



UND ACTION!
Achterbahn-
Testfahrt in
Orlando Seite R 7

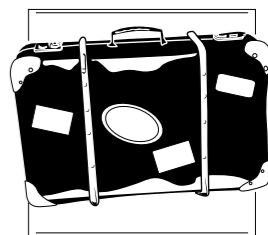


BITTE RUHE!
Hallig-Urlaub
in der
Nordsee Seite R 5



1960 brezelte man sich für einen Economy-Flug noch auf, die Herren trugen Krawatte. Viel Platz hatten die Gäste schon damals nicht, wie dieses Lufthansa-Werbefoto beweist

GLOBETROTTER



Weihnachtsmann in Kuala Lumpur

Dass die Kassen süßer nie klingen, als zur Weihnachtszeit, hat sich längst bis in die muslimische Welt herumgesprochen. Die „Christmas Season“ ist längst zur Hochsaison für Händler und Hoteliers geworden. Dass der Weihnachtsmann in seinem rot-weißen Kostüm so knuddelig aussieht, dass die Rentiere so possierlich sind und dass bunt geschmückte, leuchtende Bäume eigentlich überall gut hinpassen, macht es Nicht-Christen freilich auch leicht, sich mit Weihnachten anzufreunden. Inzwischen werben einige muslimische Länder, darunter Malaysia, sogar ganz bewusst um Christmas-Shopper: „Gigantische Weihnachtsbäume, Karussells, Weihnachtsmänner und gesungene Darbietungen sorgen für eine festliche Stimmung im gesamten Stadtbild von Kuala Lumpur“, schreibt das Malaysische Fremdenverkehrsamt. Wer will, kann schon jetzt im November – und noch bis zum 5. Januar 2014 – in der weihnachtlich herausgeputzten muslimischen Metropole einkaufen, bis die Kreditkarte glüht.

Eigentlich ein gut gemeinter Tipp, immerhin ist Kuala Lumpur laut Globe Shopper Index die zweitbeste Einkaufsdestination in der asiatisch-pazifischen Region. Allerdings sollte, wer nach Malaysia reist, etwaige spirituelle oder religiöse Wünsche zurückstellen. Denn abgesehen von der „weihnachtlichen Dekoration der Superlative“ (Fremdenverkehrsamtswerbung) haben es christliche Werte und Symbole in einem Land, wo der Islam Staatsreligion ist, nicht leicht.

So wurde den einheimischen Christen erst kürzlich gerichtlich untersagt, Gott mit dem dafür allgemeingültigen Begriff „Allah“ anzurufen; „Allah“ soll den malaysischen Muslimen vorbehalten sein. Dem voraus gingen Forderungen, bei offiziellen Weihnachtsfeierlichkeiten, an denen malaysische Regierungsvertreter teilnehmen, auf Bibelzitate, Krippendarstellungen und Lieder, die Christi Geburt preisen, zu verzichten. Würden sich die Hardliner auch damit durchsetzen, wäre Weihnachten vollends pure Staffage für konsumgeile Touristen. Einerseits. Andererseits muss man zugeben, dass dies in weiten Teilen der westlichen, christlich geprägten Welt ähnlich aussieht: Wer sich bei uns dem weihnachtlichen Konsum- und Glühweinrausch hingibt, hat oft ja auch jeden Bezug zum Christentum verloren. *Bettina Seipp*

Enger, unbequemer, billiger

Seit 1952 reisen Menschen in der Economyclass. Was damals höchstens erträglich war, ist heute mindestens unbequem

Massenverkehr in der Luft könnte sich für das Schicksal der Welt als signifikanter erweisen als die Atombombe“, sagte Juan Trippe, Chef von Pan American World Airlines, schon 1948 voraus. Immer mehr Luxus und immer höhere Geschwindigkeiten vor allem auf der damals wichtigsten Flugstrecke über den Nordatlantik seien schön und gut,

Wettbewerb gab es, da ja eh alle zum gleichen hohen Preis flogen. Luftverkehr war so etwas wie ein hoheitlicher Akt, an dem nur wenige begüterte Passagiere teilnehmen durften. Der Rest blieb zu Hause oder überquerte den Großen Teich per Schiff.

