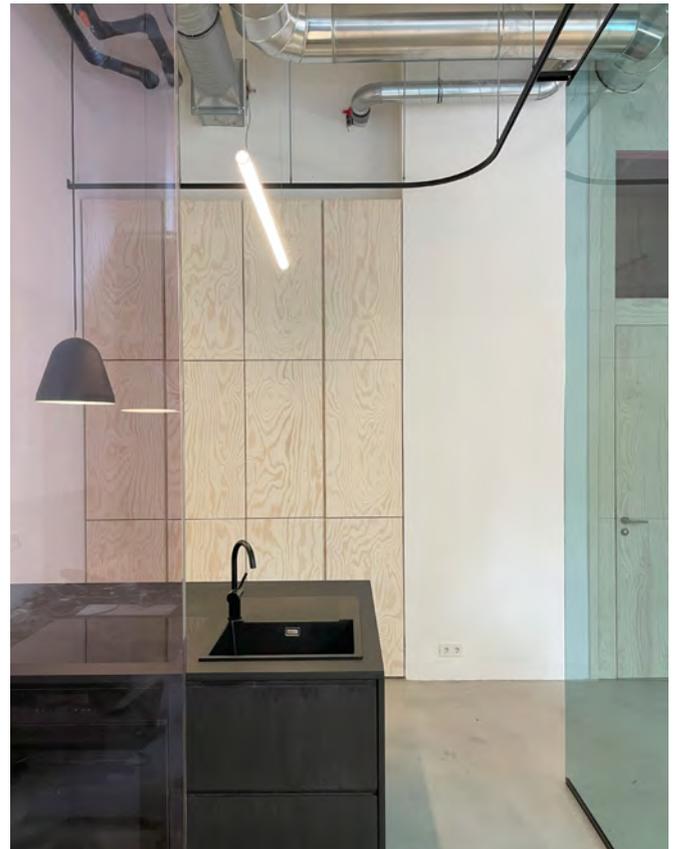




Mönckebergstraße 3 – Transformation eines Kaufhauses, Wetzel & von Seht
Beratende Ingenieure Partnerschaft, Bild: ©Wetzel & von Seht



Geschäftsstelle für Innenstadtkoordination, asdfg Architekten, Bild:
©asdfg Architekten

Einfach (um)bauen

Der Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst in Hamburg mit
PROJEKTOR – Der Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst für junge Leute

Der Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst ist das Format für die Vermittlung der Arbeit unseres Berufstandes an eine breite Öffentlichkeit. Besser als im unmittelbaren Kontakt mit den Planer*innen und direkt im Projekt lassen sich Architektur und Ingenieurbaukunst nicht erleben, diskutieren und verstehen. Der Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst ist seit Jahrzehnten ein Publikumserfolg. In den letzten Jahren hat er einige neue Rubriken hinzugewonnen, so dass sich die 68 Programmpunkte in diesem Jahr auf acht Rubriken verteilen:

- Architektur und Stadtplanung – Projekte
- Architektur und Stadtplanung – Zeitzeugen
- PERSPEKTIVEN – Positionen junger Büros und Kollektive
- Architektur und Stadtplanung – Touren
- Ingenieurbaukunst – Projekte
- Ingenieurbaukunst – Zeitzeugen
- Ingenieurbaukunst – Touren
- PROJEKTOR – Der Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst für junge Leute

Perspektiven

Das Format „Zeitzeugen“ ist bereits seit 2017 etabliert, den PROJEKTOR, das Pro-

gramm für junge Leute im Alter von 6 bis 18 Jahren, gibt es bereits im dritten Jahr. Neu ist in diesem Jahr die Rubrik PERSPEKTIVEN. Mit dieser ist der Tatsache Rechnung getragen, dass junge Büros oft noch keine oder nur Projekte überschaubarer Größenordnung realisiert haben, aber dennoch wertvolle baukulturelle Positionen formulieren, die sich bisher noch nicht in einem großen gebauten Œuvre materialisiert haben. Auch etablieren sich in der jungen Generation neue Arbeitskonstellationen und ein anderes Verhältnis zum Werk. So gibt seit einigen Jahre eine Renaissance der Kollektive



Bauen als optimistischer Akt, NOTO Architekten, LOKI Architektur, Krusche Huang Architekten, Bild: ©Linghui Huang

und Beteiligungsprozesse, wird das Thema der Autorenschaft neu justiert. Nicht alle Fragen und die darauf von der jungen Generation gegebenen Antworten sind generationspezifisch oder gar neu. So werden Diskurse aus den 1960er bis 1980er Jahren – gesellschaftliche, politische, technische wie ökologische – auf ihre Anschlussfähigkeit hin geprüft und der heutigen Zeit adaptiert. Neu sind auch im Falle des menschengemachten Klimawandels weniger die Erkenntnis und die Ansätze, wie darauf zu reagieren sei, als die Dringlichkeit, tatsächlich zu reagieren. Je jünger man ist, umso so greifbarer ist die Erkenntnis, dass man unter den Auswirkungen des Klimawandels und denen anderer öko-

logischer Katastrophen auch selbst zu leiden haben wird. Und dann wäre da noch die Digitalisierung. Ein großer Anteil der Planer*innen unter 45 sind sogenannte Digital Natives. Mag die Digitalisierung auch zu keinem gesellschaftlichen Fortschritt führen und per se nicht einen Beitrag zu guter oder besserer Architektur und Ingenieurbaukunst leisten, wie nicht wenige Zeitgenoss*innen es hoffen oder propagieren, sie schreitet auch im Planen und Bauen mit immer größeren Schritten voran. Die Notwendigkeit, energie- und ressourcensparend sowie klimawandelangepasst zu bauen und die fortschreitende Digitalisierung der Planungs- und Bauprozesse werden zu einem radikalen Wandel un-

serer Baukultur führen (müssen). Der Titel des diesjährigen Tags der Architektur und Ingenieurbaukunst „Einfach (um)bauen“ macht dazu ein paar Richtungsangaben, insgesamt sechs junge Büros und Kollektive präsentieren am 29. und 30. Juni ihre Positionen dazu.

Im Folgenden setzen wir ein paar Spotlights auf einzelnen Programmpunkte nach Rubriken:

Architektur und Stadtplanung – Projekte

Kern des Programms zum Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst sind weiterhin die Führungen zu aktuellen Projekten durch die Büros. In den letzten Jahren sind auch Führungen dazugekommen, in denen Projekte vorgestellt werden, die noch in der Planung stecken, wo für die Besucher*innen also eigentlich noch nichts (Neues) zu sehen sein wird. Doch vermittelt sich hierbei eine Kernkompetenz unseres Berufsstands, für einen baulichen und/oder landschaftlichen Kontext zu entwerfen, diesen neu zu interpretieren und zu planen, um die Pläne dann gemeinsam mit vielen weiteren Beteiligten Realität werden zu lassen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Teilnehmer*innen auch Führungen in dieser Phase, in der alles noch Projektion ist, gerne besuchen. Als Projekte in Planung werden gezeigt: das Genossenschaftsprojekt Gröninger Hof (Duplex Architekten), die Ausstellungsarchitektur des HOCHFORM – Architekturzentrum für Jugendliche auf dem Strandkai in der Hafencity (Stiftung Freizeit Inés Aubert - Markus Blösl - Rubén Jódar), die Transformation des VIVO (in den 1990er als Öko-Kaufhaus geplant) zu einer Stadtteilschule (Ursprungsarchitektur me di um Architekten; Umbau agn Leusmann GmbH). In ein paar Monaten oder Jahren werden die Besucher*innen dann die vor Ort vorgestellten Planungen mit den realisierten Objekten abgleichen können.

Einfach (um)bauen

Dem Titel „Einfach (um)bauen“ des diesjährigen Tags der Architektur (bundesweit) und Ingenieurbaukunst (in Hamburg), welcher verschiedene Lesarten zulässt, entsprechen

neben den zwei bereits genannten weitere Projekte. Präsentiert werden folgende Umbauten:

- die Geschäftsstelle für Innenstadtkoordination (asdfg Architekten),
- die Fachbibliothek Life Sciences der HAW auf dem Campus Bergedorf (architekten prof. klaus sill + assoziierte GmbH),
- die beiden Projekte Kaskade und L'art pour l'art, bei denen der Architekt Gerd Streng Raumgewinne im kleinen Maßstab umgesetzt hat,
- der Umbau des Speichers Block L im Weltkulturerbe Speicherstadt (BPVARCHITEKTEN),
- die Modernisierung des Philosophenturm (APB. Architekten BDA, Generalplaner LP 1-9 und Heider Zeichardt Architekten BDA, Mensa LP 1-5)
- sowie in unermittelbarer Nachbarschaft zu diesem der Campus Schlüterstraße im ehemalige Fernmeldeamt (Andreas Heller Architects & Designers, LP 1-4 und ARGE a-base + BEP Architekten, LP 5-8).

Architektur und Stadtplanung – Zeitzeugen

In dieser seit 2017 etablierten Rubrik werden Projekte vorgestellt, deren Fertigstellung 20 Jahre oder länger zurückliegt. Zeitzeugenschaft ist hier im zweifachen Sinne zu verstehen: Zeitzeugen sind die Planer*innen und die vorgestellten Projekte. In den vergangenen Jahren konnten wir namhafte Planer*innen wie Horst von Bassewitz, Bruno Brandi, Peter Dinse, Joachim-Ulrich Haß, Mathias Hein, Bernhard Hirche, Gerhard Hirschfeld, Jochem Jourdan, Uwe Köhnholdt, Gustav Lange, Hilde Léon, Mirjana Markovic, Iris Neitmann, Timm Ohrt, Dieter Patschan, Andreas Pfadt, Joachim Reinig, Christine Rybakowski, Holger Schmidt, Hille von Seggern, Lutz Siebertz, Ingrid Spengler, Hadi Teherani, Christina Tibi, Wolfram Tietz, Thomas Tradowsky, Hinnerk Wehberg, Bernhard Winking und Anna Katharina Zülch (Aufzählung ohne Anspruch auf Vollständigkeit) für Auftritte als Zeitzeugen gewinnen. In diesem Jahr werden die Karl-Schneider-Passage an der Osterstraße (Fertigstellung 2001, BHL Architekten v. Bassewitz, Hupertz, Limbrock,

heute Limbrock Tubbesing Architekten) und der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in St. Georg (Fertigstellung 2003, ASW - Architekten Sven Silcher, Asmus Werner, Norbert Redante, heute redante haun architekten) und drei weitere Projekte als Zeitzeugen vorgestellt.

