



Fotos: Markus Dorf Müller (Dorf Müller Klier)

„Nur mit Hartnäckigkeit lässt sich etwas erreichen.“

Im November 2021 ging Professor Jürgen Bruns-Berentelg in den Ruhestand. Er war seit 2003 Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH und hat in dieser Funktion eines der größten Stadtentwicklungsareale Europas maßgeblich geprägt. Zum Abschied führte Claas Gefroi ein Interview mit ihm, dass wir in zwei Teilen abdrucken. Dies ist der zweite Teil. Der erste Teil ist erschienen im DAB 01-2022.

Gefroi: Bleiben wir beim Thema Klima und Nachhaltigkeit. Klimaschutz ist das eine, das andere ist das Klimafolgen-Management. Die Auswirkungen des Klimawandels werden auch Hamburg treffen – wir sprachen bereits über den Flutschutz. Aber auch Hitze, Trockenheit und Starkregen werden sich häufen. Inwiefern sind diese Gefahren bei der Planung der HafenCity berücksichtigt worden? Retentionsflächen gibt es nicht, der Grad der Bodenversiegelung und die bauliche Dichte sind sehr hoch, auch sind in den Straßenräumen kaum Bäume zu sehen. Und auch Gründächer gibt es nur vereinzelt. Ist die HafenCity als Zukunftsstadt auf diesem Feld gut aufgestellt? Oder steht der Anspruch, eine Erweiterung der Innenstadt zu bauen, einer resilienten Stadtgestaltung entgegen?

Den Klimawandel begrenzen – und mit ihm leben lernen

Bruns-Berentelg: Ich denke nicht, dass sich das ausschließt. Natürlich ist die HafenCity Ausdruck ihrer Planungs- und Entstehungszeit. Man muss sehen, dass diese Fragen Anfang des Jahrtausends in der Stadtplanung und im Städtebau noch keine solche Rolle spielten wie jetzt. Zudem ist die HafenCity nachhaltiger, als viele denken. Straßenbegleitende Baumpflanzungen im engen Abstand wird es am Ende der Bauzeit jedes Abschnitts geben. Der Lohsepark und der Baakenpark sind zudem sehr stark auf Biodiversität ausgerichtet. Der Lohsepark allein weist 28 Baumarten auf und im Norden gibt es eine neue ökologische Röhrichtzone zum Tidegewässer statt einer Kaimauer. Die Vielfalt ist ziemlich einzigartig für einen städtischen Park dieser Größe. Was die Retentionsflächen betrifft: Diese sind kein Selbstzweck bei dem sehr hohen Grundwasserspiegel und den schmalen Kaizonen, die mit den Promenaden keine sinnvolle Möglichkeit lassen, Versickerungsflächen anzulegen. Auf der anderen Seite war es eine bewusste Entscheidung, die alten Kaimauern mit den Kaizonen zu erhalten und sie einzubinden in das gestalterische Konzept der Ha-

fenCity. Es geht dabei um die Bewahrung der ersten modernen Hafenanlagen Hamburgs, die im 19. Jahrhundert gebaut worden sind. Das Konzept der niedrigliegenden Kaiuferzonen mit den Promenaden schafft übrigens bei Extremhochwasser einen zusätzlichen Volumenraum für Überflutungen. Das besitzt eindeutig Priorität unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten. In Bezug auf die Gründächer haben wir für die östliche HafenCity bereits die Vorgabe, 30 Prozent der Dachflächen als Grünflächen auszubilden und weitere 30 Prozent als Solardachflächen zu nutzen. Das wird auch erreicht. Und es ist uns wichtig, dass die verbleibenden Dachflächen von den Bewohner*innen genutzt werden können, denn Gärten und Aufenthaltsflächen auf den Dächern stellen eine enorme Qualität dar. Mit dieser Kombination ist die HafenCity ein Vorreiter.

Gefroi: Gibt es noch weitere gebäudebezogene Ansätze?

Bruns-Berentelg: Es entstehen seit einigen Jahren experimentelle Gebäude wie das Moringa, das mehr begrünte Flächen besitzt als das bebaute Grundstück Fläche hat. Aber man muss immer sehr genau schauen, wie effektiv bestimmte Maßnahmen in Bezug auf die Einsparung von CO₂ sind. Manches hat eher symbolischen Charakter für die CO₂ Bilanz. Für die neue Grasbrookplanung haben wir das berechnet und erstaunlicherweise ist der Beitrag von Fassadenbegrünungen und Gründächern eher gering. Ihr Nutzen besteht eher darin, Biodiversität zu erzeugen sowie die Fassaden und den Straßenraum in Hitzeperioden abzukühlen.