Juan Trippe wollte das ändern, und Pan Am hatte als einzige Airline die passenden Flugzeuge, viermotorige Douglas DC-6B. Anfangs war es undenkbar, Erste-Klasse-Passagiere im gleichen Flieger

zu befördern wie Reisende der angestrebten Touristenklasse. Deshalb sollte die DC-6B, die in der Luxusvariante 52 Passagiere über den Atlantik brachte, erstmals mit fünf statt vier Sitzen pro Reihe ausgestattet werden, was die Kapazität auf 82 Fluggäste steigerte. Statt der bisher an Bord üblichen Gelage mit Champagner und Kaviar sollten es nun simple Mahlzeiten tun, auf einem Tablett serviert von einem Minimum an Flugbegleitern. Das englische Branchen-

blatt „The Aeroplane“ empfahl 1950, ganz in Trippes Sinn: „Je schneller die Reise, desto weniger Luxus ist nötig, um den Passagier ruhig zu halten.“

Vor allem die Engländer sträubten sich. Ihnen fehlte geeignetes Fluggerät. Doch als 1951 die Wachstumsraten der Fluggastzahlen zurückgingen, sah sich die IATA genötigt, der Einführung einer günstigeren Klasse im Nordatlantikverkehr zuzustimmen. Gleichzeitig wurden die Flugpreise verbindlich festgelegt: 71

US-Dollar für den Hin- und Rückflug in der ersten Klasse von London nach New York und 486 Dollar in der neuen Touristenklasse – bei weniger Komfort und einem Drittel weniger Freigepäck. Das stand durchaus im Kontext mit den Preisen für Schiffspassagen – eine Atlantiküberquerung auf der „Queen Mary“ kostete hin und zurück ab 330 Dollar, etwa das Dreifache eines durchschnittlichen deutschen Monatsgehalts. Am 1. Mai 1952 war es so weit – die Pan Am DC-6B Clipper Liberty Bell flog erstmals als reines Touristenklasse-Flugzeug von New York nach London, unter dem Markennamen „The Rainbow“. Wochen später startete die britische BOAC mit ihrer Lockheed Constellation auf der gleichen Route.

Viel Spielraum für Innovation gab es nicht, dafür sorgte die Regulierungswut der IATA. Das fing bei den Sitzen an: Ihr Abstand, eines der wichtigsten Komfortkriterien, durfte in der Touristenklasse maximal 34 Zoll (86,3 cm) betragen. Das blieb lange ein Branchenstandard, wobei der Sitzabstand nicht die Kniefreiheit, sondern die Distanz zwischen einem bestimmten Punkt eines Flugzeugsitzes, etwa Hinterkante Rückenlehne, und demselben Punkt beim Sitz davor oder dahinter beschreibt (also wieder Hinterkante Rückenlehne).