Neu im Programm: PERSPEKTIVEN – Positionen junger Büros und Kollektive

Dem Erstauftritt zu Teilnahme in dieser Ru-

brik sind zwei Büros, eine Bürogemeinschaft und ein Kollektiv, gefolgt. Die Bürogemeinschaft in der Thedestraße 2, bestehend aus NOTO Architekten, LOKI Architektur und Krusche Huang Architekten, lädt unter der Überschrift „Bauen als optimistischer Akt“ zu einem Open Table ein. Das Kollektiv Polycarbonara (vormals Waschbeton) stellt sein Konzept sozial und ökologisch nachhaltiger Planung vor. Das Innenarchitekturbüro atelier gagai entwickelt sei-



Vom Öko-Kaufhaus zur Stadtteilschule, agn Leusmann GmbH, Bild: © agn Leusmann GmbH



Fachbibliothek Life Sciences HAW, architekten prof. klaus sill + assoziierte GmbH, Bild: © Stefan Roehl

ne Projekte unter Re-Use-Gesichtspunkten, im Bereich der Innenarchitektur noch die absolute Ausnahme. Die Architektin Monica Udrea hat Ihr Büro Spacembly genannt und stellt ihren Arbeitsschwerpunkt, die Anwendung digitaler Werkzeuge beim Planen und Bauen im Bestand, vor.

Architektur und Stadtplanung – Touren

Die Projektführungen werden wieder ergänzt um Touren, in denen Architektur- und Kunsthistoriker*innen sowie freie Guides zu verschiedenen historischen und aktuellen Themen der Hamburger Architektur und Stadtentwicklung führen. Ein besonderes Highlight: Erstmals lädt das Hamburgische

Architekturarchiv der Hamburgischen Architektenkammer am Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst zu sich in die Speicherstadt ein. Historische Streifzüge durch die Hamburger Baugeschichte werden hier anhand der umfangreichen Bestände in Form von Plänen, Fotografien und Modellen unternommen.



Gröninger Hof – Maßstabssprünge, Duplex Architekten, Bild: ©Duplex Architekten



Gemeinschaftliches Wohnen im Moortruff, Lübbert Architekten und Stadtplaner PartG mbB, Bild:©Klaus Lübbert

Ingenieurbaukunst – Projekte

Die Bauingenieurinnen und Bauingenieure, traditionell immer zurückhaltender als die Architektinnen und Architekten, wenn es um die Darstellung ihrer Leistungen in der Öffentlichkeit geht, sind in diesem Jahr mit sechs Projekten dabei. Gleich zwei der vorgestellten Projekte liegen an der Mönckebergstraße. Als Umbauvorhaben bespielen sie eine hochaktuelle Thematik (siehe Titel). Das Büro Wetzel & von Seht Beratende Ingenieure verantwortet die Neugründung und Tragwerksplanung für das Kontorhaus und bis vor wenigen Jahren als Kaufhaus genutzte Gebäude (Kaufhof) in der Mönckebergstraße 3. Die Ingenieure Bernd von Seht und Helmut Schneider führen gemeinsam mit dem Architekten Bernd Leusmann (agn Leusmann) durch die Baustelle und zeigen dabei auf, wie die Transformation unser Innenstädte Gestalt annimmt. Wenige Hausnummern weiter präsentieren WP Ingenieure die Baugrube Mönckebergstraße 9. Hier entsteht am Ort des ehemaligen C&A-Gebäudes das Elisen Palais zwar als Neubau, doch wird bei diesem Projekt sogenanntes Urban Mining praktiziert. Die Innenaussteifung der Baugrube besteht zu 60% aus Bestandsstahlträgern des Abbruchgebäudes, die Stahlbetondecken des Bestands wurden in Elementplatten aufgetrennt und sollen im Neubau wiederverbaut werden.

Ingenieurbaukunst – Zeitzeugen

Erstmals gibt es in diesem Jahr auch einen Zeitzeugenauftritt im Bereich der Ingenieurbaukunst. Das Stuttgarter Ingenieurbüro schlaich bergemann und partner (heute sbp se) hat Anfang des Jahrtausends gemeinsam mit dem Hamburger Architekturbüro ASW - Architekten Sven Silcher, Asmus Werner, Norbert Redante das ikonische Dach für den ZOB am Hamburger Haupt-

bahnhof entwickelt. Michael Werwig (sbp) und Norbert Redante (redante haun architekten) tauchen in die Zeit ein und zeigen in ihrer gemeinsamen Führung auf, wie sich gute Architektur der kongenialen Zusammenarbeit von Bauingenieur und Architekt verdankt.

Ingenieurbaukunst – Touren

In dieser Rubrik führt Sven Bardua, Autor des in der Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs erschienenen „Ingenieurbauführer Hamburg“, zu zwei herausragenden Ingenieurbauwerken in Altona-Nord, der „Quietschkurve“, einer 345,89 Meter langen Eingleisbrücke, und dem 1954 fertiggestellten Wasserturm, einer Art Wahrzeichen der sich weiter entwickelnden (neuen) Mitte Altona. An der Süderelbe erläutert Sven Bardua gleich neun verschiedene Brückenkonstruktionen auf engstem Raum. Christoph Schwarzkopf, Bauhistoriker und lange Mitarbeiter im Denkmalschutzamt, unternimmt eine Fahrradtour zu Hochwasserschutzanlagen verschiedener Zeiten und Arten – angesichts steigender Meeresspiegel eine brandaktuelle Thematik.

PROJEKTOR – Der Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst für junge Leute

Seit 2022 hat der Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst eine Programmrubrik, mit der Kinder und Jugendliche im Schulalter (6 bis 18 Jahre) angesprochen werden. Die angebotenen Aktionen und Workshops werden von den Architektur-, Stadtplanungs- und Ingenieurbüros extra für das Wochenende und exklusiv für die jungen Leute entwickelt und von den Büros auch selbst durchgeführt. In diesem Jahr beteiligen sich ein Landschaftsarchitekturbüro, fünf Architekturbüros und ein Ingenieurbüro mit gleich zwei Veranstaltungen am Programm.

Ein Überblick der Programmpunkte in Stichworten:

- Wie wär's denn mal mit etwas mehr Empathie für den Stadtbaum. Hunck+Lorenz Freiraumplanung laden dazu ein, sich mit diesen wichtigen



Ipanema, kbnc ARCHITEKTEN GMBH und GHP Landschaftsarchitekten, Bild: © Hildebrandt - Sebastian Hainz

- Stadtmitbewohnern zu beschäftigen. (6 bis 16 Jahre)
- abj Architekt:innen sind zum zweiten Mal mit neun Kolleg*innen dabei. Gemeinsam mit diesen werden die Teilnehmer*innen die Mitte Altona erforschen und weiter in die Zukunft denken und planen. (6 bis 16 Jahre)
- Maßstabssprünge machen! Duplex Architekten arbeiten im Gröninger Hof mit den Teilnehmer*innen zu einem der wichtigen Arbeitsmittel von Planer*innen, und das mit Körpereinsatz. (8 bis 18 Jahre)
- So verschieden die jungen Teilnehmer*in, so verschieden die Hotelzimmer. Im Büro Andreas Heller Architects & Designers wird an einem Hotel Kunterbunt gebaut. (10 bis 18 Jahre)
- Großbaustellen sind ein Hingucker. Wer verstehen will, wie eine solche Baustelle funktioniert, besichtigt mit dem Ingenieurbüro WKC Hamburg die Baustelle des Wohnviertels The TIDE in der östlichen Hafencity. (12 bis 18 Jahre)
- Brücken sind faszinierende Bauwerke. Brücken stellen Verbindungen her, wo ohne sie schlecht oder gar kein rüberkommen ist. Die Ingenieur*innen von WKC Hamburg erklären, wie man Brücken konstruiert und veranstalten mit den Jugendlichen einen Brückenbauwettbewerb mit Preisverleihung. (12 bis 18 Jahre)
- Unser Alltag ist visuell geprägt. Täglich nehmen wir tausende Bilder auf. Bei der Aktion von kbnc ARCHITEKTEN werden Bilder gebaut. Wie geht das denn? (12 bis 16 Jahre)
- Aus Zeichnungen – Grundrissen, Ansichten, Schnitten – werden Bauwerke. Doch Zeichnungen zu lesen und zu übersetzen, ist gar nicht so einfach. Die Architekt*innen der Lars Wittorf Projekt GmbH bauen und spielen und mit den Teilnehmer*innen Memory – welche Zeichnung gehört zu welchem Gebäude? (8 bis 12 Jahre)

Links: Plakat zum PROJEKTOR – der Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst für junge Leute mit Motion Design, Gestaltung: Farina Michelle. Bringen Sie das Plakat zum Tanzen! Scannen Sie den größeren der beiden QR-Codes. Sie benötigen dazu die Instagram-App auf Ihrem Smartphone.