Gefroi: Wie finden Sie heraus, welche Maßnahmen sinnvoll und effektiv sind und welche eher nicht? Haben Sie dafür ein Verfahren?

Bruns-Berentelg: In der HafenCity werden wir die neuen Experimentalbauten zum Teil über einen Zeitraum von fünf Jahren mit einem Monitoring-Programm in Zusammenarbeit mit der HafenCity Universität intensiv überwachen, um Schlüsse für die Bebauung unserer anderen Stadtteile zu ziehen. Dabei erhalten

wir sehr wertvolle Daten. Das Neue daran ist, dass es sich nicht um kleine Experimentalbauten auf der grünen Wiese handelt, sondern um große, 10.000 bis 20.000 qm Nutzfläche umfassende Gebäude im städtischen Quartierskontext. Prof. Werner Sobek ist zusammen mit vielen innovationsbereiten Bauherren und Architekt*innen unserer wichtigster Kooperationspartner und Ideengeber und wir haben mit seinem Büro an Konzepten gearbeitet, die graue Energie beim Bauen und damit die CO₂-Emissionen nachhaltig zu reduzieren, denn sie sind viel bedeutsamer als die betrieblichen Emissionen. Da geht es ganz stark um Baustoffe, Materialtrennung, Volumenreduktion sowie Minderung der transportbedingten Emissionen. Wir akkumulieren viel Wissen, das dann beispielsweise beim Grasbrook für den Bau eines emissionsarmen Stadtteils genutzt werden kann. Es sind schon mehr als ein Dutzend großer Gebäude auf den Weg gebracht worden mit unterschiedlichen Nachhaltigkeitskonzepten unter Beteiligung unterschiedlicher Architekt*innen, Bauherren und mit unterschiedlichen Nutzungskombinationen. Und es entsteht ein eigenes Nullemissionsgebäude für die HafenCity GmbH.

Gefroi: Aber wie übertragbar sind solche vermutlich recht teuren Experimentalbauten? Sie entstehen in der HafenCity ja unter ganz bestimmten Bedingungen, mit Förderungen, möglicherweise auch bei reduzierten Grundstückspreisen. Ist die Erstellung solcher Bauten auch realistisch unter normalen Marktbedingungen? Sind solche Gebäude wirtschaftlich?

Bruns-Berentelg: Diese Bauten sind nicht gefördert, sondern werden durch die HafenCity Hamburg GmbH durch differenzierte Schichtwerte bei den Grundstückspreisen wirtschaftlich ermöglicht. Wir alle müssen – das betrifft die Bauherren, die Architekt*innen, die Ingenieur*innen, die Hersteller und alle anderen am Planen und Bauen Beteiligten – in den nächsten 10 Jahren noch sehr viel lernen und dabei auch die Kostensenkungspotentiale des Lernens nutzen. Wir kennen noch nicht ausreichend genau die höchst anspruchsvollen Bedingungen für den Bau einer klimaneutra-



len Stadt. Vieles wird gerade erstmalig ausprobiert. Aber wir haben diese Innovation angestoßen: in der Hafencity, und konzeptuell bereits auf dem Grasbrook, am Billebogen, in der Science City. Das ist die Herausforderung: Lösungen zu entwickeln, die nachhaltig und CO₂-reduzierend sind, aber auch kaufmännisch funktionieren und damit die Immobilienmärkte verändern. Garbe Immobilien hat nach eigenen Angaben beim Holzhochhaus „Roots“ in der Hafencity sicherlich 10 oder 15 Prozent höhere Baukosten, aber die Entwickler sind zuversichtlich, diesen Gebäudetypus so weiterzuentwickeln, dass er in den nächsten Jahren für vielleicht nur noch fünf Prozent oder ohne Mehrkosten realisierbar ist. Wir schaffen mit den jetzigen experimentellen Bauten in der Hafencity die Wissensvoraussetzungen und die ökonomischen Voraussetzungen dafür, dass diese Baukultur des anspruchsvollen nachhaltigen Bauens auf die gesamte Stadt übertragen werden kann. Und wir schaffen das dadurch, dass wir auf den städtischen Grundstücken die Innovationskosten tragen.

Nachhaltigkeit und Klimaschutz beim Bauen: Was der Staat tun muss

Gefroi: Was können Städte, Länder und der Bund tun, um die Innovationen voranzubringen?