Fortsetzung auf Seite R 3

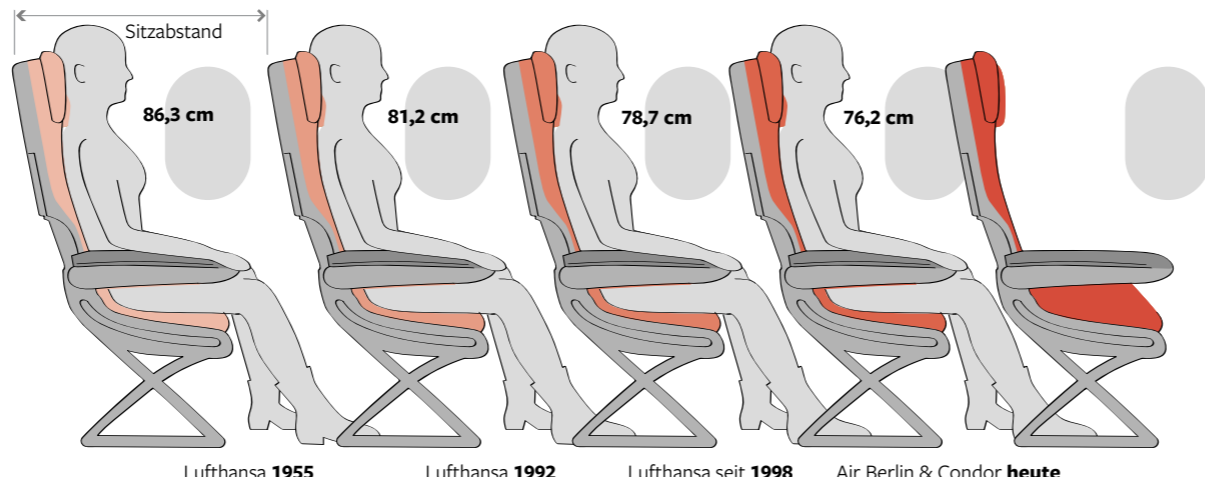
VON ANDREAS SPAETH

fand er, aber die wirkliche Attraktion, um neue Kundenschichten in das elitäre Verkehrsmittel Flugzeug zu locken, wären spotbillige Touristentickets. Damals litt die Luftfahrt unter einer „Erste-Klasse-Mentalität“, es gab ausschließlich Luxusbeförderung, was die Fluggesellschaften träge und unprofitabel machte.

Also begann Trippe seinen Kreuzzug zur Öffnung des Fliegens für breitere Bevölkerungsschichten. Das war vor allem ein Kampf gegen das allmächtige Kartell der IATA, des gerade gegründeten Verbands der Linienfluggesellschaften, die mehrheitlich im Staatsbesitz waren. Die IATA regelte verbindlich jegliches Detail. Jeder Flugtarif musste die Zustimmung aller Regierungen der Mitgliedsstaaten finden – entsprechend wenig

IMMER ENGER

Die Sitzabstände in der Economyclass auf Langstrecken deutscher Fluggesellschaften sind konsequent geschrumpft



QUELLEN: LUFTHANSA, SEATGURU.COM, AIRLINERS.DE (ALLE ANGABEN OHNE GEWÄHR)

ANZEIGE

LERNIDEE ERLEBNISREISEN

EUROPAS NR. 1 AUF DER TRANSIB
Sonderzugreise Zarengold zwischen Moskau und Peking

SAFARIS AUF SCHIENEN
Mit Rovos Rail quer durch Afrika
Im Sonderzug zu Namibias Naturwundern

SAGENHAFTE SEIDENSTRASSE
Im Orient Silk Road Express durch Zentralasien

DER LEGENDÄRE ORIENT-EXPRESS
Exklusiv-Charter: Von München und Zürich nach Rom

TRANSKONTINENTAL
Bahnreisen durch Kanada und die USA

UNESCO-WELTERBE AUF DEM BALKAN
Mit dem Danube Express durch 6 Länder

ASIENS BAHN-JUWELE
Tibet-Bahn, Indien, Bagdadbahn, Japan, Java, Eastern & Oriental Express

EUROPAS SCHÖNSTE BAHNSTRECKEN
Schweiz, Spanien, Schottland

AUF SCHIENEN DURCH LATEINAMERIKA
Argentinien, Bolivien, Peru, Ecuador

Weitere Informationen in Ihrem Reisebüro und unter www.lernidee.de

Anhalten, wo andere vorbeirasen.

Bahnreisen für Entdecker

Weiterfahren, wo für andere Endstation ist.