Rechts: Plakat zum Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst in Hamburg 2024 Gestaltung: www.qart.de



• Erstmals beim PROJEKTOR dabei: das HOCHFORM – Architekturzentrum für Jugendliche. In 2020 nahmen die Planungen für den PROJEKTOR Gestalt an. Durch Corona verzögerte sich der Erstauftritt dann leider auf 2022. Schon früh haben wir uns die Unterstützung des KLICK Kindermuseums Hamburg und hausintern die von Frau Susanne Szepanski von der Initiative Architektur und Schule der Hamburgischen Architektenkammer gesichert. Das Museum und Frau Szepanski haben jahrzehntelange Erfahrungen in der Vermittlung von Baukultur an junge Menschen. Am PROJEKTOR teilnehmende Büros können sich mit didaktischen Fragen an beide Stellen wenden und aus dem großen Fundus des KLICK Kindermuseums Material für Ihre Workshops ausleihen. Im Herbst diesen Jahres eröffnet dann endlich das HOCHFORM auf dem Strandkai in der Hafencity. Die jungen Teilnehmer*innen am Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst können

HOCHFORM schon früher besuchen. HOCHFORM beteiligt sich mit Aktionen am Programm des PROJEKTORS. Die Teilnehmer*innen können dort die Entstehung der ersten temporären Ausstellung erleben und das Museumsteam bei dessen Umsetzung unterstützen, die Werkstätten auf Herz und Nieren testen und erste digitale Anwendungen zur Stadtplanung ausprobieren. (10 bis 16 Jahre)

Zum PROJEKTOR 2024 erscheint ein schönes Plakat, dessen Motiv sich über einen QR-Code animieren lässt (siehe in diesem Beitrag die Abbildung auf Seite 6). Das Plakat wird im Juni stadtweit plakatiert. Wenn Sie die Möglichkeit haben, dieses Plakat öffentlich einsehbar aufzuhängen (in Ihrem Büroschaufenster, in Ihrer Nachbarschaft, in der Schule Ihrer Kinder..) senden wir Ihnen gerne ein Plakat im Format DIN A2 zu. Kontakt: tda@akhh.de

Teilen Sie unsere Nachrichten zum PROJEKTOR und zum Tag der Architektur und Ingenieurbaukunst auf dem Instagram: www.instagram.com/hak_hamburg

Programm:

Das Programmheft (DIN A6 hoch) erscheint Anfang Juni. Unter www.tda-hamburg.de ist es digital einzusehen.

Das Programm zum PROJEKTOR ist www.tda-hamburg.de/projektor direkt zu erreichen.

Termin:

Samstag, 29. Juni und Sonntag, 30. Juni 2024

Weiterbauen 19

Als der BDA Hamburg, die Freie Akademie der Künste, das Denkmalschutzamt Hamburg und die Hamburgische Architektenkammer 2005 unter dem programmatischen Titel „Weiterbauen“ erstmals zu einer Exkursionsreihe zu herausragenden Umnutzungen von Bestandsbauten einluden, war dieses Thema in der Öffentlichkeit noch vergleichsweise unbekannt.

In seither 18 Staffeln wurden inzwischen mehr als 120 Projekte besichtigt und dieses inzwischen maßgebliche Themenfeld durch die jeweils verantwortlichen Denkmalschützer*innen, Bauherr*innen und Architekt*innen und Nutzer*innen, einer breiten Öffentlichkeit vermittelt.

Auch in diesem Jahr widmen wir uns sechs qualitativvollen Beispielen für den Umgang mit Bestandsbauten, die von der großen Vielfalt der Bauaufgaben in diesem Bereich zeugen:

Die thematische Bandbreite reicht diesmal von der ikonischen Alsterschwimmhalle aus dem Jahr 1973 über die Umwandlung einer historischen Tankstelle aus den 1950er Jah-

ren zu einem Wohnensemble bis zu einem Kleinod am Entrée zur Elbchaussee, dem durch die denkmalgerechte Sanierung auch seine städtebauliche Bedeutung zurückgegeben wurde.

Vorbildliche Sanierungen erfuhren auch der ursprünglich von Paul Seitz geplante „Philosophenturm“ auf dem Uni Campus und der historische Speicher Block L am Sandtorkai, in dem statt Speicher- künftig Büro- und Atelierflächen untergebracht sein werden. An der „Schule am Park“ in Harburg schließlich lassen sich die durch bauliche Veränderungen über Jahrzehnte entstehenden Zeitschichten in besonders eindrucksvoller Weise ablesen.

Mittwoch, 5. Juni 2024

Zwei Termine 16.00 bis 17.00 Uhr und

17.00 bis 18.00 Uhr

Alsterschwimmhalle – Sanierung, Umbau, Erweiterung

Führung: Anja Ansel, Bäderland; Marc Ziemons, gmp von Gerkan, Marg und Partner Architekten; Katrin Hotop, Denkmalschutzamt

Als einer der größten Schalenbauten Europas ist die Alsterschwimmhalle ein Wahrzei-

chen der Hamburger Nachkriegsmoderne. Das Betonschalendach aus zwei hyperbolischen Paraboloidschalen, die von drei Stützfüßen getragen werden, erinnerte die Hamburger*innen damals an die Oper in Sydney – und wird seitdem liebevoll Schwimmooper genannt. Von 2020 bis 2023 wurde das denkmalgeschützte Gebäude nach den Plänen der Architekten vor Gerkan, Marg und Partner (gmp) umfassend saniert, umgebaut und erweitert.

Das 50-Meter-Becken, der 10-Meter-Sprungturm und der sogenannte Fitness-Kubus an der Ostseite blieben mit Ausnahme weniger Eingriffe erhalten. Die alte, kaum noch genutzte Tribüne neben dem Becken wurde hingegen abgebrochen, um Platz für ein separates Sprungbecken zu schaffen. Auch der Ergänzungsbau im Norden wurde abgerissen und durch einen ein- beziehungsweise zweigeschossigen Neubau ersetzt. Dort entstanden ein 25-Meter-Schwimmbecken und ein Kursbecken, ein barrierefreier Eingangsbereich sowie Umkleiden, Fitness- und Saunabereiche. Insgesamt wurde die bisherige Wasserfläche um rund ein Viertel vergrößert, gut die Hälfte der gesamten Innenfläche wurde neu gebaut.



Alsterschwimmhalle; Foto: Marcus Bredt



Speicher Block L 31-36, Speicherstadt; Foto: RALF BUSCHER PHOTOGRAPHY

Mittwoch, 12. Juni 2024 um 16.00 Uhr

Speicher Block L 31-36 - Speicherstadt

Führung: Alexandre Rombourg, HHLA; Henning Scheid, BPVARCHITEKTEN; Albert Schett, Denkmalschutzamt

Der Speicher Block L 31-36 gehört zum historisch geschützten Ensemble der Hamburger Speicherstadt und wurde von 1885-1889 errichtet. Die ursprüngliche Funktion des Speichers ist infolge veränderter Anforderungen an Warenumsatz und Logistik fast vollständig verloren gegangen. Im Rahmen der gewünschten Umnutzung wurde er konstruktiv und technisch umfangreich saniert, sowie an zukünftige Anforderungen angepasst, mit einer Mischung aus hochwertigen Büroflächen, günstigen und flexiblen Atelierflächen, sowie Nutzungsmöglichkeiten für Ausstellungen, Kultur und Gastronomie in den Erdgeschossen. Sämtliche Eingriffe in die historische Substanz folgen dem gestalterischen Ziel der Wahrung der Authentizität und der Sichtbarmachung von Alt und Neu. Die historischen Lukenbahnen bleiben als zentrale Raumachse und Reminiszenz an den ursprünglichen Warentransport von Wasser-Speicher-Land erhalten. Gussasphalt als Bodenbelag, seriell angeordnete Beleuchtungslinien, sowie die geschossverteilende konsequent lineare Haustechnikordnung stärken die Idee der „Lukentrasse“.

Mittwoch, 19. Juni 2024 um 16.00 Uhr

Philosophenturm

Führung: Jean Pommée, APB. Architekten BDA; Thorsten Kröger, Sprinkenhof AG; Ruth Hauer-Buchholz, Denkmalschutzamt Hamburg

Der 1962 nach Plänen des Hamburger Hochbauamtes unter Leitung von Paul Seitz errichtete, heute unter Denkmalschutz stehende Philosophenturm ist mit seinen 14 Geschossen und 52 Metern Höhe das prägende Gebäude auf dem Campus Von-Melle-Park der Universität Hamburg. Die nun abgeschlossene Innenmodernisierung von APB. Architekten umfasst neben der Erüchtigung der sicherheits-, schall-, brandschutz- und medientechnischen Ausstattung die Zusammenlegung der Bibliotheken der unterschiedlichen Fachbereiche inklusive einer neuen Erschließung über fünf Vollgeschosse, einen Erweiterungsbau im ehemaligen Innenhof und eine kernsanierte Mensa.

Mittwoch, 26. Juni 2024 um 16.00 Uhr

Tankstelle Lessingstraße

Führung: Peter Dinse und Stephen Kausch, DFZ Architekten; Nils Deutschmann, Kanada Bau 89 Projekt GmbH & Co. KG

Eine denkmalgeschützte ehemalige Tankstellen- und Werkstatthanlage aus den 1950er-Jahren samt Einfriedung steht im

Mittelpunkt der von DFZ Architekten verantworteten Neustrukturierung des Geländes an der Lessingstraße 6 im Stadtteil Hohenfelde. Die historische Tankstelle mit ihrem weit auskragenden Vordach auf einer Rundstütze wurde denkmalgerecht saniert und zu einem „Studioloft“ für eine Verbindung aus Wohnen und Arbeiten umgenutzt. Dabei standen der vollständige Erhalt des äußeren Erscheinungsbildes sowie das Herausarbeiten wertvoller Details aus den 50er-Jahren im Vordergrund. Der nicht denkmalgeschützte Gebäudebestand sowie die Werkstätten im hinteren Bereich des Grundstücks wurden abgebrochen und durch einen dreigeschossigen Wohnungsneubau ersetzt. Der Baukörper mit 12 Eigentumswohnungen nimmt die Flucht des Nachbargebäudes auf und positioniert sich in zweiter Reihe zwischen Tankstelle und noch vorhandener Remise. Die vorwiegend dreigeschossige Hofbebauung wurde fortgeführt und durch ein Staffelgeschoss mit großzügigen Dachterrassen ergänzt. Die Kubatur des Neubaus öffnet sich zur Tankstelle und stellt die gewünschten Sichtbeziehungen her. Aus Rücksicht auf das denkmalgeschützte Umfeld wurde eine zurückhaltende Fassadengestaltung umgesetzt. Die Materialität orientiert sich an den vorherrschend umgebenen Putzbauten und wird mit Fassadentafeln zwischen den



Philosophenturm; Foto: Fotografie Dorf Müller Klier



Tankstelle Lessingstraße; Foto: DFZ Architekten GmbH 2024

Fenstern kombiniert. Gartenseitig werden die noch vorhandenen Remisestrukturen in das Freianlagenkonzept von GHP Landschaft integriert und lassen ein ausgeglichenes Gesamtgefüge aus Alt und Neu entstehen.