Bruns-Berentelg: Nachhaltige Gebäudekonzepte sind zunächst aufwändiger und teurer in der Umsetzung und darauf müssen die Grundstücksmärkte reagieren, indem der „normale Markt“ verpflichtende Nachhaltigkeitsstandards als preislimitierend berücksichtigt. Dazu sind neben Anreizsystemen stärkere Regulierungen notwendig. Das klimaneutrale Bauen muss zum Standard gemacht werden, beispielsweise in der Hamburger Bauordnung. Es ist ein Denkfehler, dass Boden einen quasi natürlichen, legitimen Preis hat und damit anspruchsvolles Bauen zu höheren Preisen führen muss. Will man tatsächlich eine große Veränderung erzielen, können die notwendigen Rahmenbedingungen und Auflagen nicht auf Grundstücke beschränkt bleiben, die von der Stadt und städtischen Gesellschaften verkauft oder im Erbbaurecht vergeben werden. Wie man preiswertes und klimaneutrales Bauen miteinander vereinbart, ist eine Schlüsselfrage für die Zukunft unserer Städte.

Gefroi: Momentan passiert in dieser Hinsicht in Hamburg nicht viel. Ist es ein Problem, dass die Stadt zu sehr auf Partnerschaft mit der Immobilienwirtschaft setzt, beispielsweise im Bündnis für das Wohnen, und so kaum in der Lage ist, Rahmenbedingungen zu setzen auch gegen Widerstände?

Bruns-Berentelg: Ich habe mich zumindest sehr dafür eingesetzt, dass die Regeln des

Bündnisses für das Wohnen nicht einfach auf die Hafencity übertragen werden. Sie wären schwer in Einklang zu bringen gewesen mit unserem innovativen Ansatz. Unsere Grundstücke finanzieren dieselben Standards für den geförderten Wohnungsbau bei erheblich niedrigeren Bodenschichtwerten für die geförderten Wohnungen, die die gleichen Qualitäten in Bezug auf Nachhaltigkeit haben wie frei finanzierte Wohnungen. Insofern ist die Nachhaltigkeitsqualität der Hafencity sozial „nutzerblind“.

Auf vielen Spuren in die Zukunft? Verkehr in der Hafencity

Gefroi: Wenn wir über Klimaverträglichkeit und Nachhaltigkeit reden, müssen wir auch über Verkehr sprechen. Die Hafencity ist mittlerweile mit Bussen und U-Bahn bestens angebunden, doch im Stadtraum dominiert der motorisierte Individualverkehr. Es gibt vier-, teilweise sogar sechspurige Straßen, die nicht nur zur Erschließung des Stadtteils dienen, sondern als Durchgangsstraßen genutzt werden um von der Innenstadt zu den Elbbrücken zu gelangen und vice versa. Fahrradwege gab es erst gar nicht, dann mal auf den Fußwegen, dann wieder auf den Straßen. Lediglich am Baakenhafen versucht man es mal mit autoarmen Konzepten. Woran

liegt das? Wollte die Stadt etwas anderes als die Hafencity Hamburg GmbH?

Bruns-Berentelg: Ja, das war zunächst so. Ich habe zwischen 2004 und 2006 die gesamte Verkehrsplanung der Hafencity auf den Prüfstand stellen lassen und die Frage gestellt, ob die Hafencity tatsächlich vierspurige Straßen benötigt. Das entscheidende Problem sind die städtischen Verkehrsprognosen. Diese Überprüfung hat ergeben, dass selbst wenn wir nur 60 Prozent des prognostizierten motorisierten Individualverkehrs hätten, die Schwelle zur Vierspurigkeit übersprungen würde. Täglich 20.000 Fahrzeuge in der Shanghaiallee und 40.000 in der Versmannstraße: Das lässt sich tatsächlich nur mit vier Spuren bewältigen. Unter dieser Bedingung haben wir keine andere Verkehrsplanung genehmigt bekommen. Vieles haben wir dennoch erreicht: Die Osakaallee haben wir beispielsweise von vier auf drei Spuren reduziert. Das Verkehrskonzept der Hafencity ist in der Mikroerschließung für Fußgänger und Radfahrer sehr gut und wir haben die Stadt der kurzen Wege unter feinkörnigen Nutzungsmischungsbedingungen realisiert, tatsächlich die 10-Minuten-Stadt, in der alles Wichtige in kurzer Zeit zu Fuß oder per Fahrrad erreichbar ist. In der östlichen Hafencity haben wir die Zahl der Stellplätze auf 0,4 pro Haushalt begrenzt und gleichzeitig ein stationäres Carsharingsystem unter Nutzung dieser Stellplätze eingeführt. Bis auf die Frage des Durchgangsverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen haben wir auch das Verkehrskonzept mit der Zeit sehr auf Nachhaltigkeit trimmen können.