Mit Rovos Rail quer durch Afrika
30.08. – 16.09.14
ab 13.330 €

ANTWORTCOUPON

Bitte senden Sie mir folgende Programme:

- Alle Bahnreisen in einem Katalog
- Alle Schiffsfreisen in einem Katalog
- Zarengold-Sonderzug auf der Transib
- Mit Rovos Rail quer durch Afrika
- Im Orient-Express von München nach Rom

Name _____

Straße/Hausnr. _____

PLZ, Ort _____

E-Mail _____

Lernidee Erlebnisreisen GmbH
Kurfürstenstraße 112 · 10787 Berlin
Tel.: +49 (0) 30 786 00 00 · Fax: +49 (0) 30 786 55 96
welt@lernidee.de · www.lernidee.de

Enger, unbequemer, billiger

Fortsetzung von Seite R 1

Heutzutage sind es in modernen Kabinen oft nur 31 Zoll (78,7 cm), auch bei der Lufthansa. Jeder Fluggast weiß, dass schon wenige Zentimeter mehr Beinfreiheit einen himmelweiten Unterschied machen können. Auch die Sitzbreite war geregelt – zwischen 20 (51,6 cm) und 23 Zoll (58,4 cm), heute quetschen sich Economy-Passagiere oft auf 17 Zoll (43,1 cm). Gemessen wird dabei die Breite des Sitzkissens zwischen den Armlehnen.

Absurd waren die Regeln der IATA zur Verpflegung in der Touristenklasse, die für alle Mahlzeiten außer Frühstück galten: „Ein Glas Fruchtsaft oder eine Tasse Suppe oder ein Canapé; Brot, Kekes und Butter; ein Hauptgericht mit entweder zwei Gemüsesorten oder einer Gemüsesorte und einem Salat; ein Stück Frucht, ein süßes Teilchen oder ein Stück Schokolade; Käse.“ Die Menge an Brot, Kekes und Käse war nicht geregelt, hier konnte eine Airline großzügiger sein, während das Servieren von Fruchtsaft und zusätzlich Suppe großen Ärger beschert hätte. David Beatty war damals Constellation-Flugkapitän bei BOAC und erinnert sich: „Ich setzte mich zur Probe in einen der Touristenklasse-Sitze und war überrascht über den großzügigen Sitzabstand. Auf meinen Flügen schienen die Passagiere sich wohlzufühlen, vor den Toiletten bildeten sich allerdings Warteschlangen. Nur selten gab es einen freien Platz, meist waren die Wartelisten für einen Flug lang.“

Der Geist war aus der Flasche. Fliegen, so zeigte sich schnell, war auch mit weniger Luxus möglich, die Passagierzahlen stiegen stetig. Bis 1957 hatte sich die Zahl der Flüge über den Nordatlantik nahezu verdoppelt und die Touristenklasse war inzwischen weltweit eingeführt worden. Seit Juni 1955 war auch die Lufthansa mit ihren viermotorigen „Super Conies“ wieder auf Langstrecken unterwegs, die mehrere Klassen anboten. Im Flugplan 1958 warb die Kranich-Linie: „477 DM im Fluge gespart: Buchen Sie Economy, die Spark(1)asse über dem Nordatlantik.“ Eine Passage in der „First Deluxe“ von Frankfurt nach New York und zurück kostete damals 3957 Mark, was Ende der 50er-Jahre ungefähr dem Kaufpreis eines VW Käfers entsprach. In der günstigsten Economy-Kategorie war die Reise für 2195 Mark zu haben. Das Durchschnittseinkommen in Deutschland lag damals allerdings gerade mal bei 420 Mark im Monat. Die Lufthansa konstatierte bereits 1957: „Die Einführung der Touristenklasse hat dem Luftverkehr Bevölkerungsschichten heranziehen können, die bis dahin dem Luftverkehr noch völlig fernstanden.“ Schnell gerieten die Schiffe ins Hintertreffen. Wer es sich leisten konnte, mehr als den Gegenwert eines Autos in die Flugpassage zu investieren, flog ab 1957 für 4371 Mark nach Buenos Aires und zurück – und sparte damit einen vollen Monat Zeit gegenüber der Seepassage.