Mittwoch, 3. Juli 2024 um 16.00 Uhr

Schule am Park

Führung: Annegret Juch, GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH; Niels-Arne Fehlig, fehlig moshfeghi architekten BDA; Ruth Hauer-Buchholz, Denkmalschutzamt

Das 1902 als höhere Mädchenschule errichtete Gebäude wurde im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt. In den 1950er Jahren wurden eine Sporthalle und eine Aula übereinanderliegend in das Zentrum des U-förmigen Hauptgebäudes zwischen die ehemaligen Außenwände gebaut. Einbauten und neue Fassaden wurden im Stil der 1950er Jahre implantiert und ergänzt. Die Fensteröffnungen des Altbaus blieben größtenteils erhalten, was zu zwei recht unterschiedlichen Gebäudeansichten von der Park- und der Hofseite führt. Die innere Struktur bildete die zur Zeit der Errichtung übliche Flurschule ab. Die Klassenräume waren nach heutigen Maßstäben zu klein und WC-Bereiche nicht ausreichend. Der nun fertiggestellte Umbau behebt diese strukturellen Mängel durch den Einbau ei-

ner weiteren Treppenanlage, die Neukonzeptionierung des Brandschutzes mit Kompartments und die Zusammenführung der Klassenbereiche im seitlichen Anbau. Das Gebäude ist als Ganzes in die Denkmalliste der Stadt Hamburg eingetragen. Besonders der Umgang mit den unterschiedlichen Zeitschichten hat bis in den Bauprozess zu einer kontinuierlichen Abstimmung mit der Denkmalpflege geführt.

Foto: Martin Kunze

Mittwoch, 10. Juli 2024 um 16.00 Uhr

Klopstockstraße 31

Führung: Gerald Hennings, Gerald Hennings interior design; Alexander Krauß, Denkmalschutzamt

Die bauzeitliche Architektur des 1847 vom Tabakfabrikanten Hermann Linnich als Bauherr errichtete und seit 2019 denkmalgeschützte Kontorgebäudes Klopstockstraße 31 beschreibt der Bauforscher Dr. Holger Reimers: „Das ursprüngliche Bauwerk war in einer einfachen Bauweise mit sehr sparsamer Holzverwendung aus Nadelholzfachwerk mit Backsteinausfachungen in Wandstärke von einem Stein versehen ..., um sich so der repräsentativen zweigeschossigen und mit einem Dreiecksgiebel versehenen Nordfassade unterzuordnen“. Die repräsentative Nordfassade, axial auf den Klopstockplatz ausgerichtet und unmittelbar gegen-

über dem Kirchhof Sankt Pauli mit der Christianskirche Ottensen gelegen, ging im Zuge einer größeren Sanierung in den 1950er Jahre verloren – die Westfassade mit Sichtfachwerk wurde später mit Wärmedämmverbundsystem und einem Scheinfachwerk verkleidet. Denkmalgerecht mit Sichtfachwerk, am Dach und der Stuckfassade saniert, hat das Gebäude seine städtebauliche Bedeutung am Eingang zur Elbchaussee wiedergewonnen.

Für alle Veranstaltungen gilt:

Eine verbindliche Anmeldung ist zwingend erforderlich. Informationen zum jeweiligen Treffpunkt erhalten Sie bei Anmeldung.

Anmeldung:

Auf der Website der Freien Akademie der Künste Hamburg: www.akademie-der-kuenste.de/veranstaltungen/

Veranstalter:

Hamburgische Architektenkammer
Freie Akademie der Künste in Hamburg
BDA Hamburg
Denkmalschutzamt Hamburg



Schule am Park; Foto: Martin Kunze



Klopstockstraße 31; Foto: MESSLER & CO IMMOBILIEN

Literaturhinweis

Die HOAI kennen und anwenden

Alle kennen sie, um die HOAI aber zu verstehen und richtig anzuwenden, ist aktuelles Fachwissen wichtig. Neben dem Ansammeln von Erfahrungen und dem Besuch von Fortbildungen kann die passende Kommentarliteratur helfen.

Von Sinah Marx

Die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) trifft auf Basis eines entsprechenden Gesetzes (IngALG) Regelungen insbesondere zur Honorierung von Ingenieur- und Architektenleistungen. Bis 2021 setzten sich diese Regelungen auch gegen anderslautende vertragliche Vereinbarungen durch. Die HOAI mit ihren Mindest- und Höchstsätzen war verbindlich. Da sie grade wegen dieser Verbindlichkeit allerdings einer europarechtlichen Überprüfung nicht standhalten konnte, enthält die HOAI heute nur noch unverbindliche Honorarempfehlungen.

Dennoch findet die HOAI bei der Vertragsgestaltung weiterhin regelmäßig Anwendung und wird dann durch den Willen der Vertragsparteien doch wieder verbindlich. Von den Regelungen der HOAI werden in erster Linie die zur Honorarberechnung in Verträge übernommen. Aber auch die Leistungsphasen werden genutzt, um die Leistungspflichten der Planerinnen und Planer zu definieren. Oft basieren also die vertraglichen Hauptpflichten auf der HOAI. Sie ist nach wie vor von großer praktischer Bedeutung. Allein deswegen sollte jedes Architekturbüro über die eine oder andere Fachlektüre dazu verfügen. Und dass die HOAI 2021 mit dem Wegfall ihrer Verbindlichkeit eine grundlegende Neuerung erfahren hat, sollte für Architekturbüros Anlass genug sein, ihren Bücherbestand auf Aktualität zu überprüfen.

Im Beck-Verlag ist kürzlich die zehnte und neubearbeitete sowie erweiterte Auflage des kompakten Kurz-Kommentars von Korbion



/ Mantscheff / Vygen erschienen. Das gewichtige Werk beinhaltet auf 2171 Gramm und 1631 Seiten neben einem Kapitel über das Architekten- und Ingenieurrecht vor allem einen umfassenden Kommentar aller Paragraphen der HOAI. Abgerundet werden diese Kapitel durch einen Passus zum IngALG, auf dem die HOAI basiert (und das auch das sog. Kopplungsverbot enthält), und durch den Abdruck der DIN 276, das Leistungsbild des AHO zur Projektsteuerung, Vertragsmuster sowie durch sog. Siemontabelle zur Bewertung von Teilleistungen und die RIFT-Tabellen zur Honorarermittlung bei Projekten mit anrechenbaren Kosten über den HOAI-Tabellen-Werten.

Die 10. Auflage stellt die Neuerungen der HOAI 2021 dar und erläutert parallel auch

die Anwendung der HOAI 2013 für Verträge, die vor dem 1. Januar 2021 geschlossen wurden. Weiterer Schwerpunkt ist das noch relativ neue Bauvertragsrecht, mit dem der Architekten- und Ingenieurvertrag erstmalig gesetzlich im Bürgerlichen Gesetzbuch geregelt wird. Auch BIM (Building Information Modeling), Generalplaner- und Generalübernehmerverträge sowie Fachplaner- und Beraterleistungen und ihre Abrechnung werden behandelt. Schließlich wird auch der praxisrelevante Fall von Baukostenüberschreitungen und den Auswirkungen auf die Honorierung der Architekten und Ingenieure thematisiert. Damit ist der Kommentar gut geeignet, Planerinnen und Planern ein alltägliches Nachschlagewerk bei Vertragsgestaltungen und -auslegungen zu sein.

Ein kleiner Wermutstropfen aus Sicht der Planenden ist lediglich, dass es im Kommentar nicht durchweg gelingt, die juristische Komplexität auf eine Verständlichkeit für Laien herunterzubrechen. Grade im Grundlagenteil über das Architekten- und Ingenieurrecht wird die Lesbarkeit durch viele Klammereinschübe erschwert. Zudem liegt der Schwerpunkt etwa zum Berufsrecht sehr auf nordrhein-westfälischem Recht und Gepflogenheiten. Hier wäre ein stärkerer Blick über den Tellerrand wünschenswert gewesen. Insgesamt ist der Kommentar aber auch für Nicht-Jurist*innen verständlich, die ihn nicht mit einer Anti-Haltung gegen alles Juristische zurate ziehen, sondern konzentriert nach einer rechtlich fundierten Lösung für eine Fragestellung suchen.

Rückblick: HSBK Lange Tafel der Baukultur

Im Rahmen des Asphaltsprenger Stadtnatur-Festivals waren am 4. Mai alle eingeladen, an den Inputs, lebhaften Diskussionen sowie der Eröffnung der Saison im PARKS teilzunehmen. Damit war die Lange Tafel der HSBK ein wichtiger Teil des sehr gut besuchten Festivals.

Nach der Begrüßung durch die HSBK folgten zu „Stadt selber machen“ zwei kurze Einblicke der Initiativen PARKS und Hamburgs Gärten, Bündnis für urban Gardening. Die Inputs des zweiten Teils „Vielfalt in der Stadt“ begannen mit KEBAP, KulturEnergie Bunker Altona, gefolgt von einem Blick in die Biodiversität auf dem Mittelstreifen von Dr. Hans-Helmut Poppendieck.

