIP ist einer der Höhepunkte in der Projektentwicklung und ein Meilenstein in der Firmengeschichte, in der das Heute am anderen Tag schon immer das Gestern, und das Morgen nie Vision, sondern stets Verpflichtung war. Bestimmen wird diese Zukunft die nächste Generation: Zur Feier des Jubiläums wird Arne Weber die Leitung offiziell an seinen Sohn Christian übergeben. Und der hat nicht vor, im Gestern oder in der Gegenwart zu verharren. „Innovation, Kreativität, Mut zu neuen Gedanken und die Vernetzung mit anderen zukunftsorientierten Akteuren werden die unternehmerische Kultur von HC Hagemann auch weiterhin bestimmen.“



Mit diesem Zitat könnte die Geschichte enden. Christian Weber hat das Sagen, Arne Weber schweigt und genießt den Ruhestand.

Doch wer dieses Buch aufmerksam gelesen hat, wird wissen: Ganz bestimmt nicht. Während Christian Weber nun die Geschäfte auf Erden obliegen, strebt Arne Weber in neue Sphären. Denn was wäre die Zukunft, wenn sie nicht das möglich machen wollte, was heute noch unmöglich erscheint: ein Haus auf dem Mond, zum Beispiel ...



Interview mit Arne Weber und Klaas Höpcke:

Haus auf dem Mond

Guten Tag Herr Weber,
guten Tag Herr Höpcke!



Herr Weber, den Mann im Mond, kennen wir ja alle. Aber von einem Haus auf dem Mond hat man noch nie gehört. Sie aber wollen der erste sein, der ein solches baut. Greifen Sie da nicht ein bisschen nach den Sternen, pardon, nach den Planeten?



Die Digitalfotografie wurde bei Kodak erfunden, aber die Manager wollten das Kerngeschäft nicht gefährden und hielten die Innovation zurück. Das soll uns mal ganz sicher nicht passieren!



Moderatorin: „Höher – das liegt Ihnen ja. Dass Sie dem Himmel zustreben, haben Sie gezeigt, als Sie das Lighthouse bauten. Nun aber wollen Sie den Himmel sogar erobern. Ist das Spieltrieb oder eine ernste Angelegenheit?“

Herr Weber: „Das schließt sich ja nicht aus! Heute können Sie über Ihr Handy Ihrem Onkel auf der anderen Seite der Erde beim Kochen zuschauen, teilen Fotos mit Freunden in der ganzen Welt und rufen überall und ständig unbegrenzt Informationen ab. Darüber hätte man vor 70 Jahren doch auch geschmunzelt ...“

Moderatorin: „Herr Höpcke, haben Sie in einer Ihrer Schubladen eigentlich bereits Bauanträge, Baupläne und eine Visualisierung dieser Idee? Und werden diese herauszaubern, sobald die Zeit reif ist?“

Herr Höpcke: „Wir arbeiten natürlich Hand in Hand mit dem zuständigen Planungsamt. Nur die Beteiligung der Anwohner für die M-Planaufteilung gestaltet sich gerade etwas kompliziert. Aber wenn Sie wissen, in welcher Lichtgeschwindigkeit Bauanträge in Hamburg bearbeitet werden, haben wir ja noch etwas Zeit ...“

Moderatorin: „Nun herrschen auf dem Mond andere Bedingungen als auf der Erde. Welche Art von Material würde man denn für den Bau eines Mondhauses verwenden müssen? Zement werden Sie da kaum anmischen können.“

Herr Weber: „Normalerweise lassen wir uns von geografischen Hürden ja selten beeinflussen, aber in der Tat kommen wir hier mit dem Landungsboot und der mobilen Mischanlage nicht weiter. Wir denken über eine leichte Holzrahmenkonstruktion nach. Aufgrund des geringen Niederschlags müsste die Lebensdauer ausgesprochen lang sein.“

Moderatorin: „Da Mangel an Sauerstoff herrscht, werden die Bewohner ihr Haus nicht allzu oft verlassen können. Haben Sie denn schon Ideen, welche Möglichkeiten der Beschäftigung es im Haus geben soll?“

Herr Höpcke: „Ein schneller Glasfaseranschluss ist natürlich Standard, Netflix gibt's also in jedem Fall. Und Amazon prüft gerade die Ausweitung des Liefergebiets.“

Moderatorin: „Nun wird es sich kaum rentieren, ein einziges Haus zu bauen, oder? Schwebt Ihnen womöglich gleich eine Stadt vor?“

Wir planen natürlich mit mehreren Gebäuden, um die Kosten zu senken. Großes Einsparpotential sehen wir beispielsweise bei der Gestaltung der Außenanlagen.