Von da an ging es bergab – sowohl mit den Flugpreisen (siehe Tabelle) als auch mit Komfort und Service. Die Boeing 707 markierte den Beginn der Jet-Ära

und fasste 120 Economy-Passagiere, da mussten sich auf einmal 24 Fluggäste die Aufmerksamkeit eines Mitglieds der Kabinenbesatzung teilen und 29 eine Toilette, zuvor waren es jeweils nur etwa 16 gewesen. Und bequemer wurde es auch nicht – trotz aus heutiger Sicht großzügiger Sitzabstände: „Sechs Sitze pro Reihe mit 34 Zoll Abstand sind nicht gut genug für einen Nachtflug, wenn man nach Ankunft arbeiten muss“, befand der Autor des Fachmagazins „The Aeroplane“ 1965, der im Selbstversuch eine Reise um die Welt in der Economyclass zurücklegte. „Ich habe nur einmal auf diesem Trip Schlaf gefunden, in einer Fünferreihe mit 38 Zoll Abstand“, berichtet er.

Selbst davon konnten preisbewusste Passagiere bald nur noch träumen: Als 1970 die Ära der Jumbojets begann, hielten klaustrophobische Riesenkabinen mit zehn Sitzen pro Reihe Einzug. Juan Trippes alter Traum vom Massenverkehrsmittel Flugzeug wurde durch seine Pan Am als Erstbetreiber der 747 verwirklicht. Als die deutsche Condor als erster Ferienflieger der Welt ab 1971 zwei Jumbojets erhielt und sie zunächst mit 474, später gar mit 490 Sitzen in einer reinen Economy-Kabine ausstattete, stapelten sich die Beschwerdebriefe in der Firmenzentrale, „Sardinienbüchse“ meckerten die Pauschalreisenden, die damit bis nach New York und Bangkok flogen.