Im dritten Teil zu „Stadt entwickeln“ gab Stiftungsratsmitglied Prof. Antje Stokman von der HCU Einblicke in blau-grüne Infrastrukturen für klimaresiliente Städte und Tina Unruh schloss mit einem kurzen Beitrag zu Stadtnatur und Baukultur das Programm.

Leckere Kleinigkeiten von der SoLawi Vierlande, Dips von Caval Cantine und tolle Getränke von klaar – fruchtfermente bereicherten die Tafel. Vielen Dank den Spender*innen!

Die Möglichkeit, Ideen und Anregungen direkt auf der Tischdecke zu notieren, wurde begeistert von Groß und Klein angenommen und auch die Ausstellung #Stadtgestalt im Klimawandel mit dem Fokus auf der Strategie „Infrastruktur Nutzen“ war sehr gut besucht.

Organisiert wurde das Festival von der BürgerStiftung Hamburg und der Loki Schmid Stiftung.

Ausblick: HSBK in der Fischauktions- halle

In diesem Jahr ist die HSBK erneut Partnerin der Building Green in Hamburg. Erstmals werden wir auf der Messe zusammen mit dem BKI Baukosteninformationszentrum der Architektenkammern an einem Stand gemeinsam vertreten sein. Das BKI stellt dort u.a. den Konstruktionsatlas mit Kennwerten für Kosten und CO₂-Äquivalente für die nachhaltige und wirtschaftliche Planung vor.

Am 19. und 20. Juni gibt es in der Fischauktionshalle die Möglichkeit, sich mit nachhaltigem Planen und Bauen zu beschäftigen: internationale Keynotes, offene Diskussionen und zahlreiche Gelegenheiten, sich mit Fachleuten aus der Branche zu vernetzen.

Eintritt frei; bitte melden Sie sich über die Website der Building Green Hamburg an.

Treffen wir uns in der Fischauktionshalle!



Standpunkt

Wann findet Hamburg den Mut, sich von dem Primat des Hafens zu verabschieden?

Das von der Kammer herausgegebene Jahrbuch „Architektur in Hamburg“ ist nicht nur ein Almanach des aktuellen Baugeschehens – es ist auch ein wichtiges Forum für die Entwicklung und Diskussion von fachlichen Standpunkten, beispielsweise zu den wichtigen Fragen der Stadtentwicklung und Stadtplanung. Auch das aktuelle „Jahrbuch 2023/24“ macht da keine Ausnahme. Ein Glanzstück ist der Text zur Entwicklung des Hamburger Hafens von Dieter Läßle, Professor em. für internationale Stadtforschung an der HafenCity Universität und langjähriger Leiter des Instituts für Stadtökonomie an der TU Harburg. Er plädiert dafür, sich von Illusionen zu verabschieden, den nicht abwendbaren Veränderungs- und Schrumpfungsprozess des Hafens zu akzeptieren und vorausschauend zu gestalten, um Hamburg als Wirtschaftsstandort besser aufzustellen und neue Wege der Stadtentwicklung zu beschreiten. Wir drucken den Text aufgrund seiner Länge in zwei Teilen ab. Teil 2 folgt in der kommenden Ausgabe. Wir danken Dieter Läßle sowie dem Junius Verlag für die Erlaubnis zum Abdruck.

Prolog

In seinen »Hanseatischen Miniaturen« blickt Helmut Schmidt zurück auf seine Zeit in der hamburgischen Politik: *»Anfang der fünfziger Jahre habe ich als junger Mitarbeiter des damals noch jungen Wirtschaftssenators Karl Schiller begriffen, dass es mit Hafen und Schiffen allein nicht ausreichen würde, sondern Hamburg modernste weltmarktfähige Industrie- und Dienstleistungsunternehmen der verschiedensten Sparten brauchte.«* (Schmidt 1996: 524)

»Als ich anfangs der sechziger Jahre hamburgischer Senator geworden war, hatte ich vorher schon erkennen müssen, dass die tonangebenden Unternehmen und Politiker meiner Vaterstadt das Ende des Primats von Hafen und Überseehandel noch nicht begriffen hatten oder nicht begreifen wollten.« (Ebd.: 523)

Der Hafen in Not

Die Nachrichten klingen nicht gut. Der Hafen verliert immer mehr Marktanteile an Wettbewerber wie Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge sowie an Mittelmeerhäfen und Häfen in Mittel- und Osteuropa. Zwischen 2000 und 2007 konnte Hamburg seinen Containerum-

schlag noch mehr als verdoppeln. 2007 verpasste der Hafen die Marke von zehn Millionen Containern (TEU) nur knapp. Der Optimismus war groß. Die Prognosen schossen in die Höhe: Bis 2016 sollten über 18 Millionen, bis 2025 rund 28 Millionen und bis 2030 sollten vierzig Millionen Container umgeschlagen werden. Hamburg wollte noch vor 2025 an Rotterdam vorbeiziehen und zum größten europäischen Containerhafen aufsteigen. Mit der Weltfinanzkrise 2008 brach der Umschlag ein. Der Traum vom größten Containerhafen des Kontinents war ausgeträumt. In den Folgejahren stagnierte der Umschlag zwischen neun und acht Millionen TEU. Und es ist bereits abzusehen, dass in diesem Jahr der Umschlag deutlich unter die Acht-Millionen-Marke fallen wird. Im Hamburger Hafen ist der Containerumschlag somit seit dem Boomjahr 2007 um zwanzig Prozent zurückgegangen. Die Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen haben in dieser Zeit ihren Umschlag um über vierzig Prozent gesteigert.

Hamburgs großes Hafenunternehmen, die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), das mal als modernstes Logistikunternehmen der Welt galt, ist zum Sorgenkonzern geworden. Der Aktienkurs der HHLA ist in

den letzten Jahren dramatisch eingebrochen. Stand der Kurs der Aktie im Herbst 2007 bei 69 Euro, so lag er im Sommer 2023 knapp über zehn Euro. Dem Hafenunternehmen steht »das Wasser bis zum Hals«. Es gibt ernsthafte Zweifel, ob das Unternehmen, das mehrheitlich der Stadt Hamburg gehört, als eigenständiges Unternehmen überleben kann.

Die große Hoffnung, durch die – inzwischen neunte – Elbvertiefung könnten die Probleme des Hamburger Hafens gelöst werden, wurde enttäuscht. Die sogenannte Fahrrinnenanpassung, die mehr als 800 Millionen Euro gekostet hat und bei der fast dreißig Millionen Kubikmeter Baggergut angefallen sind, erwies sich als Fehlschlag. Bereits einige Monate später war die Zufahrt wieder so verschlickt, dass die freigegebenen Fahrtiefen zurückgenommen werden mussten. Selbst wenn die Elbvertiefung erfolgreich gewesen wäre, hätte Hamburg ein dauerhaftes Problem. Die großen Container-Carrier mit über 24 000 Containern könnten den Hamburger Hafen mit voller Ladung nicht erreichen. Hamburg wäre immer darauf angewiesen, dass diese Carrier zuvor einen Teil ihrer Ladung in Rotterdam oder Wilhelmshaven abladen, um weniger Tiefgang zu haben. Au-



Berdem ist völlig ungeklärt, wo die riesigen Mengen Schlick dieses endlosen Kreislauf-Baggerns entsorgt werden können. Und unklar ist auch, wer die Hunderte Millionen oder Milliarden für das immer aufwendigere Unterhaltsbaggern übernimmt. Die Regierungen der angrenzenden Bundesländer sind nicht mehr bereit, eine weitere Vertiefung der Elbe mitzutragen. In dem Koalitionsvertrag der rot-grünen Landesregierung von Niedersachsen ist zu lesen: »Die neunte Elbvertiefung ist ökologisch gescheitert.« (SPD Niedersachsen 2022: 17)

Große Aufregung war im letzten Jahr, als der Hamburger Hafen im Ranking der zwanzig weltgrößten Häfen nach Containerumschlag auf Platz 20 abgerutscht war. Aber sehr viel besorgniserregender klang im Mai dieses Jahres eine Nachricht von der Weltbank, die mit ihrem »Container Port Performance Index« jährlich ein Ranking aller wichtigen Containerhäfen der Welt erstellt (World Bank Group 2023). Erfasst werden 348 Häfen weltweit. Das Ranking basiert auf Leistungsindikatoren, die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Häfen messen. Bei diesem Ranking lag Hamburg auf Rang 328 fast am Ende aller Häfen. Im Vergleich dazu: Bremerhaven gehört mit Rang 61 zusammen mit

Zeebrugge (Rang 62) und Antwerpen (Rang 66) zu den Top 100 der globalen Containerhäfen. Wilhelmshaven hat in den letzten Jahren einen großen Sprung nach vorn gemacht und lag 2022 auf Rang 118.

Wie ist es möglich, dass der Hamburger Hafen, der immer als besonders schnell und zuverlässig galt, so abgestürzt ist? Eine entscheidende Ursache ist meines Erachtens, dass er der einzige große Containerhafen der Welt ist, der seinen Containerumschlag und die damit verbundenen Transportinfrastrukturen nicht Richtung Meer verlagert hat, sondern immer noch mitten in das bestehende Stadtgefüge eingezwängt hält. Dies führt dazu, dass sich Stadtentwicklung und Hafententwicklung immer mehr gegenseitig blockieren.