Gefroi: Warum musste die Aufnahme von Durchgangsverkehr sein? Es gibt doch mit der Willy-Brandt-Straße und der Amsinckstraße zwei große Durchgangsstraßen, über die man zu den Elbbrücken gelangen kann. Warum diese zusätzliche Route über die Überseeallee und Versmannstraße?

Bruns-Berentelg: In der Hafencity und den umliegenden Stadtarealen Grasbrook und Billebogen entstehen 60.000 bis 70.000 Arbeitsplätze zusätzlich und bis Mitte der 2030er Jahre auch etwa 12.000 Wohnungen. Die Ver-

kehrsbedarfe müssen auch abgebildet werden, trotz hervorragenden ÖPNVs. Die Amsinckstraße ist laut Verkehrsplanung seit vielen Jahren am Limit. Der Knotenbereich aus Amsinckstraße, Heidenkampsweg und Billhorner Brückenstraße ist notorisch überlastet. Dieser Bereich soll durch die Versmannstraße entlastet werden. Ich bin froh, durchgesetzt zu haben, dass die Versmannstraße zumindest für fünf Jahre weiter zweispurig bleibt. Ich würde mich freuen, wenn sich die Politik dazu durchringt, sie dauerhaft zweispurig zu halten, wenn das nur annähernd unter neuen Rahmensetzungen möglich ist. Die planerischen Voraussetzungen dafür von Seiten der Hafencity haben wir erarbeitet. Wir haben auch in Abstimmung mit Verkehrssenator Dr. Tjarks ein Workshopverfahren mit Bewohnervertreter*innen durchgeführt mit dem Ziel, die Shanghaiallee zumindest temporär auf zwei Spuren zu reduzieren. Das wird hoffentlich im Jahr 2022 umgesetzt. Wir haben auch vom Verkehrsplanungsbüro ARGUS ein Gutachten erstellen lassen für eine Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Hafencity und dafür die grundsätzliche Zustimmung der Behörde für Stadtentwicklung gewonnen. Das würde die Abgas- und Lärmemissionen in der gesamten Hafencity erheblich reduzieren und eine ganz andere Stadt- und Lebensqualität erzeugen. Es bestehen jedoch Bedenken, dass eine solche Maßnahme den Wirtschaftsverkehr beeinträchtigt. Möglicherweise brauchen wir da auch eine Regelung oder Experimentalklausel des Bundes, damit ein Vorhaben auf der Ebene eines ganzen Stadtteils und auf Hauptverkehrsstraßen in Deutschland rechtlich sicher umgesetzt werden kann.

Aus Erfahrungen lernen

Gefroi: Wir kommen zum Abschluss. Welchen Rat haben Sie Ihrem Nachfolger auf den Weg gegeben? Und: Welchen Rat würden Sie, nach fast 20 Jahren Erfahrungen mit der Hafencity, den Hamburger Politiker*innen in Bezug auf die Planung und Steuerung von Stadt auf den Weg geben?

Bruns-Berentelg: Wir müssen das Erbbaurecht als rechtliches Instrument verbindlich machen – und das bereits bei den nächsten großen Zukunftsprojekten wie Grasbrook, Billebogen und Science City, damit die differenzierten, auch sozial Nutzungsgemischten Stadtqualitäten und die Nachhaltigkeitsqualitäten einfacher aufgebaut werden und vor allem dauerhaft erhalten bleiben. Viele der Innovationen der Hafencity waren und sind nur möglich, weil die Hafencity Hamburg GmbH über die Grundstücke verfügte und die konzeptionellen und ökonomischen Rahmenbedingungen über das Eigentum setzen konnte. Auch im Vergleich zu anderen europäischen Städten wie Amsterdam und Stockholm hat sich Hamburg eine sehr privilegierte Situation erarbeitet. Ich glaube, die Politik hat noch nicht ausreichend erkannt, wie eng verbunden sowohl der transformative Innovationscharakter als auch der Kollektivgutcharakter von Stadt mit den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten des Grundbesitzes und der konzeptionellen Wertschöpfung aus der Grundstücksentwicklung verknüpft ist. 90 Prozent der Investitionen in den Hochbauten erfolgen aus privater Hand und da ist es nur logisch und folgerichtig, dass man auch jenseits der B-Pläne auf das Wie und Wofür starken Einfluss nehmen muss, wenn die urbane klimagerechte Stadt in zwei Jahrzehnten weitgehend etabliert sein soll. Dieses Handlungspotential darf nicht gefährdet und muss über ein speziell ausgestattetes Erbbaurecht noch gestärkt werden.