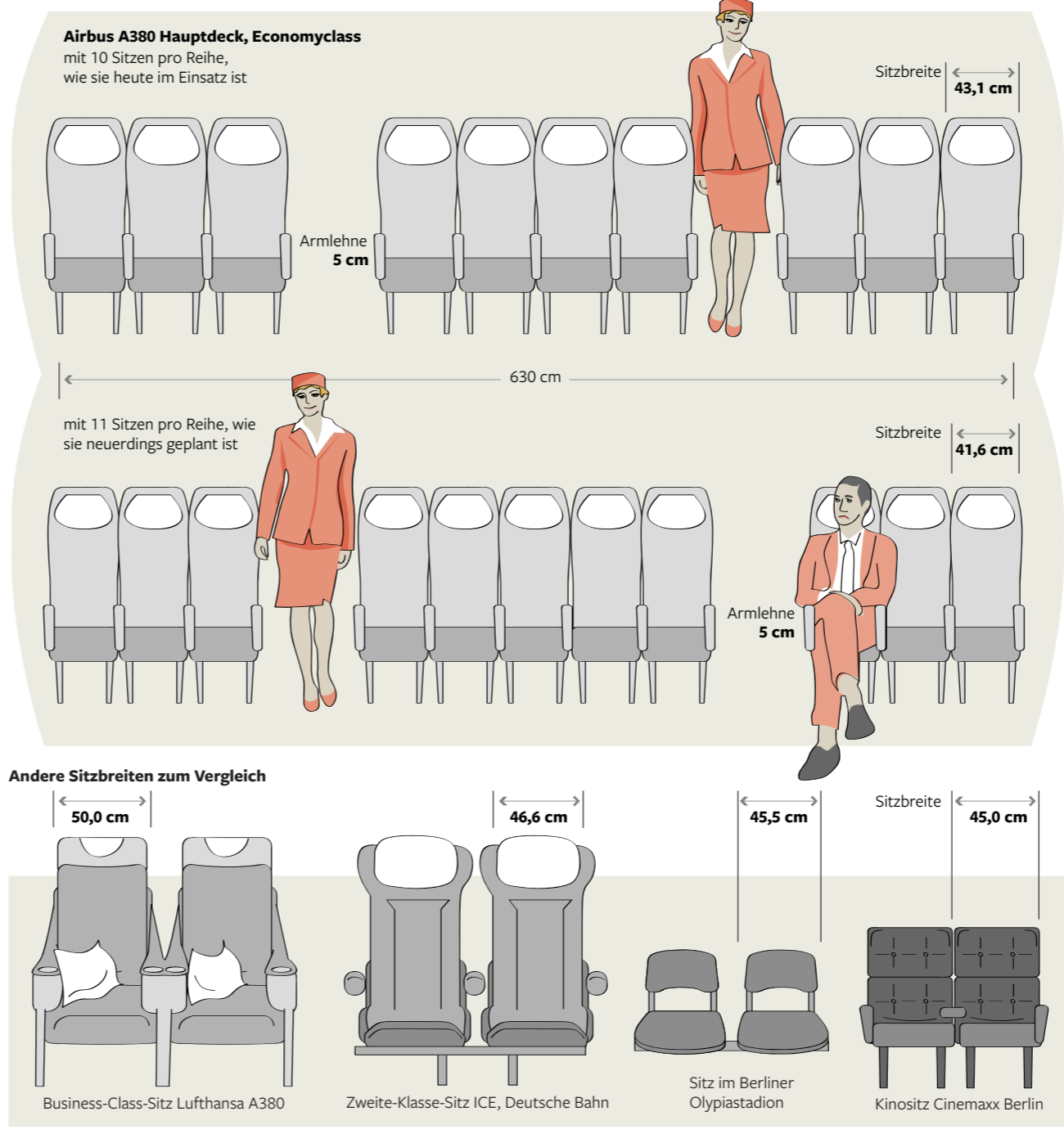
In den 80er-Jahren versuchten sich Billigflieger wie People Express mit der Boeing 747 über dem Atlantik, sie bot 1983 die einfache Strecke von London-Gatwick nach New York ab 149 Dollar an und war stets auf Monate ausgebucht. Man flog fernab der früheren IATA-Regularien, deren Einfluss stetig schwand, und ebenso fernab jeglichen Komforts. Hier war Fliegen bereits wie Busfahren geworden. Und auch bei den großen Airlines wurde der Komfort für Economy-Kunden stetig zurückgefahren – so reduzierte die Lufthansa den Sitzabstand in den frühen 90er-Jahren auf 32 Zoll und Ende 1998 dann auf 31 Zoll. Als einziges Land hat Großbritannien eine Bestimmung erlassen, die festlegt, dass keine britische Gesellschaft weniger als 28 Zoll (71,1 cm) Sitzabstand anbieten darf, aus Sicherheitsgründen.

Indes: Der abnehmende Komfort wurde begleitet von stets sinkenden Flugpreisen. So liegt der aktuell günstigste Sondertarif der Lufthansa nach New York mit 530 Euro so niedrig wie bei nahe noch nie in der Flug-Geschichte, trotz Inflation und anhaltend hoher Spritpreise. Fliegen als Massenware hat für den Verbraucher eben auch Vorteile. Weit über drei Milliarden Menschen steigen weltweit derzeit pro Jahr in ein Flugzeug, fast alle fliegen Economy. Gleichzeitig nehmen die physischen Herausforderungen des Economy-Fliegens zu: Die Menschen werden schwerer und beleibter, aber der zur Verfügung stehende Platz nimmt ab. In einem der populärsten modernen Flugzeugtypen, der Boeing 777, waren fast 20 Jahre lang neun Sitze pro Reihe in der Economyclass Standard, doch die neueste Version wird fast nur noch mit zehn Plätzen je

„Buchen Sie Economy, die Spark(1)asse über dem Nordatlantik“

Lufthansa-Werbung, 1958

IN DER HOLZKLASSE EMPFEHLEN SICH SCHMALE HÜFTEN



Immer billiger
Entwicklung der Ticketpreise in der Economyclass

Jahr	Ticket Frankfurt – New York*	zum Vergleich: Neuwagen**
1955	2483 DM	3790 DM
1960	2360 DM	3790 DM
1965	1520 DM	4485 DM
1970	1318 DM	4695 DM
1975	1279 DM	8795 DM
1980	999 DM	10955 DM
1985	1183 DM	14320 DM
1990	1258 DM	18145 DM
1995	1149 DM	21930 DM
2000	1419 DM	26400 DM
2005	670 Euro	15220 Euro
2010	659 Euro	16650 Euro