Hafententwicklungsplan 2040 – nur gute Nachrichten

Im Juni 2023 hat der Senat einen neuen Hafententwicklungsplan 2040 (BWI 2023) vorgelegt, in dem strategische Handlungsfelder, Ziele und Leitmotive der zukünftigen Hafententwicklung formuliert werden. Erstaunlicherweise taucht keines der oben angedeuteten Probleme in dem Dokument auf. Et-

was salopp könnte man sagen, es gibt nur gute Nachrichten aus dem Hafen. Beispielhaft hierfür sind die Ausführungen zu der Frage der seewärtigen Erreichbarkeit, die entscheidend für die Zukunft des Hafens ist: »Durch die erfolgte Fahrinnenanpassung im Bereich der Zufahrt wurde bereits eine entscheidende Grundlage für die Zukunftsfähigkeit des Hafens geschaffen« – so die Ausführungen in dem HEP (BWI, Bd. 2: 46). Auch die zukünftige Größenentwicklung der Containerschiffe mit Stellplätzen von über 28 000 Containern (TEU), die von Fachleuten für möglich gehalten werden, sind nach HEP kein Problem: »Die vorhandene seewärtige Zufahrt schließt ein weiteres Schiffsgrößenwachstum nicht aus.« (BWI, Bd. 1: 29) Die Tatsache, dass Hamburg als einziger größerer Hafen seinen Containerumschlag nicht Richtung Meer verlagert hat, wird als ökonomischer und ökologischer Vorteil gepriesen: »Dieser Seetransport tief ins Binnenland verkürzt die Landwege und reduziert mit Blick auf die gesamte Logistikkette die Kosten und die CO₂-Emissionen des Warentransports.« (Ebd.: 27) Kein Wort zu den Milliarden Euro, die das Unterhaltsbaggern und eine dauerhafte Anpassung der Fahrinne an die Ausmaße der Containerriesen kosten würden. Und die mit dem Kreislaufbaggern

und der Schlickverklappung verbundene Zerstörung der Ökosysteme von Elbe und Nordsee sowie die progressiv steigende Sturmflutgefahr durch den ausgebagerten Strömungskanal der Elbe tauchen im HEP noch nicht einmal als Fragen auf.

Der Hafen – Motor der Wirtschaft und wichtigster Arbeitgeber der Stadt?

Das zentrale Credo des Hafentwicklungsplans lautet: »Der Hafen ist seit jeher Motor für Wirtschaft und Wohlstand in Hamburg« – und dieses Credo kann man in nahezu allen vorangehenden Hafentwicklungsplänen finden. Dies ist das unerschütterliche Glaubensbekenntnis dieser Stadt. Es gibt keine Partei in der Bürgerschaft, die daran Zweifel aufkommen lässt. Und die besonders Gläubigen berufen sich dabei auf die Präambel der Verfassung der Freien und Hansestadt Hamburg.¹ Dem Primat des Hafens wird damit implizit Verfassungsrang zugesprochen.

Das Schlüsselargument für das Primats des Hafens sind die Arbeitsplätze, die durch den Hafen geschaffen und gesichert werden. Bei der empirischen Untermauerung dieses Arguments hat Hamburg eine unbestreitbare »Meisterschaft« entwickelt und stellt dabei Häfen wie Rotterdam, die beim Umschlag die Nase vorn haben, weit in den Schatten. So hatten im Jahr 2015 Rotterdam einen Güterumschlag von rund 440 Millionen Tonnen und Hamburg von rund 140 Millionen Tonnen. In dem offiziellen Wirtschaftsbericht der Stadt Rotterdam von 2015 war zu lesen, dass im Stadtgebiet Rotterdams rund 44 000 Menschen und in der ganzen Stadtregion rund 63 000 Menschen im Hafen und in den Hafenindustrien ihren Arbeitsplatz haben (Rotterdam 2015). In Hamburg wurden in nahezu allen offiziellen Verlautbarungen der Stadt seit 2011 immer wieder die gleichen Zahlen aufgelistet: Die Zahl der hafenabhängig Beschäftigten beträgt für die Stadt Hamburg 133 000 und für die gesamte Metropolregion 155 000. Diese Zahlen wurden mit großem Marketingaufwand im öffentlichen Bewusstsein verankert und sind regelmäßig in der Presse zu lesen.²

Im Hamburger Hafen ist der Containerumschlag seit dem Boomjahr 2007 um zwanzig Prozent zurückgegangen. Die Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen haben in dieser Zeit ihren Umschlag um vierzig Prozent gesteigert.

Es gehört zu den erstaunlichsten Veränderungen im neuen Hafentwicklungsplan, dass diese bisher so gehypten Zahlen nicht mehr auftauchen. Was ist passiert? Als Maßnahme eines geplanten Nationalen Hafenkonzepts hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Methoden-Studie zu einer einheitlichen Berechnung der Beschäftigungswirkungen von Häfen entwickeln lassen (ISL et al. 2019). Auf der Grundlage dieser Methoden-Studie entstand im Auftrag von Hamburg eine neue Untersuchung zur regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens (ISL et al. 2021). Zentral ist bei dieser Studie die Unterscheidung von »hafenbezogener« und »hafenabhängiger« Beschäftigung. So bezeichnet das Konzept »hafenbezogene Beschäftigte« Beschäftigte von Betrieben, die den Hamburger Hafen benutzen, zum Beispiel um Waren zu exportieren oder zu importieren, aber grundsätzlich auch andere Häfen benutzen könnten, ohne ihre Existenz zu gefährden. Hier ist also keine Abhängigkeit im Wortsinn, sondern nur ein »Bezug zum Hamburger Hafen« gegeben. Beschäftigung ist »hafenabhängig«, wenn die Tätigkeit ohne den Hamburger Hafen nicht stattfinden könnte oder gefährdet wäre.³

Unter dem Vorbehalt der empirischen Validität der Untersuchung sollen die Ergebnisse kurz zusammengefasst werden. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass in Hamburg nicht 133 000 Beschäftigte, sondern nur 47 100 Beschäftigte direkt und indirekt vom Hafen abhängig sind (ILS et al. 2021: XIV). Direkt vom Hafen sind nur 30 100 Beschäftigte abhängig, und auf den Terminals arbeiten insgesamt nur noch 4300 Beschäftigte. In der Metropolregion insgesamt sind nicht 155 000 Beschäftigte, sondern 60 200 Beschäftigte vom Hamburger Hafen abhängig, davon 30 730 direkt.

Es ist bezeichnend für den neuen Hafentwicklungsplan, dass die sich aus dem neuen Beschäftigungsgutachten ergebenden Korrekturen und Differenzierungen verschwiegen werden. So weit Zahlen zu Arbeitsplätzen im HEP genannt werden, werden nur hafenbezogene Arbeitsplätze benannt: 124 000 für die Metropolregion und 607 000 deutschlandweit (HEP, Bd. I: 24). Kein Wort dazu, dass nur ein geringer Teil dieser Arbeitsplätze wirklich vom Hafen abhängig ist. Dieser Umgang mit wissenschaftlichen Gutachten ist skandalös.

Die imaginierte Bedeutung des Hafens

Betrachtet man die Beschäftigung auf der Ebene einzelner Unternehmen, dann muss die These, der Hafen sei »der wichtigste Arbeitgeber der Region« (Hamburg Marketing) deutlich relativiert werden. Das Hamburger Abendblatt erstellt jeweils zum Jahresende eine Liste mit den 200 größten Arbeitgebern der Stadt. In der am 28. Dezember 2022 publizierten Liste steht das größte Hafenunternehmen, die »HHLA«, mit 3600 Arbeitsplätzen in Hamburg an 19. Stelle – weit nach einer ganzen Reihe von Industrieunternehmen wie Airbus, Lufthansa Technik AG, Jungheinrich oder Beiersdorf. Das nächstgrößte »Hafenunternehmen« ist die städtische Hafenverwaltung, die »Hamburg Port Authority« (HPA) mit 1850 Beschäftigten, und das drittgrößte Hafenunternehmen, Eurogate, kommt mit 970 Beschäftigten an 86. Stelle der Liste.

Die Reedereien, die man traditionell zur Hafengewirtschaft gezählt hat, haben sich von einer räumlichen Bindung an den Hafenumschlag emanzipiert und sind nicht mehr direkt »hafenabhängig«. So hat beispielsweise die weltgrößte Reederei, die »Mediterranean Shipping Company« (MSC), ihren Sitz am Genfer See, die zweitgrößte Reederei, APM-Maersk, hat ihren Hauptsitz in Kopenhagen, das kein Mainport für Container ist. Und die größte deutsche Reederei, Hapag-Lloyd, auf die noch genauer eingegangen wird, hat zwar ihren Hauptsitz in Hamburg, in einem Experteninterview hat mir allerdings ein Mitglied der Geschäftsleitung gesagt, dass die Reederei genauso gut am Genfer See sitzen könnte, wenn sie in Hamburg nicht das Traditionsgebäude am Ballindamm hätte.

Bei einem bewussten Blick auf die Unternehmenslandschaft und den Arbeitsmarkt Hamburgs wird man das Gefühl nicht los, dass es zwischen den ökonomischen Realitäten und den im öffentlichen Bewusstsein verankerten Bildern und Vorstellungen von der Hamburger Wirtschaft eine große Diskrepanz gibt. Die kollektiven Vorstellungen von der großen Bedeutung des Hafens haben ihre Wurzeln in einer jahrhundertalten Geschichte, auf die die Hamburgerinnen und Hamburger zu Recht stolz sind. Gleichwohl drängt sich mit Dringlichkeit die Frage auf, wie diese maritime Tradition in eine zukunftsfähige Vision und eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Wirtschafts- und Hafenpolitik weiterentwickelt werden kann.