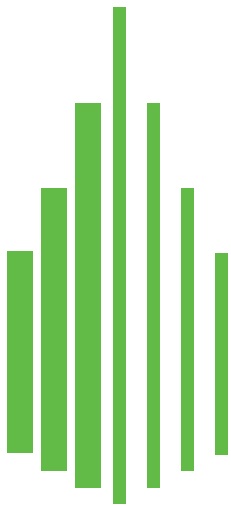
Gefroi: Und was raten Sie Ihrem Nachfolger im Amt?

Bruns-Berentelg: Aus eigener Erfahrung kann ich empfehlen, mit klarem Kompass für langfristige Qualität und nachhaltige Stadttransformation immer Innovationstreiber zu bleiben – und in jedem Fall sehr hartnäckig zu sein. Manchmal muss man sich auch unbeliebt machen in so einer führenden Position, denn nur mit Überzeugungskraft und Hartnäckigkeit lassen sich diese Ziele erreichen.

Gefroi: Ich danke Ihnen sehr für das Gespräch.

10. Hamburger Architektur Sommer in 2023:

Aufruf zur Teilnahme und Einladung zum Veranstalter*innentreffen



Hamburger
Architektur Sommer

In 2023, Kernlaufzeit Mai bis Juli, wird der nächste, der 10. Hamburger Architektur Sommer ausgetragen. Seit seiner Premiere haben Architekt*innen und Stadtplaner*innen das Profil und Programm des Hamburger Architektur Sommer durch eigene Veranstaltungsbeiträge geprägt und bereichert. Die Initiative Hamburger Architektur Sommer e.V. wünscht sich auch für das Programm 2023 wieder viele Initiativen aus den Architektur- und Stadtplanungsbüros und lädt alle Interessierten zum zweiten großen Veranstalter*innentreffen am 22. Februar 2022, 18.00 Uhr in das Bucerius Kunst Forum ein (nach Maßgabe des 2G-Modells). Sollte es die Corona-Lage erfordern, was zu Redaktionsschluss nicht unwahrscheinlich erscheint, wird die Veranstaltung alternativ online stattfinden.

Das Treffen dient dem Austausch, der Synergiebildung, der Inspiration, der Vernetzung und nicht zuletzt der Motivation aller

Beteiligten für das Jahr 2023. Wir bitten alle Teilnehmer*innen, ihre Vorhaben an dem Abend kurz vorzustellen. Von uns erhalten Sie Informationen zu den laufenden Vorbereitungen, zu Terminen und Fristen sowie den Teilnahmebedingungen. Sollten Sie noch keine konkreten Projekte/Ideen für 2023 haben, sind Sie ebenso herzlich willkommen. Um Anmeldung wird gebeten unter info@architektursommer.de, Tel. 040 441841-50.

Das Team des Hamburger Architektur Sommers steht Ihnen für weitere Informationen und Fragen unter den angegebenen Kontaktdaten gerne zur Verfügung. Können Sie sich eine Teilnahme am 22. Februar 2022 nicht einrichten, kontaktieren Sie das Team des Hamburger Architektur Sommers einfach direkt und lassen uns Sie uns frühzeitig in den Austausch zu Ihrem Veranstaltungsvorhaben gehen.

Ungültige Urkunde

Die auf **Gabriela Langosch** ausgestellte Urkunde über die Eintragung in die Architekten-liste des Landes Hamburg in der Fachrichtung Architektur am 02. August 1999 unter AL04969 wird für ungültig erklärt. Die Eintragung wurde gelöscht.