*Lufthansa-Tarife, hin und zurück (ab 1965 günstige Sondertarife)
**Preis eines Neuwagens (VW Käfer bis 1970/VW Golf ab 1975)
jeweils in der Basisversion

QUELLE: LUFTHANSA, VOLKSWAGEN

Wo sitzt man wie?
Economyclass von 20 Fluggesellschaften im Vergleich (Langstrecke)

Fluggesellschaft	Flugzeugtyp	Sitzabstand in cm	Sitzbreite in cm
Aeroflot	B777 – 300	76,2 – 81,2	45,2
Air Berlin	A330 – 200	76,2	45,7
Air China	B777 – 300	81,2	45,7
Air France	A380	81,2	48,2
American Airlines	B777 – 300	78,7	43,1
British Airways	A380	78,7	44,4
Delta Air Lines	B777 – 200	78,7 – 81,2	46,9
Emirates	A380	81,2 – 86,3	45,7
Iberia	A330 – 300	78,7	45,9
JAL Japan Airlines	B787	78,7	44,4
KLM	B777 – 300	78,7	44,4
Lufthansa	A380	78,7	43,1
Qantas	A380	78,7	44,4
SAS Scandinavian	A330 – 300	81,2	43,9
Singapore Airlines	A380	81,2	48,2
South African	A340	81,2 – 85,0	43,1
Swiss	A330 – 300	81,2	43,9
Thai Airways	A380	78,7 – 81,2	45,7
Turkish Airlines	B777 – 300	78,7 – 81,2	45,7
United	B787	81,2	43,9

QUELLE: SEATGURU.COM; ALLE ANGABEN OHNE GEWÄHR

Reihe ausgeliefert. Damit reduziert sich die Sitzbreite, die gerade für dicke Passagiere mehr noch als der Abstand zur entscheidenden Größe wird. Magere 17 Zoll (43,1 cm) beträgt sie üblicherweise noch, so wenig wie in den 50er-Jahren, als man die Hüftbreite von Piloten der US Air Force als Maßstab nahm. Überall sonst bekommt der Körper mehr Sitzbreite geboten, im Zug, im Stadion, im Kino – dabei verweilt er nirgends so lange wie im Flugzeug. Noch-Bundesminister Dirk Niebel, gewöhnt an komfortable Regierungsflyer, fasst seine Empfindungen so zusammen: „Privat fliege ich auch

Economy, obwohl bei manchen Fluglinien schon als Normalgröße der Schmerzgrenze zum Viehtransport erreicht ist.“ Davon versuchen die Airlines ihre Kunden geschickt abzulenken. Air France brüstet sich, dank eines auf 33,2 Zoll (84,5 cm) vergrößerten Abstands in ihren 44 Boeing 777, bald den bequemsten Economy-Sitz zu haben – verschweigt aber, dass sie ein Vorreiter der Zehnerreihe war. Viele Gesellschaften bauen neue Sitze mit dünneren Rückenlehnen ein und verlegen die Sitztasche (für Zeitschriften und Spuckbeutel) nach oben über den Klappstisch, was immerhin

mehr Kniefreiheit als vorher bedeutet, obwohl der Sitzabstand faktisch gleich bleibt oder sogar sinkt. Emirates bietet eines der üppigsten „Ablenkungsprogramme“ der Branche – mit reichlich Essen, Snack-Service und riesigem Unterhaltungsangebot. „Mit Essen und Fernsehen können wir die Passagiere hypnotisieren“, sagt Emirates-Chef Tim Clark und erwägt sogar, bald elf statt bisher zehn Sitze je Reihe in seine Airbus-A380-Flotte einzubauen. Die wären nur noch 16,4 Zoll breit, also spärliche 41,6 cm. Es wird in Zukunft also noch enger werden in der Economyclass.