Die Box – die disruptive Dynamik und nicht intendierten Folgen des Containers

Der ehemalige Trucker und Fuhrunternehmer Malcom McLean löste mit einer recht simplen Idee eine Revolution aus, deren vielfältige Folgen erst heute einigermaßen überschaubar sind. Er ärgerte sich über die mühsame Verladearbeit an der Kaikante und verwendete deshalb Aluminiumboxen, um unterschiedliche Waren einfacher vom Lastwagen auf das Schiff zu hieven. Einen Frachter ließ er für den Transport seiner Boxen umbauen und fuhr am 26. April 1956 mit 58 sta-

pelbaren Metallkisten von Newark nach Houston. Dies war die Geburtsstunde der Containerschiffahrt. Am 31. Mai 1968 wurde in Hamburg das erste Vollcontainerschiff, die »American Lancer« mit 272 Stahlboxen an Bord, von Feuerlöschbooten mit Wasserfontänen begrüßt. Auf dem Burchardkai hatte man bereits die erste Containerbrücke installiert.

Die Erwartungen waren groß. Das stark heterogene Stückgut widersetzte sich bisher einer Mechanisierung der Hafendarbeit. Der Hafen war im internationalen Seeverkehr immer ein »Flaschenhals« – teuer durch den großen Arbeitseinsatz und zeitraubend durch die langwierigen Arbeitsprozesse im Hafen. Der standardisierte und weltweit normierte Container eröffnete ungeahnte Möglichkeiten einer Mechanisierung und Automatisierung des Umschlags. Die Verkürzung der Hafentiegezeiten ermöglichte ein bislang unbekanntes Wachstum der Schiffgrößen. Standardisierung und Normierung der Ladeeinheit machten eine weltweite Standardisierung und Normierung der Informationen und damit den Einsatz von Computern zur Optimierung von Arbeitsabläufen und Logistikketten möglich. Dieser Innovationsschub hatte weitgehende Folgen. Er revolutionierte nicht nur die Hafendarbeit, die Hafeninfrastruktur, die Rolle der Häfen und die Weltschiffahrt, sondern auch die weltweite Arbeitsteilung. Die Fragen, wo was produziert wird, wo neue Arbeitsplätze entstehen und wo Arbeitsplätze verloren gehen, wurden mit dem Siegeszug des Containers und Computers neu gestellt und neu beantwortet. Die heutigen Formen der Globalisierung der Ökonomie, insbesondere der Aufstieg Chinas zur Werkstatt der Welt⁴, sind ohne den Container kaum vorstellbar.

»Demaritimisierung« der Hafenstädte

Der Hamburger Hafen hat heute einen Containerisierungsgrad von über 99 Prozent. Mit anderen Worten: Der traditionelle und arbeitsintensive Stückgutumschlag ist weitgehend aus dem Hafen verschwunden. Durch den Siegeszug des Containers kam es zu einer folgenschweren Entkopplung von Umschlagsentwicklung und Beschäftigung. Im

operativen Bereich der Hafengewirtschaft führte dies zu enormen Arbeitsplatzverlusten (vgl. u. a. Läßle 1998). Die mit dem *Zusammenspiel von Container und Computer* einhergehende Integration der Transportkette ermöglicht außerdem sogenannte »Haus-Haus-Verkehre«, wobei die Waren beim Versender in den Container gepackt und erst beim Empfänger wieder ausgepackt werden. Dadurch verlor der Hafen zusätzlich all die Tätigkeiten, die früher mit der Lagerung, Kommissionierung, Veredlung oder Verarbeitung von Waren im Hafen verbunden waren. Die OECD spricht von einer ökonomischen »Demaritimisierung« der Hafenstädte: dem Verlust der traditionellen Hafenfunktionen und der damit verbundenen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte. Gleichzeitig steigen die ökonomischen und ökologischen Kosten des Hafens. Um konkurrenzfähig zu bleiben, müssen Hafenanlagen und Hafeninfrastrukturen immer wieder an die immer größer werdenden Container-Carrier angepasst werden (siehe Ferrari et al. 2012: 7). Ein Teufelskreis.

Transformation des Hafens in eine menschenleere Containerschleuse

Gegenwärtig steht der Hamburger Hafen vor einer neuen *Rationalisierungs- und Automatisierungswelle*, die zu einer großen Verunsicherung der Beschäftigten im Hafen führt. Durch die Fortschritte der Digitalisierung, der Robotisierung und der Künstlichen Intelligenz haben sich bisher ungeahnte Automatisierungsmöglichkeiten der Hafenprozesse eröffnet: Es ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren durch das Zusammenspiel von *Container, Computer und Algorithmen* die Kernfunktionen des Hafens in eine *vollautomatisierte Containerschleuse* transformiert werden.

Der menschenleere Hafen der Zukunft ist in Rotterdam bereits zu besichtigen, wo inzwischen die ersten vollautomatisierten Terminals im Probelauf sind. Der Containerumschlag wird von Algorithmen gesteuert und von Robotern durchgeführt: vom automatisierten Containerlager, dem robotisierten Transport vom Schiff zum Lager bis zu den ferngesteuerten Containerbrücken. Abseits

der Kaikante steht ein gläserner Turm, in dem ein Operator vor dem Bildschirm sitzt und zwei bis drei Containerbrücken und deren Entlade- oder Beladevorgänge beaufsichtigt und teilweise noch per Joystick steuert. Ansätze eines automatisierten Containerterminals gibt es auch bereits auf dem Terminal Altenwerder, wo weit und breit kein Mensch zu sehen ist und die sogenannten »Automated Guided Vehicles«, die wendigen Transportroboter, 48 Stunden ohne Unterbrechung arbeiten. Aber dies ist nur eine bescheidene Vorform der jetzt anstehenden Automatisierungswelle.

Aus Zukunftserwartungen wurden Zukunftssorgen

Anfang des Jahres hat die HHLA durchsickern lassen, dass in den kommenden Jahren durch die Automatisierung von Arbeitsabläufen auf ihren Terminals pro Jahr 1,25 Millionen Arbeitsstunden eingespart werden sollen, um in den anstehenden Verhandlungen den Reedereien bessere Konditionen anbieten zu können. Seit Juni wird öffentlich darüber diskutiert, wie auf dem Burchardkai, wo in den 1960er Jahren die Containerisierung erwartungsvoll begonnen wurde, 800 000 Arbeitsstunden eingespart werden können. Damit würden mehr als 400 der gegenwärtig eintausend Arbeitsplätze wegfallen. Die Beschäftigten bangen um ihre Arbeitsplätze. Noch wird um sozialverträgliche Lösungen gerungen. Das Unternehmen will »betriebsbedingte Kündigungen« vermeiden. Aber der Druck der Reedereien ist groß. Es wird behauptet, Häfen wie Rotterdam und Antwerpen, die schon weiter seien bei der Automatisierung, könnten die einzelnen Boxen etwa zwanzig bis dreißig Euro billiger umschlagen. Der Teufelskreis verstärkt sich.

Exkurs: New York ein Lehrstück – Niedergang des Hafens und Neuerfindung der Stadt

New York, das durch seinen Hafen zu der größten Stadt der USA und einer dominanten »Global City« aufgestiegen ist und in dessen Hafenumgebung die Idee des Containers entstand, hat durch die disruptive Dynamik des Containers seine Hafenfunktionen weitge-

Das zentrale Credo des neuen Hafenenwicklungsplans von 2023 lautet: Der Hafen ist seit jeher Motor für Wirtschaft und Wohlstand in Hamburg. Dies ist das unerschütterliche Glaubensbekenntnis dieser Stadt.

hend verloren. In seinem Buch »The Box« beschreibt Marc Levinson (2016), wie diese neue Technologie die »mächtige ökonomische Maschine« des Hafens von New York obsolet werden ließ (ebd.: 102). Dieser Hafen, der lange Zeit der größte Hafen der Welt war, war Grundlage vielfältiger Jobs – Jobs für Docker, Lagerhaltung, Trucking und Transportdienstleistungen sowie Handels- und Finanzfunktionen. Dazu kamen die für den städtischen Arbeitsmarkt wichtigen Nahrungsmittelfabriken, die importierte Rohstoffe verarbeiteten. Auf den Docks zeigten sich die Probleme am schnellsten.

»The container is digging our graves and we cannot live of containers«, formulierte ein Gewerkschaftsführer Anfang der 1970er Jahre die Stimmung im Hafen (ebd.: 128). Ende der 1970er Jahre waren die meisten New Yorker Docks nur noch Geschichte. Während New York in den »Hafenindustrien« in den 1970er Jahren 70 000 Beschäftigte verlor, stieg auf nationaler Ebene deren Anteil um über dreißig Prozent an. Der Container hatte die Standortvorteile des Hafens entwertet und auf den Kopf gestellt: »Now, a company could replace its crowded multi-story plant in Brooklyn or Manhattan with a modern, single-story factory in New Jersey or Pennsylvania ... and could send a container of goods to Port Elizabeth for a fraction of the costs of a plant in Manhattan or

Brooklyn.« (Ebd.: 133) Die Jobs wanderten in andere Regionen. Der Container befreite sie von der räumlichen Bindung an den Hafen. Nach Levinson war diese Entwicklung keine Besonderheit New Yorks: »New York was only the first established shipping center whose economy would be transformed in ways that were unimaginable before the container arrived on the scene.« (Ebd.: 134)

Von der Hafenstadt zur Ideenstadt und der »next economy«

In einem Forschungspaper über den Aufstieg New Yorks zur größten Stadt der USA durch seinen Hafen untersucht Ed Glaeser von der Harvard Universität, wie New York den Niedergang seines Hafens verarbeitet und aus dieser Transformation ökonomisch gestärkt hervorgegangen ist (Glaeser 2005). Er zeigt vor allem, wie die traditionellen, mit dem Hafen verbundenen Standortvorteile (»location economies«) durch den dramatischen Fall der Transportkosten entwertet wurden und wie an deren Stelle die Agglomerationsvorteile (»agglomeration economies«) der großen, dichten Stadt traten. Aus der »Hafenstadt« wurde eine »Ideenstadt« mit einem innovativen Milieu, das die Entstehung von neuen Ideen und neuem Wissen begünstigte (ebd.: 33). Glaeser betont, dass in einer Hafenstadt nicht nur Waren gehandelt und transportiert werden, sondern immer auch Ideen. Außerdem sind Hafenstädte traditionell offen für Fremde und Zuwanderer, die neue Ideen und eine Vielfalt von Kulturen mitbringen. Dieses maritim geprägte, innovative Milieu ist irgendwann nicht auf den Umschlag von Waren angewiesen, sondern vor allem auf die sozialökonomischen und kulturellen Netzwerke der Stadt.