Sie sind ja bekannt dafür, auch Boote und Fähren zu kaufen, wenn Sie einen Ort mit dem anderen verbinden wollen. Würden Sie zur Not auch eine Rakete kaufen, die Sie und das Material auf den Mond bringt?



Das mit den Raketen halten wir für neumodischen Zinnober. Wir greifen auf eine seit 1912 bewährte Technik zurück und stehen derzeit in Verhandlungen über Sonderkonditionen für die „Mondkanone“ und eine Aufstockung „Großer Bär“.



Haben Sie eigentlich schon anderen von dieser Idee erzählt? Und sagen die dann: „Super, wir sind dabei?“ Oder gibt es mehr Kopfschüttler, die glauben, das seien bloße Wahnvorstellungen?



Herr Weber: „Die Kopfschüttler gibt es immer. Aber mit Inseraten auf Immobilienscout halten wir uns gerade aus strategischen Gründen noch zurück.“

Moderatorin: „Angenommen, Sie bauen wirklich noch Häuser auf dem Mond. Wer wären Ihre Wunschbewohner?“

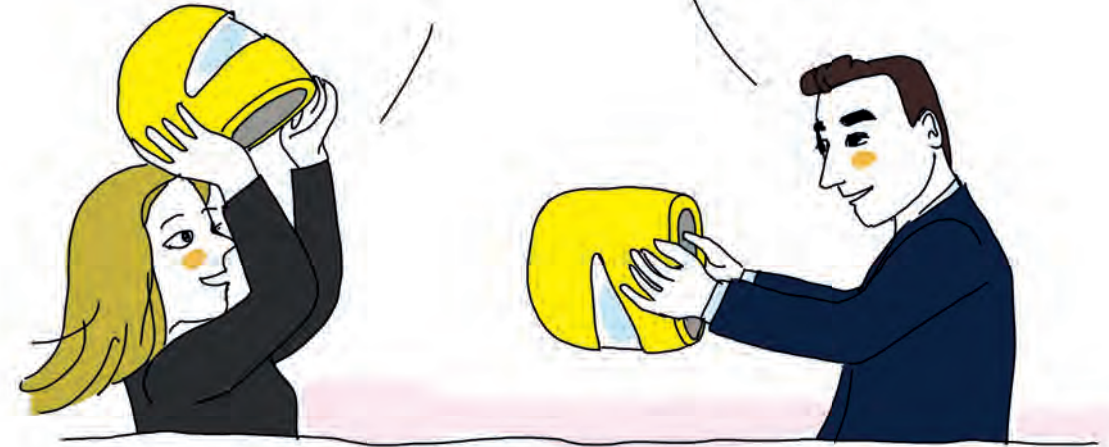
Herr Höpcke: „Jedenfalls niemand, der uns wegen umgegrabener Vorgärten durch Meteoriteneinschläge verklagen will!“

Moderatorin: „Und Ihr Wunscharchitekt?“

Herr Weber: „Das machen wir alles selbst! Dafür brauchen wir sicher keinen „Star“-Architekten.“

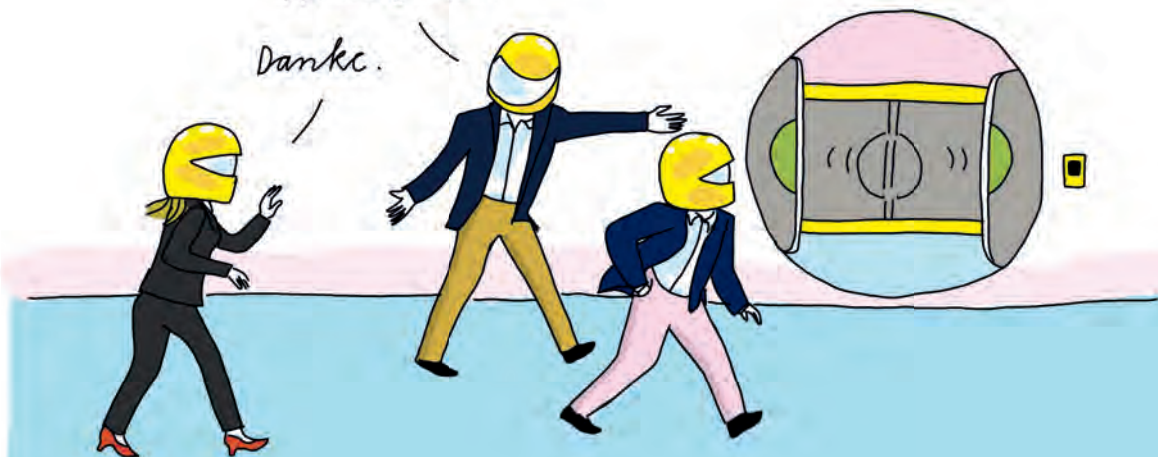
Wird es dann auch endlich ein Haus für den Mann im Mond geben? Mietfrei versteht sich, denn der Gute wird kaum über Geld verfügen.

Klar, der kriegt eine Hausmeisterwohnung – natürlich umsonst!



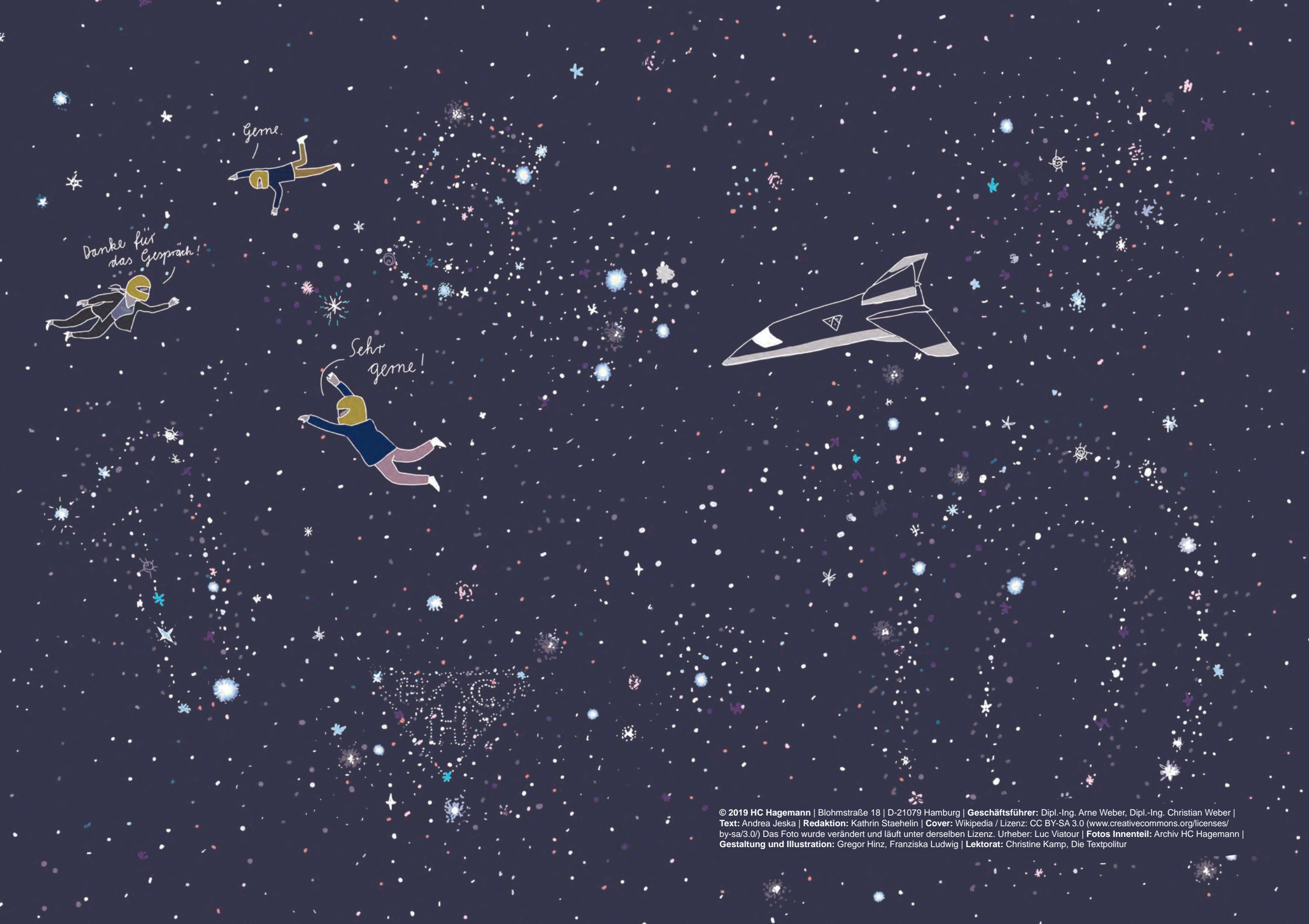
Nach Ihnen.

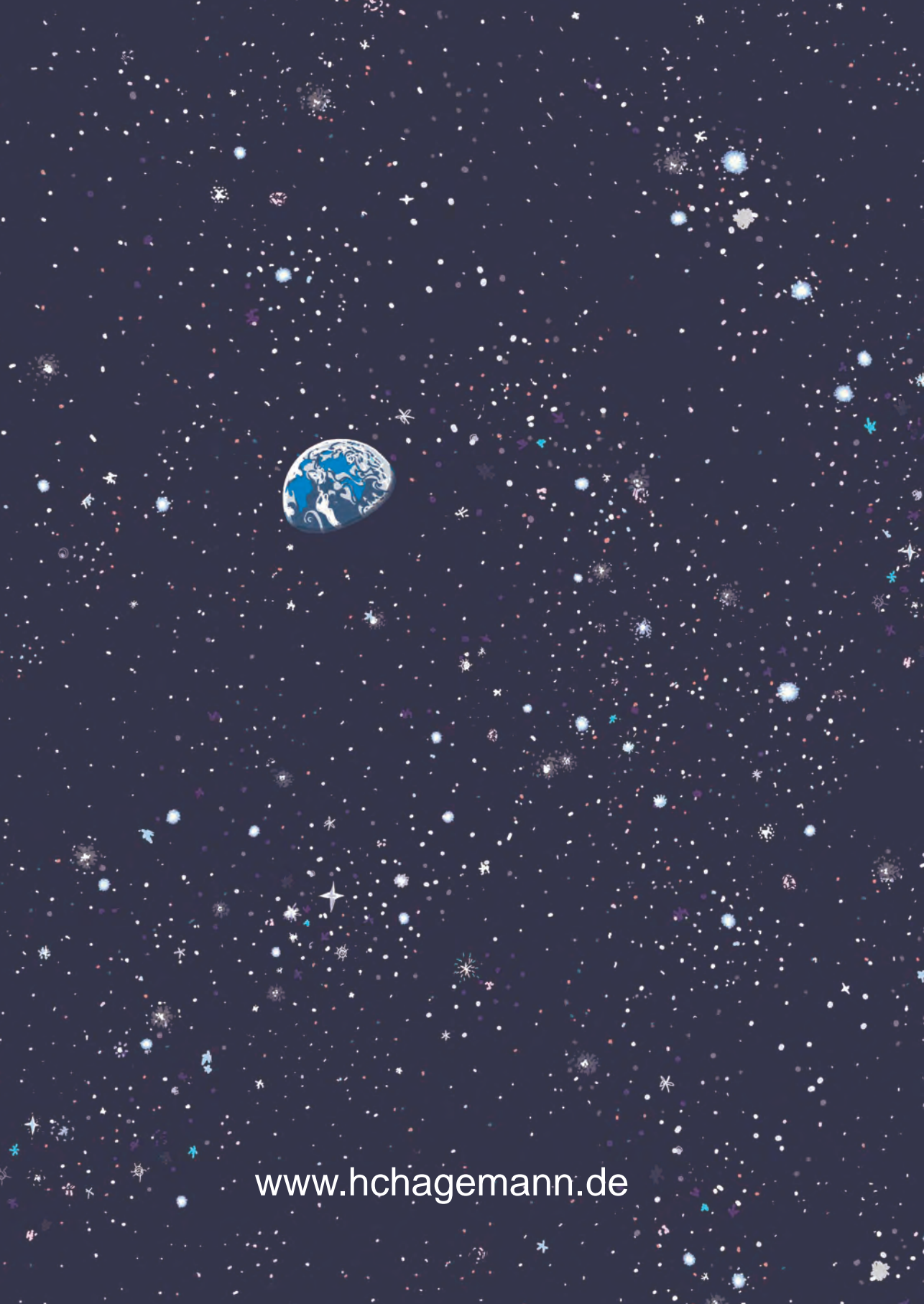
Danke.



Ideen muss man haben - auch gerne viele verrückte Ideen. Das ist der Stoff, aus dem Kreativität und Innovation entstehen. Ein Unternehmen, das keine Ideen hat, das hat auch keine Zukunft.

Don't wait for opportunities - create them!





www.hchagemann.de