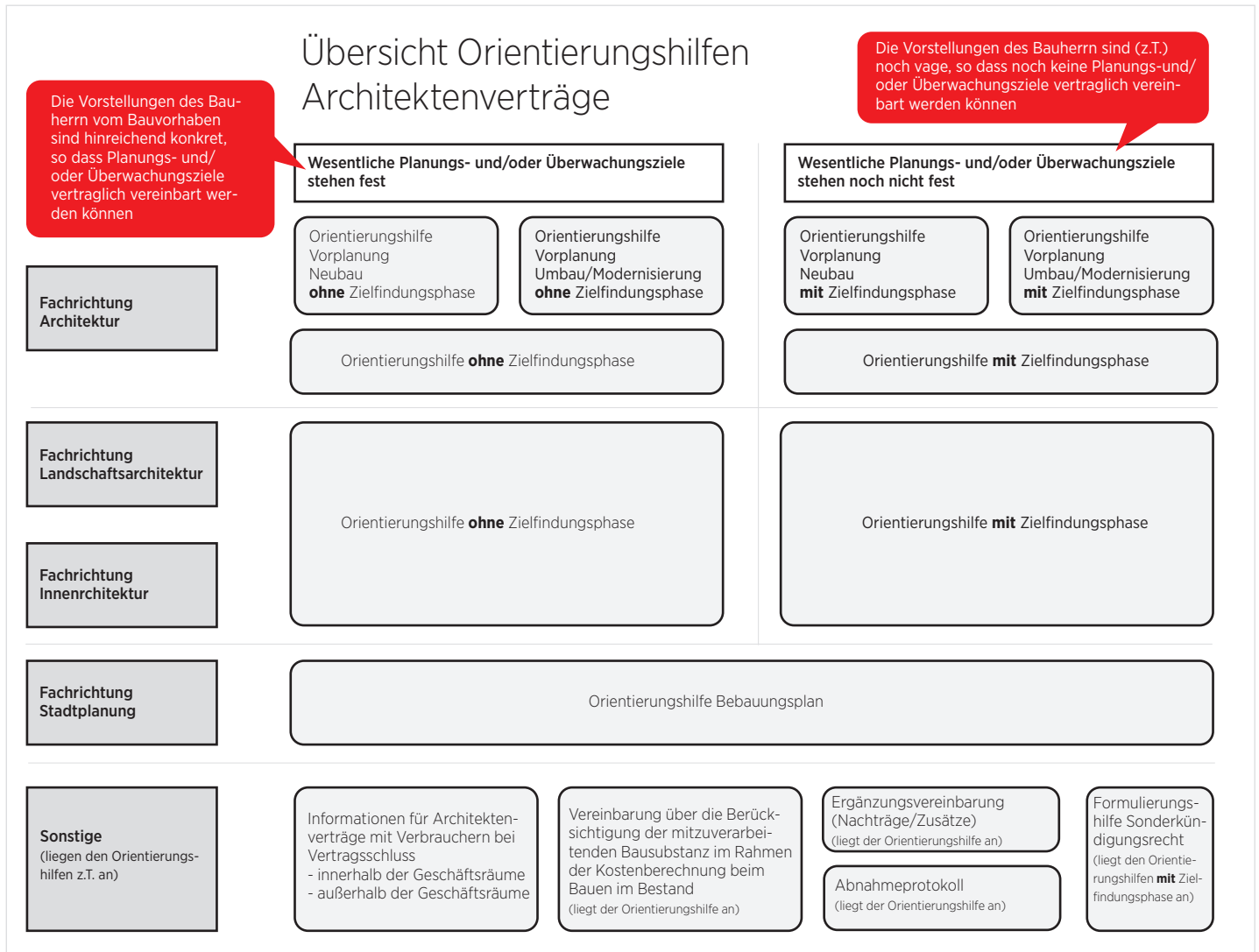
Hamburg, den 13. Januar 2022
Hamburgische Architektenkammer
Eintragungsausschuss

Neues Merkblatt zur Beendigung von Architektenverträgen

Wer einen Architektenvertrag schließt, geht davon aus, dass dieser sein Ende dann findet, wenn alle Leistungen erbracht sind und die Honorarzahlung vollständig geleistet ist. Kommt es so, dann bedarf es zur Beendigung des Vertrages keines weiteren Aktes. Soll ein Vertrag aber vorzeitig beendet werden, kann das entweder ein-

seitig durch Kündigung einer Partei oder einvernehmlich durch einen gemeinsamen Aufhebungsvertrag geschehen. Zu dem Thema Beendigung von Architektenverträgen gibt es ein neues Merkblatt der Kammer, dem auch eine Orientierungshilfe zum Erstellen eines Aufhebungsvertrages beigelegt ist. Mitglieder der Kammer können das Merkblatt nach erfolgreichem Login online unter Mitglied-

schaft -> Orientierungshilfen abrufen. Dort finden Sie auch alle weiteren Orientierungshilfen zur Erstellung von Verträgen nebst Begleitinformationen, die die Kammer ihren Mitgliedern kostenlos zur Verfügung stellt:



Roadshow „Phase Nachhaltigkeit“ mit Projektpräsentationen

Zusammen mit der Bundesarchitektenkammer hat die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB e.V.) im Jahr 2019 die Initiative „Phase Nachhaltigkeit“ ins Leben gerufen. Ziel ist es, über einen Schulterchluss der Architekt*innen die Transformation der Planungspraxis hin zur Nachhaltigkeit als Standard zu erreichen. Die unterzeichnenden Büros selbstverpflichten sich dazu, in ihren Gesprächen mit der Bauherrschaft die wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen zu forcieren. Im Fokus steht zudem der Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen den Teilnehmer*innen der Initiative.