„Ich genieße lange Flüge in der Economy“

Mark Hiller, Chef des Flugzeugsitzherstellers Recaro, über Reisen in der Holzklasse

WELT AM SONNTAG: Herr Hiller, werden Sie von den Airline-Bossen eigentlich auf Händen getragen?
MARK HILLER: (zögert) Das kann ich so nicht sagen.

Warum nicht? Schließlich hat Ihre Firma die Eier legende Wollmilchsau erfunden – einen Economy-Sitz mit dünnerer Lehne, der es etwa Lufthansa erlaubt, zwei Sitzreihen mehr in eine A320 zu packen. So gesehen ist das natürlich richtig. Mit unserem neuen Produkt haben wir viele Herausforderungen auf einmal gemeistert und sehr guten Zuspruch bekommen. Aber wir sind nur einer von etwa zehn Sitzherstellern weltweit, sicherlich ein sehr erfolgreicher.

Wann sind Sie das letzte Mal selbst auf Langstrecke in der Economyclass geflogen?
Das mache ich regelmäßig, da geht es mir darum, die eigenen Sitze auszuprobieren. Ich will dabei auch die Passagiere sehen, wie sie mit dem Produkt umgehen, und natürlich Produkte unserer Wettbewerber sehen. Mein letzter Economy-Flug war vor zwei Monaten zu unserem Tochterunternehmen in Dallas/Fort Worth in den USA.

Kriegen Sie Schmerzensgeld dafür? Natürlich ist das Teil meiner Arbeit. Und ich muss sagen: Ich genieße das: Passagiere zu beobachten und mit ihnen in Kontakt zu sein.

Haben Passagiere dabei schon mal geschimpft über den Sitzkomfort in der Economyclass?
Tendenziell sind Passagiere natürlich unzufrieden, wenn der Platz nicht ausreicht. Sie sind andererseits aber auch nicht bereit, auch nur einen Euro mehr zu bezahlen für etwas mehr Sitzabstand. Dann frage ich oft, warum sie nicht Premium Economy fliegen.

Was kann Ihre Branche für Economy-Passagiere noch verbessern?
Zum Beispiel indem sie eine Schlafposition und bessere Schlafunterstützung bietet und die Sitze da optimiert. Langfristig geht es darum, die dritte Dimension im Flugzeug besser auszunutzen, also in die Höhe zu gehen. Da gibt es noch großes Potenzial vielleicht sogar für flache Liegesitze in der Economy. Auch flexible Rekonfiguration wäre eine Möglichkeit. Wenn heute ein Flugzeug nur zu 80 Prozent ausgebucht ist, bleiben trotzdem alle Reihen so, wie sie sind. Da könnte man künftig kurz nach Buchungsschluss die nicht besetzten letzten Reihen zusammenschieben und allen anderen mehr Platz bieten.

Interview: Andreas Spaeth



Wohlfühlen lässt sich nicht beschreiben. Aber erleben!

PREMIUM ALLES INKLUSIVE **

Das bietet nur Mein Schiff: Wohlfühlen mit Premium Alles Inklusiv. Neben Speisen und einem umfangreichen Getränkeangebot sind auch die Trinkgelder und ein vielfältiges Unterhaltungsprogramm den ganzen Tag inklusive. Weitere Informationen erhalten Sie in Ihrem Reisebüro oder unter www.tuicruises.com



WESTLICHES MITTELMEER / ADRIA MIT KROATIEN
Mein Schiff 3
Juni bis Oktober 2014
7 Nächte ab **1.098 €***

* Wohlfühlpreis p.P. bei 2er-Belegung einer Innenkabine ab/bis Malta und inklusive Frühbucher-Ermäßigung (limitiertes Kontingent) bei Buchung bis max. zum 31.01.2014 | ** Inklusivleistungen laut Katalog | TUI Cruises GmbH · Anckermannsplatz 1 · 20537 Hamburg