Seit der Jahrhundertwende zeigt sich in New York und anderen Städten eine neue Form städtischer Produktion, das sogenannte »urban manufacturing«, durch das sich die »Ideenstadt« wieder eine produktive Basis schafft (vgl. Läßle 2018). Diese neue urbane Produktion ist nicht zu vergleichen mit den alten »Schornsteinindustrien« des Hafens. Sie besteht vor allem aus Start-ups, einem Mix aus innovativen Klein- und Mittelbetrieben, die – vielfach basierend auf digi-

talent Technologien – ihre kundenspezifische Produktion auf die städtische Nachfrage ausrichten. Die Etagenfabriken und Werfthallen, aus denen in den 1970er und 1980er Jahren die hafenabhängigen Industriebetriebe und Werften ausgezogen sind, bieten für diese Form der »next economy« ideale Entwicklungsräume.

Renaissance des New Yorker Hafens durch Hafenkooperation

Noch eine letzte Anmerkung zum Hafen von New York. In den 1950er Jahren ist in New

Jersey außerhalb der städtischen Strukturen an der Hudson Bay, südlich von Manhattan, der neue Hafen »Port Elisabeth« entstanden. Bei dem Aufkommen des Containers machte New Jerseys Politik deutlich, dass die Zukunft der Containerschifffahrt in New Jersey und nicht in New York stattfinden wird. Und so ist es auch gekommen. Nur dass heute die immer weiter ausgebauten Containerhafenanlagen in New Jersey gemeinsam von der »Port Authority of New York and New Jersey« (PANYNJ) betrieben werden. Als im vergangenen Jahr der Hamburger Hafen auf

der Liste der zwanzig größten Häfen der Welt von New York auf den 20. Platz abgedrängt wurde, war dies der gemeinsame Hafen von New York und New Jersey.

Teil 2 mit dem Literaturverzeichnis und Anmerkungen wird im DAB 07/08 abgedruckt.

Sommerfest von HAK und HIK-Bau

Auch in diesem Jahr feiern die Hamburgische Architektenkammer und die Hamburgische Ingenieurkammer-Bau wieder mit ihren Mitgliedern sowie zahlreichen externen Gästen ein gemeinsames Sommerfest. Es findet statt am 8. Juli 2024 um 19.00 Uhr im Design Zentrum Hamburg (Hongkongstraße 8, 20457 Hamburg). Um Anmeldung bis zum 1. Juli 2024 wird gebeten unter www.akhh.de/sommerfest.

HAK-Geschäftsstelle auf Betriebsausflug

Die Geschäftsstellen der Hamburgischen Architektenkammer sowie der Hamburgischen Ingenieurkammer-Bau bleiben am Dienstag, den 25. Juni 2024, ganztägig geschlossen aufgrund des alljährlichen Betriebsausflugs der Mitarbeitenden. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Endspurt: Fortbildung Juni bis Juli 2024

Mehr Informationen zur Fortbildung gibt es unter www.akhh.de/fortbildung. Dort finden Sie das tagesaktualisierte Programm, detaillierte Informationen zu den Inhalten der einzelnen Seminare und Lehrgänge, die Fortbildungssatzung, Merkblätter zur Dokumentationspflicht Fortbildung (Nachweise sammeln!) für Mitglieder und Drittveranstalter, unsere Teilnahmebedingungen und eine kurzweilige Einführung zum Qualifizierungsprogramm BIM nach BIM Standard Deutscher Architekten- und Ingenieurkammern. Gerne beantworten wir Ihnen auch telefonisch Ihre Fragen und nehmen Anregungen zum Programm entgegen. Sie erreichen uns unter 040 441841-20, fortbildung@akhh.de, Frau Lerche unter -22 und Herrn Feige unter -25 direkt.

Hinweis zu den Formaten:

- P:** Präsenz-Seminar (findet in der Regel in der Hamburgischen Architektenkammer statt, Näheres siehe Webseite)
- W:** Online-Seminar
- H:** Präsenz-Online-Seminar (Sie haben die Wahl!)
- B:** Blended Learning

Zur Staffelung der Gebühren:

Mitglieder / Gäste / Ermäßigt / JM junge Mitglieder / ExG Existenzgründer*innen

Stand 15. Mai 2024

Programmänderungen bleiben vorbehalten.

Juni

HAK241.61W

Samstag, 1. Juni 2024

Phase „0“ Nutzer*innenbedarfsplanung – Grundlagen

Samira Sinno, Dana Imken, Björn Deutsch
210,- € / 280,- € / 100,- € / ExG 100,- €

HAK241.62P

Montag, 3. Juni 2024

Aktuelles Bauplanungs- und Bauordnungsrecht – dargestellt anhand von Praxisbeispielen

Gero Tuttlewski, Florian Wernsmann, Jens Patzke
190,- € / 280,- € / 90,- € / JM 50,- € / ExG 90,- €

HAK241.63P

Dienstag, 4. Juni 2024

Bauüberwachung Teil 3 – Abnahme · Mängel · Vergütung · Kostenplanung
Hans-Albert Schacht

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- €

HAK241.22B

4. Juni bis 4. Juli 2024

4. BIM Modul 2 – Informationserstellung – BIM Standard Deutscher Architekten- und Ingenieurkammern

div. Referent*innen

1.960,- € / 2.360,- € / 1.460,- €

HAK241.21B

4. Juni bis 10. September 2024

4. BIM Modul 4 – Informationsmanagement – BIM Standard Deutscher Architekten- und Ingenieurkammern

div. Referent*innen

2.940,- € / 3.540,- € / 2.340,- €

HAK241.64W

Donnerstag, 6./13. Juni 2024

Ökobilanzierung gemäß dem Qualitätssiegel Nachhaltiges Gebäude (QNG) für Nichtwohngebäude

Viola John und Duygu Yüçetas

480,- € / 720,- €

HAK241.65P

Dienstag und Mittwoch, 11./12. Juni 2024

„Doch!“ – Durchsetzung am Bau und im Büro

Arno Popert

315,- € / 400,- € / 150,- €

HAK241.66P

Donnerstag, 13. Juni 2024

Bauleitung Teil 1: Bauleitung – die schönste Aufgabe im Bauzirkus!

Jürgen Steineke

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- €

HAK241.67P

Freitag, 14. Juni 2024

Sich als Architektin positionieren, in der Baubranche durchsetzen, eigene Ziele erreichen

Heidi Tiedemann

175,- € / 250,- € / 85,- € / JM 55,- € /

ExG 85,- €

Neu im Programm**HAK241.80P**

Samstag, 15. Juni 2024

Bauen im Bestand – die zweite Chance zur Realisierung nachhaltiger Gebäudekonzeptionen

Stefan Horschler

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- € /

ExG 80,- €

HAK241.68P

Mittwoch, 19. Juni 2024

Barrieren im Außenraum: Erfahren – Erkennen – Vermeiden, Selbsterkundungstour und Vortrag

Sylvia Pille-Steppat, Joachim Becker

90,- € / 165,- € / 45,- € / JM 40,- € /

ExG 45,- €

HAK241.73P

Donnerstag, 20. Juni 2024

Arbeitsstättenrecht mit aktuellen Änderungen – Grundlage für gewerblich genutzte Bauten

Reinhild Müller

115,- € / 190,- € / 55,- € / ExG 55,- €

HAK241.69P

Dienstag, 25. Juni 2024

Denkmalpflege für Architekt*innen

Anna Katharina Zülch

115,- € / 190,- € / 55,- € / JM 45,- €

Juli**HAK241.70P**

Donnerstag und Freitag, 4./5. Juli 2024

Deutsch für Architekt*innen und Ingenieur*innen Teil 2: von der Ausführungsplanung bis zur Baustelle

Felix Friedrich

295,- € / 350,- € / 135,- €

HAK241.71P

Dienstag und Mittwoch, 9./10. Juli 2024

„Wen? – Oha!“**Typen im Projekt richtig nehmen**

Arno Popert

315,- € / 400,- € / 150,- €

HAK241.72P

Donnerstag, 11. Juli 2024

Bauleitung Teil 2: Kostenmanagement in der Bauausführung

Jürgen Steineke

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- €

HAK241.30P

Freitag, 12. Juli 2024

Graue Energie, Ökobilanzierung von Gebäuden

Stephan Rössig

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- €

Neu im Programm**HAK241.84W**

Freitag, 23. Juli 2024

Infoveranstaltungen zum Qualifizierungsprogramm BIM nach BIM Standard Deutscher Architekten- und IngenieurkammernEberhard Beck, Nikolas Früh und Steffen Feierabend
kostenlos**IMPRESSUM**Hamburgische Architektenkammer
Verantwortlich i.S.d.P: Claas Gefroi
Referent für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
der Hamburgischen ArchitektenkammerGrindelhof 40, 20146 Hamburg
Telefon (0 40) 44 18 41-0 (Zentrale)
Telefax (0 40) 44 18 41-44
E-Mail: gefroi@akh.deVerlag, Vertrieb, Anzeigen:
Solutions by HANDELSBLATT
MEDIA GROUP GmbH (siehe Impressum)Druckerei: Bechtle Graphische Betriebe
u. Verlagsgesellschaft GmbH & Co. KG,
Zeppelinstraße 116, 73730 EsslingenDas DABRegional wird allen Mitgliedern der
Hamburgischen Architektenkammer zuge-
stellt. Der Bezug des DAB regional ist durch
den Mitgliedsbeitrag abgegolten.