Die inhaltliche Position der Initiative ist in der „Deklaration Nachhaltigkeit“ formuliert, einem Dokument für den Einsatz in Bau-

herr*innengesprächen. Aktuell gibt es die „Deklaration Nachhaltigkeit“ für die Bereiche Architektur und Innenarchitektur, eine Version Landschaftsarchitektur ist in Arbeit. Darin benannt sind konkrete Handlungsoptionen in Themenfeldern wie Suffizienz, Klimaschutz, Umwelt, zirkuläre Wertschöpfung, positive Räume und Baukultur. In Abstimmung mit den Architekt*innen können Bauherr*innen für ihr Projekt konkret definieren, welche Nachhaltigkeitsaspekte besondere Berücksichtigung in der Planung erfahren sollen – als Grundlage für eine zielgenaue, möglichst verbindliche Gebäudeplanung, die die wichtigsten Klimaschutz- und Nachhaltigkeitspunkte von Anfang an berücksichtigt.

Am 24. März 2022 von 17.00 bis 19.30 Uhr haben Sie Gelegenheit, die Initiative Phase

Nachhaltigkeit kennenzulernen. Der Vortrag von Dr. Christine Lemaitre, Geschäftsführer der Vorstand DGNB, wird ergänzt von Projektpräsentationen aus der Praxis. Jasna Moritz, Partnerin bei kadawittfeldarchitektur, und Martin Brüdigam, Inhaber von Plan -R- Architektenbüro Martin Brüdigam, stellen aktuelle Projekte aus ihren Büros vor, bei deren Planung und Umsetzung die Nachhaltigkeit im Fokus steht. Die Veranstaltung bietet Raum für einen offenen Austausch zu den Herausforderungen und Potenzialen des nachhaltigen Bauens.

Mehr Informationen zur Phase Nachhaltigkeit unter www.phase-nachhaltigkeit.jetzt.

Holzhaus der Baugemeinschaft B48 im Brehmweg 48, Hamburg-Stellingen. Bild: © Plan -R- Architektenbüro Martin Brüdigam





Begrüntes Wohnhaus Moringa in der HafenCity, geplant nach dem Cradle to Cradle-Prinzip. Bild © kadawittfeldarchitektur – Moringa GmbH by Landmarken

Das Programm im Detail:

Begrüßung

Berthold Eckebrecht, Vizepräsident der Hamburgischen Architektenkammer

Phase Nachhaltigkeit – eine Initiative der Bundesarchitektenkammer (BAK) und der Deutschen

Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB)
Dr. Christine Lemaitre, Geschäftsführender Vorstand DGNB

Grußbotschaft

Andrea Gebhard, Präsidentin der Bundesarchitektenkammer (angefragt)

Projektpräsentationen:

Wohnhaus im Holzbau mit acht Wohnungen

für die Baugemeinschaft B48 in Hamburg-Stellingen

Holzbau mit Holzfaserdämmung und Holzfassade, Erdwärmesonden mit PV-Anlage unterstützt durch Exergiemaschine, Regenwasserspeicherung, Gründach, Sharingräume

Martin Brüdigam, Inhaber Plan -R- Architektenbüro Martin Brüdigam

Wohnhochhaus Moringa in der HafenCity Hamburg

Wohnhochhaus nach dem Cradle-2-Cradle Prinzip mit begrünten Flächen am und auf dem Gebäude

Jasna Moritz, Partnerin bei kadawittfeldarchitektur, Aachen/Berlin/München

Diskussion:

Phase Nachhaltigkeit: und wie geht es dann weiter?

Offener Austausch aller Teilnehmer*innen mit Dr. Christine Lemaitre, Martin Brüdigam, Jasna Moritz, Berthold Eckebrecht und Andrea Gebhard (angefragt)

Moderation:

Stephan Feige, Hamburgische Architektenkammer

Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenlos.

Mehr Informationen und Anmeldung über www.akhh.de/fortbildungsprogramm/

Fortbildungsangebote rund um das Thema Nachhaltigkeit von Februar bis Juli 2022



Den tagesaktuellen Stand des Angebots, ausführliche Seminarbeschreibungen, die Teilnahmebedingungen, das digitale Anmeldeformular, kurzfristige Neuzugänge sowie pandemiebedingte Anpassungen im Programm finden Sie auf der Website der Hamburgischen Architektenkammer unter www.akhh.de/fortbildung.

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!)

Zu Staffelung der Gebühren:

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

Informationen dazu, zu welchen Gebühren Sie unsere Seminare buchen können, finden Sie

unter www.akhh.de/fortbildung/teilnahmebedingungen/

FEBRUAR

HAK221.54W

Erfolgreiche Bausanierung

Freitag, 18. Februar 2022
Jürgen Gänßmantel
160,- € / 230,- € / 80,- € / JM 50,- €

HAK221.59W

Einfach bauen

Freitag, 25. Februar 2022
Tilman Jarmer
90,- € / 160,- € / 50,- € / JM 40,- €

MÄRZ

HAK221.16P

Nachhaltig bauen: Rückbaupotenziale von Konstruktionen

Donnerstag, 3. März 2022
Petra Riegler-Floors
90,- € / 160,- € / 50,- € / JM 40,- €

HAK221.17P

Nachhaltig bauen: Wachsende Baustoffe – Nadelholz, Laubholz, Pappe, Hanf, Stroh, Kork, Bambus, Jute, Seegras und Baustoffe aus Pilzmyzel

Donnerstag, 3. März 2022
Petra Riegler-Floors
90,- € / 160,- € / 50,- € / JM 40,- €

HAK221.21P

Graue Energie, Ökobilanzierung von Gebäuden

Montag, 21. März 2022
Stephan Rössig
150,- € / 220,- € / 70,- € / JM 40,- €

HAK221.60W

Online-Roadshow „Phase Nachhaltigkeit“ mit Projektpräsentationen

Donnerstag, 24. März 2022
Teilnahme kostenlos
in Kooperation mit der DGNB und der BAK

APRIL

HAK221.23H

Kreislaufgerecht bauen

Freitag, 1. April 2022
Anja Rosen
150,- € / 220,- € / 70,- € / JM 40,- € / ExG 70,- €

*HAK221.25W***Nachträgliche Bauwerksabdichtung und energetische Ertüchtigung von Untergeschossen**

Montag, 11. April 2022 / Dienstag, 12. April 2022

Elke Schmitz und Silke Sous

180,- € / 250,- € / 80,- €

Strohgedämmte Gebäude fachgerecht planen: Klimaschutz mit Holz, Stroh und Lehm

Freitag, 22. April 2022

Dirk Scharmer

150,- € / 220,- € / 70,- € / JM 40,- €

MAI

*HAK221.40P***Nachhaltigkeit in der Landschaftsarchitektur**

Montag, 2. Mai 2022

Henrik Laue

150,- € / 220,- € / 70,- € / JM 40,- €

in Kooperation mit dem bdla Hamburg

*HAK221.30W***Vertiefungsseminar Ökobilanzierung von Gebäuden**

Mittwoch, 4. Mai 2022

Stephan Rössig

120,- € / 190,- € / 60,- €

in Kooperation mit der HIK

*HAK221.31H***Nachhaltiges Bauen & Zertifizierung**

Dienstag, 10. Mai 2022

Anja Rosen

150,- € / 220,- € / 70,- € / JM 40,- €

*HAK221.32H***Planungsprozesse für den vorgefertigten Holzbau**

Freitag, 13. Mai 2022

Sandra Schuster

150,- € / 220,- € / 70,- €

*HAK221.51H***Energieeffizienz ohne Bauschäden**

Montag, 30. Mai 2022

Stefan Horschler

150,- € / 220,- € / 70,- € / JM 40,- €

JUNI

*HAK221.53P***Lehmbau – Baustoff der Zukunft?**

Freitag, 3. Juni 2022

Andrea Klinge

100,- € / 170,- € / 45,- €

*HAK221.55H***Innendämmung im Bestand – Grundlagen**

Freitag, 10. Juni 2022

Jürgen Gänßmantel

160,- € / 230,- € / 80,- €

*HAK221.45P***Einfach bauen**

Freitag, 17. Juni 2022

Tilman Jarmer

90,- € / 160,- € / 50,- € / JM 40,- €

JULI

*HAK221.52H***Umbau- und Ausbau bestehender Gebäude – energiesparrechtliche Anforderungen und Förderungen**

Dienstag, 5. Juli 2022

Stefan Horschler

150,- € / 220,- € / 70,- €

Stand 11. Januar 2022, Programmänderungen bleiben vorbehalten

IMPRESSUM

Hamburgische Architektenkammer
 Verantwortlich i.S.d.P: Claas Gefroi
 Referent für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
 der Hamburgischen Architektenkammer
 Grindelhof 40, 20146 Hamburg
 Telefon (0 40) 44 18 41-0 (Zentrale)
 Telefax (0 40) 44 18 41-44
 E-Mail: gefroi@akhh.de

Verlag, Vertrieb, Anzeigen:
 Solutions by HANDELSBLATT
 MEDIA GROUP GmbH (siehe Impressum)

Druckerei: Bechtle Graphische Betriebe
 u. Verlagsgesellschaft GmbH & Co. KG,
 Zeppelinstraße 116, 73730 Esslingen

Das DABRegional wird allen Mitgliedern der
 Hamburgischen Architektenkammer gestellt.
 Der Bezug des DAB regional ist durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten.