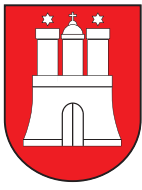


Regionalausgabe Hamburg.Schleswig-Holstein

Offizielles Organ der Hamburgischen Architektenkammer und der Architekten- und Ingenieurkammer
Schleswig-Holstein | Körperschaften des öffentlichen Rechts

DAB REGIONAL	
Hamburg	3
Schleswig-Holstein	12



Fotomontage © Fre@nk / Adobe

Stellungnahme der Hamburgischen Architektenkammer zum Klimaplan des Hamburger Senats

Die Hamburgische Architektenkammer wurde vom Hamburger Senat gebeten, Stellung zu nehmen zum neuen Klimaschutzplan. Die HAK ist dieser Bitte sehr gerne nachgekommen und hat in einem ausführlichen Papier ihre Sichtweise erläutert und auch fehlende oder kritische Punkte benannt. Sie können sie nun hier im Wortlaut nachlesen.

Mit dem vorgelegten Klimaplan schreibt der Senat den Klimaplan 2015 fort und passt die Zielwerte für den CO₂ Ausstoß an die nationale Klimapolitik an. Die Hamburgische Architektenkammer begrüßt diese Fortschreibung, auch wenn festzuhalten ist, dass die Ziele des Pariser Übereinkommens von 2015 damit nicht zu erreichen sind. Der Klimaplan umreißt anspruchsvolle Aufgaben

für die Stadtentwicklung, die Wirtschafts- und die Verkehrsplanung. Diese großen Herausforderungen erfordern von allen Beteiligten hohe Fachkompetenz vom Entwurf der Umsetzungsstrategien bis hin zur Gestaltung der konkreten Maßnahmen. Da es sich hierbei um Aufgaben im Bereich der gebauten Umwelt handelt, sind die Stadtplaner/-innen und Architekt(inn)en hierfür die prädestinierten Partner. Sie wollen und werden sich ihrer Ver-

antwortung stellen und sind bereit, eine zentrale Rolle zu übernehmen.

Chance Stadtumbau

Generell möchten wir herausstellen, dass Klimaschutz nicht nur eine notwendige Pflicht, sondern eine große Chance für die Weiterentwicklung der Stadt und die Steigerung der Lebensqualität bedeutet. Hamburg bekommt die Möglichkeit, sich ein Stück weit neu zu er-

finden und zu einer lebenswerteren und schöneren Stadt zu entwickeln. So ist eine höhere Dichte in bestimmten Bereichen der Stadt nicht nur eine Notwendigkeit; sie wird diesen Gebieten auch gut tun. Ähnlich verhält es sich mit den Grünräumen: eine Ausweitung und Stärkung ist in dicht besiedelten Gebieten als Ausgleich und zur Regulierung des Mikroklimas zwingend erforderlich, verbessert aber auch die Lebensqualität. Das verstärkte Bauen im Bestand fördert die Identität von Quartieren, innovative und ganzheitliche Planungsansätze steigern die gestalterische und funktionale Qualität und Dauerhaftigkeit von Neubauten. Gebäude mit niedrigem Energieverbrauch können die Bewohner auch finanziell entlasten bzw. die Auswirkungen von Preissteigerungen bei den Energiekosten reduzieren. Neue Mobilitätskonzepte, besser geplante Straßenräume und ein attraktiver ÖPNV helfen nicht nur, CO₂ zu reduzieren, sondern können die Aufenthaltsqualität steigern, Fahrtzeiten verkürzen, das Miteinander der Menschen fördern und so zu einer Renaissance des öffentlichen Raums führen. Diese Chancen und Möglichkeiten für die Stadtentwicklung und der daraus resultierende Mehrwert in Bezug auf die Lebensqualität in der Stadt gilt es auch öffentlich zu betonen, um so die Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen in der Stadtgesellschaft zu steigern.

Integral Planen

Eine aus unserer Sicht essentielle Grundvoraussetzung für das Gelingen dieses beispiellosen Transformationsprozesses ist eine neue Form der Zusammenarbeit der Beteiligten im Großen wie im Kleinen: Alle Maßnahmen im Bereich Stadtentwicklung, Städtebau sowie Verkehrs- und Freiraumplanung müssen künftig in einer engen Zusammenarbeit aller behördlichen und amtlichen Ressorts, den Fachplanern und der betroffenen Bevölkerung entwickelt werden. Wir schlagen hierfür Expertenrunden als neuartiges Planungsinstrument vor. In ihnen muss eine enge Zusammenarbeit von Anfang an gewährleistet sein. Sie erfordern gleichberechtigte Partner, die sich auf Augenhöhe begegnen. Offenheit, Teamwork und Moderation sind unabdingbar für das Gelingen. Sektorübergreifendes Planen und die Fähigkeit zu Kompromissen im

Sinne einer bestmöglichen Gesamtlösung sind dem Primat nur eines Aspekts vorzuziehen. Verkehrsplanung ist beispielsweise immer auch Stadt- und Freiraumplanung, denn Straßen und Plätze sind nicht nur Transiträume, sondern auch Orte des Aufenthalts, der Begegnung und der Erholung. Ganzheitliche Stadtplanung bzw. Städtebau und Multikoordination von Flächen können nur bei einer inter- und transdisziplinären Denk- und Vorgehensweise gelingen.

Nachhaltigkeit im Kontext

Ein weiterer bedeutender Punkt: Verbindliche Ziele für den Klimaschutz sind notwendig, doch auf den Wegen, diese zu erreichen, sollte es immer Spielräume geben. Stadt ist ein außerordentlich komplexes Gebilde und es gibt zumeist keine einfachen und rigorosen Lösungen. Planung muss also immer ortsangepasst und sensibel erfolgen. Nur eine Planung, die zu den lokalen Bedingungen passt und deren Sinn sich den Menschen erschließt, wird von diesen auch akzeptiert. So muss es beispielsweise möglich sein, ein gestalterisch wertvolles, quartiers- oder stadtbildprägendes Gebäude von Maßnahmen wie Außendämmungen zu verschonen und andere Möglichkeiten der CO₂-Reduktion anzuwenden oder auch einen quartiersinternen Ausgleich zu finden, indem an der einen Stelle mehr CO₂ eingespart wird als an der anderen. Sehr hilfreich wäre die Entwicklung eines einheitlichen Bewertungsmaßstabes, eines Nachhaltigkeits-Indexes, mit dessen Hilfe Maßnahmen für Bauten und Quartiere geprüft und abgewogen werden und durch Gewichtung miteinander vergleichbar gemacht werden können. Dieser Index würde es ermöglichen, Projekte nicht über die Erfüllung von Einzelanforderungen, sondern über die Betrachtung ihrer „Gesamt-Nachhaltigkeit“ im Kontext zu entwickeln und somit die bestmögliche Lösung zu finden.

Planen für die Menschen

Der notwendige Umbau der Stadt, der sich im Klimaplan ablesen lässt, auch wenn er als solcher nicht dezidiert umrissen ist, wird also erhebliche Anstrengungen erfordern, erst recht, wenn er auch auf verträgliche Art und Weise vollzogen werden soll. Wie wir im Fol-

genden sehen werden, stehen die Ziele Klimaschutz und Bewahrung der schönen Stadtgestalt nicht immer im Einklang. Es können sich Zielkonflikte ergeben, die außerordentlich behutsam gelöst werden müssen, soll die Stadt keinen Schaden nehmen. Gerade die anvisierte Nachverdichtung und Innenentwicklung, die als Stadtentwicklungsstrategie unabdingbar ist, führt zu Belastungen und auf Seiten der Stadtbewohner zu dem Wunsch nach Begrenzung des Wachstums und sicherlich auch zu kritischer Haltung gegenüber den Klimaschutzmaßnahmen. Politik und Verwaltung müssen notwendige Anpassungsprozesse mutig benennen und bei der Ausgestaltung auch auf die Wünsche der ortsansässigen Bevölkerung eingehen. Ziel sollte es sein, dass sich bei jeder größeren Verdichtungsmaßnahme auch ein Mehrwert für die lokale Bevölkerung einstellt, beispielweise durch zusätzliche soziale Infrastruktur, verbesserte öffentliche Räume und Naherholungsflächen. Orte, die Dichte kompensieren und ihr das Erleben von Weite gegenüberstellen. Hier sind Politik und Fachwelt gefordert, Überzeugungsarbeit zu leisten, die Bürger frühestmöglich zu beteiligen und an Stadtentwicklung teilhaben zu lassen. Die Hamburger Planer/innen werden mit ihrer Expertise bereitstehen, diese Prozesse zu leiten bzw. zu begleiten.

Prozessqualität bestimmt Umsetzungsqualität

Wichtig erscheint der Hamburgischen Architektenkammer auch, den aktuellen Plan zügig umzusetzen, abgestimmte Maßnahmenpakete frühzeitig, möglichst im Laufe der nächsten 2-3 Jahre zu formulieren und danach in einem engmaschigen Monitoring mit einer nicht zu geringen Frequenz zu überprüfen. Sollen die Ziele 2030 erfüllt werden, muss bereits 2025 viel bewältigt sein. Um dies zu erreichen, müssen optimierte, prozessorientierte Planungsabläufe installiert werden und genügend Kapazitäten geschaffen werden.

Mit der Aufstellung des aktuellen Klimaplanes entwickeln die Klimaschutzbestrebungen Hamburgs eine wichtige Detailschärfe und Verbindlichkeit. Der Übergang von Programmatik zu konkreten Maßnahmen wird sicht-

bar. Es ist bislang eine Asymmetrie zwischen den Transformationspfaden festzustellen. Wir hoffen, dass sich diese durch Nachjustierungen und die eingeleitete Dynamik des Prozesses insbesondere in den Sektoren Verkehr und Wirtschaft verringern wird. Erkennbar ist, dass die großen Aufgaben nicht mit dem vorhandenen Personal gelöst werden können – man denke nur an die Herausforderungen, die die steigende Zahl und Komplexität der Bauanträge sowie der städtebaulichen und stadtplanerischen Maßnahmen bedeuten. Der Bedarf an zusätzlichem Fachpersonal ist enorm: sei es für Klima-, Quartiers- und Projektmanagement oder zusätzliches Personal in den Bauprüfabteilungen oder bei den Fördermittelgebern. Hamburg wird darauf angewiesen sein, dass die neuen Aufgaben koordiniert und mit einem überschaubaren Bürokratieaufwand möglichst reibungsfrei in Planungs- und Bauprozesse eingeflochten werden. Der zusätzliche Personalbedarf wird in einem möglicherweise hohen dreistelligen Bereich liegen. Soll der Klimaplan im entworfenen Zeithorizont wirksam werden, sind diese Stellen umgehend zu schaffen und auch langfristig zu halten, zusätzlich zum ohnehin notwendigen Personal im gesamten Planungs- und Bausektor, in dem die Auslastung bereits heute sehr hoch ist. Einmal mehr wird an dieser Stelle deutlich, dass eine zeitgemäße und praxistaugliche Architekten- und Ingenieurausbildung für eine weit höhere Zahl von Studierenden als bislang von vordringlicher Bedeutung für Hamburg ist. An HCU und TU Hamburg-Harburg sind sehr rasch die dafür notwendigen Stellen (Professuren und akademischer Mittelbau) sowie die notwendige technische und räumliche Infrastruktur zu schaffen. Selbstverständlich stehen die Hamburger Architekt(inn)en und Ingenieurinnen und Ingenieure zur Verfügung, um Aufgaben zur Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen zu übernehmen.

Anmerkungen zu den einzelnen Transformationspfaden

1. Transformationspfad Wärmewende und Gebäudeeffizienz Energiebereitstellung

- Es wird bedauernd zur Kenntnis genom-

men, dass im vorliegenden Klimaplan nur noch von einer kohlefreien Fernwärme die Rede ist. Der Fahrplan für eine tatsächliche Dekarbonisierung der Wärmeversorgung ist im Klimaschutzgesetz skizziert; bis 2030 sind von den Versorgern umsetzbare Pläne zur Klimaneutralität 2050 vorzulegen. Die Hamburgische Architektenkammer bittet den Senat, das Ziel Dekarbonisierung nicht aus dem Auge zu verlieren, da der enorme Aufwand bei Ausbau und Verdichten des Fernwärmenetzes sich nur durch strikte Klimaneutralität des Energieträgers rechtfertigen lässt.

- In der kammerinternen Diskussion wurde Verwunderung über den § 11 des Entwurfs des Klimaschutzgesetzes (Beschränkung elektrischer Heizungen) geäußert. Das Nebeneinander von massiver öffentlicher Förderung von E-Mobilität und der strengen Ausschluss von Elektroheizungen bzw. die Beschränkung auf max. zwei Kilowatt erscheint nicht plausibel.

Gebäude

- Die Hamburgische Architektenkammer begrüßt den individuellen Sanierungsfahrplan und den Einsatz der Klimalotsen, weist jedoch gleichzeitig darauf hin, dass eine Erhöhung der Sanierungsquote nicht durch mehr Energieberater bewältigt wird. Die bestehende Quote von unter 1 % kann angesichts der derzeitigen Auslastung der Bauwirtschaft – abgesehen von der ungeklärten Bereitschaft der Eigentümer – nicht ohne Weiteres signifikant erhöht werden. Hier sind deshalb rasch Strategien zu entwickeln, um in die Nähe der gesetzten Ziele zu kommen.
- Ebenso so wichtig wie die Sanierungsquote ist die Qualitätssicherung der energetischen Sanierungen. Diese muss durch hochqualifizierte Architekt(inn)en und Ingenieure/innen erfolgen, wenn die Maßnahmen nicht nur formal, sondern auch tatsächlich energetisch wirksam werden sollen. Gerade das Bauen im Bestand erfordert hohe Kenntnisse über verwendete Konstruktionsweisen und Materialien.
- Energetische Sanierungen müssen, um Nachhaltigkeit und Akzeptanz zu erreichen, auch gestalterischen Aspekten genügen: Alle – insbesondere die außenräumlichen – energetischen Sanierungsmaßnahmen müssen auf die Gestalt des Gebäudes sowie seines Umfelds abgestimmt sein. Auch hier ist es erforderlich, Architekt(inn)en und Ingenieurinnen und Ingenieure zu konsultieren. Darüber hinaus empfehlen wir, die Fördersummen für alternative energetische Sanierungen zum Schutz der Backsteinfassaden oder denkmalgeschützter Gebäude durch z. B. partielle Dämmungen (Leibungsdämmung) mit doppelten/höheren Summen zu fördern.
- In Bereichen, wo Anschlüsse an Fernwärmenetze nicht möglich sind, sollte der Einsatz von alternativen, CO₂-freien Energien, Geothermie, Wärmepumpen u.a. stärker gefördert werden, da diese Kosten derzeit wirtschaftlich nicht vermittelbar sind.
- Eine Bewertung der Bestandsenergie („Graue Energie“) ist einzuführen und verbindlich im Energieausweis eines Gebäudes festzuhalten. Mit dieser Maßnahme kann eine Förderung implementiert werden, die CO₂-Einsparung durch effiziente Weiterverwendung verspricht. Die Einführung eines Malus (Abbruch des Bestandes) und Bonus (Erhalt des Bestandes) in die Förderkriterien erscheint sinnvoll.
- Zur Durchsetzung der Ziele im Klimaplan sind rechtlich tragfähige Kompromisse bei der Umlegung der Kosten für Sanierungsmaßnahmen zu erarbeiten.
- Der Holzbau ist durch Fördermaßnahmen und Anpassungen der Bauvorschriften auszuweiten, gerade im Hinblick auf ressourcenschonendes Bauen und leichte Bauweisen.
- Im Bereich Schallschutz sind zwingend notwendige Änderungen vorzunehmen, um die derzeit hohen Anforderungen der

DIN 4109 oder der VDE-Richtlinie ggf. auf die DIN 4109 Standard herunterzufahren.

- Ganzheitliche Gebäudekonzepte sind zu fördern. Die Verringerung des CO₂-Ausstoßes und die Nutzung erneuerbarer Energien sind nur zwei Bausteine eines zukunftsorientierten Entwurfs. Die Verwendung nachwachsender und nicht schadstoffhaltiger Baustoffe, kreislaufwirtschaftliches Konstruieren, integrale Wasserkonzepte sowie aktive Einbeziehung von Begrünungssystemen müssen zu Selbstverständlichkeiten auf dem Weg nicht nur zu klimaneutralen, sondern auch zu nachhaltigen Bauprozessen werden.
- Art und Maß von energetisch wirksamen Vorgaben und Maßnahmen müssen so beschaffen sein, dass sie in Bezug auf Grundrisse, räumliche Ausformung und äußerer Erscheinung (Fassaden) gestalterische Spielräume lassen.
- Wir begrüßen ausdrücklich die Förderung klimafreundlicher Baustoffe. Sinnvoll ist es zudem, die baurechtlichen Möglichkeiten dafür zu schaffen, dass Recyclingmaterialien auch in konstruktiven Bauteilen eingesetzt werden. Ebenfalls sollten Regelungen zur Zertifizierung solcher Materialien eingeführt werden.
- Um die Klimaschutzziele bei öffentlichen Gebäuden, wie z.B. im Schulbau, zu erreichen, müssen die derzeitigen Budgets der Kostengruppen 300 - 500 deutlich angehoben werden. Dieses gilt nicht nur für den Neubau, sondern besonders auch für die Sanierung.
- In Zukunft muss sich für den Klimaschutz der Fokus von Energieeffizienz stärker zur Suffizienz hin bewegen. Suffizienz orientiert sich an dem wirklich notwendigen Bedarf und zielt im Bewusstsein der begrenzten natürlichen Ressourcen und des Klimawandels darauf, Energie, Material, aber auch Fläche und Raum zu sparen. Wir fordern deshalb die Einbeziehung von Suffizienz-Kriterien und die Bilanzierung

des Energie-, Material- und Raumverbrauchs, und dies pro Kopf und nicht pro Quadratmeter. Damit wird u.a. der bedenklischen Entwicklung Rechnung getragen, dass zwar der relative Energieverbrauch (pro Quadratmeter) sinkt, durch die gleichzeitige Steigerung der Wohnfläche pro Kopf jedoch der absolute Energieverbrauch weiter steigt.

Quartiere

- Quartiere sind die wichtigste planerische Ebene. In Quartieren findet Identifikation und Integration statt, sie prägen den Alltag der Menschen. Alle Maßnahmen im Rahmen des Klimaschutzes, von der Nachverdichtung bis zur Grünraumentwicklung, müssen deshalb immer auf die Auswirkungen auf das Quartier hin geprüft werden.
- Es ist richtig, die SAGA als größten Hamburger Bestandhalter in die Pflicht zu nehmen. Dafür braucht es aber auf Seiten des Planrechtes entsprechende Vorbereitung (z.B. nachgewiesener Klimaschutz als Abweichung-/ Befreiungstatbestand) sowie eine entsprechende Anpassung der IFB-Förderungen.
- Die Aufgabe der CO₂-Reduktion ist nicht die einzige Aufgabe der SAGA Quartiere. In diesen großen Siedlungsbeständen wird tagtäglich wichtige Integrationsarbeit geleistet. Sie sind Flächenreserve für Nachverdichtungen und Fokusraum bei der polyzentralen Stadtentwicklung. Die Bewohner/-innen dieser Quartiere haben durch ihren Sozialstatus einen vergleichsweise geringen CO₂-Ausstoß zu verantworten. Es ist deshalb dafür zu sorgen, dass die Bewohner/-innen durch energetische Sanierungsmaßnahmen möglichst nicht finanziell belastet werden. Damit sie ihren Integrationsleistungen nachkommen können, sind diese Quartiere zudem mit guten Mobilitäts- sowie Freizeit- und Erholungsangeboten zu versehen.
- Im Klimaplan wird einseitig die Bedeutung der stadteigenen SAGA-Bestände

hervorgehoben. Es wird nicht deutlich, wie Genossenschaften oder andere Bestandhalter/innen umfangreicher, eher homogener Siedlungsbestände einbezogen werden.

- Gegenüber diesen vergleichsweise homogenen Beständen gibt es in Hamburg, insbesondere in der inneren Stadt oder entlang der Magistralen, zahlreiche gemischte Bestandsquartiere. Auch dieser heterogene Baubestand mit vielen Einzel Eigentümern/-innen ist einzubeziehen. Hier fehlen erkennbare Maßnahmenstrategien.
- Es sollte Aufgabe der erwähnten Quartiers- oder Gebietsmanager/-innen sein, lokale Netzwerke und Kommunikationsstrukturen aufzubauen, Einzeleigentümern/-innen Wege für Förderungen aufzuzeigen, Abstimmungsprozesse mit der örtlichen Stadtplanung usw. zu initiieren und zu organisieren. Das Qualifikationsprofil für solche „Anwälte des Quartiers“ ist beachtlich.

2. Transformationspfad Mobilität

- Wir sind der Überzeugung, dass die Einsparungsziele im Pfad Mobilität mit den skizzierten Maßnahmen allein nicht erreicht werden können. Die Detailschärfe der Zielsetzungen erscheint zudem, gerade im Vergleich zum Gebäudesektor, gering ausgeprägt. Die im Verkehrssektor zurzeit eher wachsenden Emissionen bieten keinen Anlass, darauf zu vertrauen, dass Freiwilligkeit und Stärkung der Angebotsseite ausreichen.
- Die Ausbauziele des ÖPNV liegen zeitlich teils deutlich nach 2030, einem Zeitpunkt, zu dem erste Reduktionsziele aber schon erreicht werden sollten.
- In anderen europäischen Großstädten erfolgreich praktizierte Maßnahmen wie Zufahrtsbeschränkungen fehlen. Beschränkungen für Verbrennungsmotoren innerhalb des Wallrings bis 2025 und innerhalb des Rings 2 bis 2035 sollten möglich sein.

Komplementär zu diesen Maßnahmen sind alternative Mobilitätskonzepte spezifisch für die jeweiligen Stadträume aufzustellen (innere Stadt, entlang der Magistralen, ÖPNV-Lücken in der Peripherie).

- Durch den alleinigen Ausbau des ÖPNV ohne Verknüpfung mit anderen Mobilitätssystemen werden wichtige Synergieeffekte (u.a. Flächeneinsparung, Wegereduzierung) nicht genutzt. Neue, isolierte Systeme reduzieren den Verkehr nicht, genauso wenig wie der alleinige Austausch der Antriebsform.
- Wichtig für die Attraktivität des ÖPNV sind die Ergänzung des bestehenden Systems durch heute fehlende Querverbindungen sowie die räumliche und zeitliche Abstimmung aller Verkehrsträger aufeinander. Es müssen zudem neue Knotenpunkte geschaffen werden. Solche „Hubs“ können und sollten durch zusätzliche Funktionen bzw. Angebote ergänzt werden wie Einzelhandel für den täglichen Bedarf, Kitas, Fahrrad-Werkstätten etc., um so Wege und damit Verkehre zu reduzieren. Hierzu gibt es im Klimaplan keinerlei Aussagen.
- Soll der ÖPNV eine größere Rolle beim Klimaschutz spielen, muss er nicht nur attraktiver, sondern auch preiswerter werden. Wir vermissen eine grundsätzliche Aussage für einen für Jedermann erschwinglichen ÖPNV in Hamburg. Familien beispielsweise könnten zum Umsteigen bewegt werden, wenn es attraktive Familien-Abos gäbe.
- Ein oft übersehener Faktor bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen durch den Verkehr ist die Verkehrsvermeidung. Bietet beispielsweise ein Wohnquartier in fußläufiger Entfernung alle wichtige Infrastruktur (Einzelhandel für den täglichen Bedarf, Kita, Schule etc.), aber auch Arbeitsplätze nahe dem Wohnort, werden zahlreiche Wege vermieden, der ÖPNV entlastet und die Nutzung des PKWs obsolet. Siehe Schaffung „Hubs“ oben.

- Ein weiterer wichtiger, im Klimaplan nicht genannter Aspekt zur Reduzierung des PKW-Verkehrs ist der Umbau der Straßenräume. Es ist unvermeidlich, dass das Primat des Autoverkehrs gebrochen wird, um die Attraktivität und Sicherheit anderer Fortbewegungsarten zu erhöhen. Tempo-30-Zonen müssen ausgeweitet, Auto-Fahrsuren reduziert und sichere und attraktive Rad- und Fußwege geschaffen werden.
- Die ÖPNV-Vernetzung mit dem Umland findet im Klimaplan keinerlei Niederschlag, obwohl sie ein Schlüssel dazu ist, den täglichen PKW-Pendlerstrom zu reduzieren. Es bedarf einer ausgereiften „Pendlerstrategie“, die die Stadt Hamburg mit den Umlandgemeinden der Metropolregion gemeinsam entwickeln muss. Hierzu gehören schnelle, eng getaktete und komfortable Verbindungen von den zentralen Orten des Umlands mit der Stadt, aber auch eine gute Anbindung dieser Umland-Zentren mit den umliegenden Wohngebieten. Nur wenn das Pendeln per ÖPNV bequem und schnell funktioniert, werden die Menschen das Auto stehen lassen.
- Unklar ist, welche Wirksamkeit der Klimaplan beim äußerst klimawirksamen Schiffs- und Flugverkehr haben wird. Es sind keine überprüfbaren Reduktionsziele genannt.

3. Transformationspfad Wirtschaft

- Im Transformationspfad Wirtschaft wird an vielen Punkten der Forschungs-, Fortbildungs- und Abstimmungsbedarf betont. Dies erscheint vor dem Hintergrund, dass der Sektor Wirtschaft ein heterogenes Feld von Akteuren ist, die sich im marktwirtschaftlichen Wettbewerb befinden und in besonderem Maße von der richtigen Taktung von Innovations- und Investitionszyklen abhängig sind, nachvollziehbar. Wie beim Transformationspfad Verkehr möchten wir aber auch hier darauf hinweisen, dass die Definition von überprüfbaren Teilzielen zwingend ist, um

den Fortschritt der Emissionsreduktion überhaupt überprüfen zu können. Ohne überprüfbare Zwischenschritte bleiben die beschriebenen Strategien hypothetisch und möglicherweise auch ganz aus.

- Ganzheitliche Gebäudekonzeptionen sind auch im Gewerbebau anzustreben. Hier ist insbesondere auf Grundrissflexibilität für wechselnde Nutzungen und Nutzer/-innen sowie auf kompakte Bauweisen und ein stärkeres Bauen in die Höhe statt in die Fläche zu achten, um langlebigere Gebäude zu erhalten, wertvolle Flächenressourcen zu schonen und die Versiegelung zu minimieren. Auch ist die räumlich günstige Lage von Industrie- und Gewerbegebieten ein Schlüssel, um Verkehre zu reduzieren.
- Gerade bei Großbauten im Gewerbe- und Industriebau lohnen sich alternative Konzepte zur Wärmeversorgung (Geothermie, Solarthermie). Die gegenüber dem Wohnungsbau i.d.R. kürzeren Investitionszyklen sprechen für die Ausnutzung neuer Energiekonzepte und Übergangstechnologien.
- Der Handlungskomplex Wirtschaftsverkehr/Hafenwirtschaft/Mobilitätswende scheint insgesamt nicht ausreichend entwickelt. Allein unter dem Transformationspfad Mobilität findet sich der Punkt Wirtschaftslogistik, dem ein Einsparpotential von ca. 2.227 t CO₂ im Jahr zuerkannt wird. Ob diese Einsparung gesichert ist, ist anzuzweifeln, da gleichzeitig noch Untersuchungs- und Konzeptionsbedarfe konstatiert werden. Hier ist Konkretisierung und Verbindlichkeit erforderlich.

4. Transformationspfad Klimaanpassung

- Der Ausbau der notwendigen Infrastruktur zum Klimaschutz darf nicht zu Lasten des Grünbestands gehen, da er für die Versorgung der Bevölkerung in der Nachverdichtung und zur Klimaanpassung erforderlich ist. Der Aussage, dass der Erhalt und die Entwicklung von Grünflächen

wichtig ist, können wir nur zustimmen. Sie muss aber Maxime des Handelns werden.

- Erfreulich ist die Feststellung, dass die Aussagen der Karte „Grün vernetzen“ mit dem Grünen Netz in das Landschaftsprogramm aufzunehmen seien. Die Sicherung des Stadtgrüns auf programmatisc her Ebene könnte damit gelingen, gleichwohl zeigt sich im stadträumlichen Detail, dass – zumeist unter der politischen Aufmerksamkeitsschwelle – doch viele der erforderlichen Infrastrukturprojekte wie z.B. Radverkehrsanlagen zu Lasten von Grünbeständen und der Anmutung im öffentlichen Raum gehen. In diesem Zusammenhang machen wir darauf aufmerksam, dass bei einer unsensiblen und einseitigen Planung von Infrastrukturen in den Bereichen Verkehr und Energieversorgung nicht nur die Biodiversität, sondern auch die Aufenthaltsqualität und die Erlebnisqualität in der Stadt bedroht sind. Der Ausbau und die Verdichtung der Fernwärmenetze beispielsweise, die eine erhebliche Rolle im Transformationspfad Gebäudeeffizienz/Wärmewende einnehmen, könnte sich als Bedrohung für die für Klimaschutz wie Klimaanpassung wertvollen Grünbestände herausstellen, wenn Grünflächen und Straßenbäume im Rahmen der Ausbauvorhaben weichen müssen. Ebenso wie die in Bestandsgebäuden gebundene Graue Energie in die Betrachtung einbezogen werden muss, ist die in den Vegetationsbeständen gebundene CO₂-Menge als relevante Größe zu berücksichtigen. Die Einsparziele dürfen nicht durch Ausblendung der Grauen Energie und dem gebundenen CO₂ konkurrenziert werden.
- Soll – aus Klimaschutzgründen – die klimawirksame Urlaubsreise seltener werden, muss die Stadt Aufenthaltsqualität verbessern. Dem Klimaschutz ist nicht gedient, wenn die Stadtbevölkerung der Stadt mehrfach im Jahr entfliehen will.
- Aufenthaltsqualitäten müssen insbesondere auf Schulgrundstücken erhöht werden

den und diese müssen den Kindern und Jugendlichen in den benachbarten Quartieren auch zur Verfügung stehen.

- Schlagworte wie Multifunktionalität und Mehrfachcodierung der Flächennutzung sind nicht selten Euphemismen, die darüber hinwegtäuschen, dass faktisch Zielkonflikte zwischen Freizeit- und Erholungsnutzung und Infrastrukturausbau bestehen.
- Das Beispiel Kopenhagen zeigt, dass sich Verkehrsflächen hervorragend eignen, Retentionsräume für Starkregenereignisse zu sein. Dies ist bei der Planung der Verkehrsräume zu berücksichtigen.
- Städtische Nachverdichtungen erschweren die Verarbeitung des Regenwasserabflusses infolge der kleiner werdenden Baugrundstücke bzw. Nutzflächen. Die Behandlung der Oberflächenabflüsse ist oftmals nur unter Berücksichtigung der Topografie im stadträumlichen Zusammenhang zu beurteilen. Diese Betrachtungsweisen sind in Bebauungsplanverfahren oder Bauantragsverfahren nur mühsam herzustellen.
- Im Rahmen von Bebauungsplan- und Bauantragsverfahren werden Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen festgesetzt, die sowohl positiv klimawirksam sind als auch einen Betrag zur Klimaanpassung leisten sollen. Eine Erfolgskontrolle dieser Festsetzungen erfolgt aus Kapazitätsgründen allenfalls zufällig. Bereits wenige Jahre nach der Fertigstellungsanzeige sind erhebliche Teile der durch Genehmigung erforderlichen Anpflanzungen nicht mehr vorhanden oder stehen durch unsachgemäße Pflege vor dem Ausfall. Die kleiner werdenden Baugrundstücke verstärken diese Tendenz, da die Lebensbedingungen für Bäume erschwert sind.
- Ein Baum, z.B. eine Eiche, mit einem Stammdurchmesser von 25 cm, evtl. 30 Jahre alt, hat eine CO₂ Menge von vermutlich mehr als einer halben Tonne CO₂ gebunden. Werden für ein Vorhaben zahl-

reiche Bäume gerodet (nur um ein Beispiel zu nennen: für den Bau der U 4 werden in der Manshardtstraße rund 700 Bäume gefällt), gerät man zwangsläufig in eine Größenordnung von CO₂-Freisetzung, die relevant für den Klimaplan Hamburg ist. Das kann angesichts des Baus einer U-Bahn gerechtfertigt sein, Verluste in einer solchen Größenordnung sind aber in die Abwägung einzubeziehen. Die Einführung eines Malus (Rodung von Beständen) und Bonus (Erhalt von Beständen) erscheint auch hier sinnvoll.

Hamburgische Architektenkammer
Hamburg, den 22. Januar 2020

IMPRESSUM

Hamburgische Architektenkammer
Verantwortlich i.S.d.P: Claas Gefroi
Referent in der Hamburgischen Architektenkammer für Öffentlichkeitsarbeit

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:
planet c GmbH (siehe Impressum)

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

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



Treffen mit Finanzsenator Dressel und Schulbau-Chef Rowohlt

Nachdem die Hamburgische Architektenkammer vor einiger Zeit im Hamburger Abendblatt deutliche Kritik geübt hatte an den aus Planer(innen)sicht verbesserungswürdigen Rahmenbedingungen für den Schulbau

in Hamburg, bot Finanzsenator Andreas Dressel an, sich zu diesem Thema persönlich auszutauschen.

Am 23. Januar 2020 kamen nun Senator Dressel sowie der Leiter der Schulbau Hamburg GmbH Ewald Rowohlt zu einem Treffen mit Vertretern der Kammer in die Räume der HAK. Seitens der Architektenkammer nahmen teil: Präsidentin Karin Losen, Vizepräsident Berthold Eckebrecht, Geschäftsführer Dr. Holger Matuschak, der Referent für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Claas Gefroi, als Vertreter(innen) des Arbeitskreises Schulbau die Architekt(inn)en Carsten Dohse, Nathalie Dudda und Rainer Wischhusen sowie als Vertreterin des Arbeitskreises Barrierefreies Bauen Architektin Beke Illing-Moritz.

Das Treffen war außerordentlich konstruktiv und verlief in sehr freundlicher Atmosphäre. Die Vertreter(innen) der HAK konnten die aus ihrer Sicht kritischen Punkte in Bezug auf Finanzierung, aber auch Abläufe und Entscheidungsprozesse im Hamburger Schulbau detailliert darlegen und erläutern. Herr Rowohlt kündigte einige wichtige Änderungen an, die Schulbau Hamburg im Zusammenhang mit Bauvorhaben vollziehen werde und die die Planungsbedingungen deutlich verbessern würden. Darüber hinaus regte Finanzsenator Dressel an, dass man sich von nun an regelmäßig treffen könne – ein Angebot, das die HAK gerne annimmt. Über die weitere Entwicklung werden wir natürlich berichten.

Claas Gefroi



Call for Papers: Expert(inn)en für energieeffizientes Bauen gesucht

Ob hocheffiziente Gebäude, innovative Technologien oder klimafreundliche Quartiere: Bis zum 15. März 2020 können sich interessierte Akteurinnen und Akteure aus den Bereichen Architektur, Gebäudetechnik, Stadtplanung, Wissenschaft und Forschung, Wohnungs- und Energiewirtschaft sowie Industrie und Handwerk für einen Vortrag auf der Fachkonferenz Effiziente Gebäude 2020 bewerben.

Gesucht werden Beiträge zu den Themenfeldern:

- Zero CO₂
- Klimaschutz und Stadtentwicklung
- Mut zum Detail – Planen und Bauen mit Qualität
- Gebäudetechnik: einfach (und) effizient
- Kostengünstiges Bauen mit hoher Energieeffizienz
- Effiziente Gebäude zum Anfassen

Über die Konferenz:

Wie lassen sich ansprechende Architektur, lebenswerte Städte und notwendige Maßnahmen für den Klimaschutz beim Bauen miteinander vereinbaren? Ausgehend von dieser Frage werden auf der Fachkonferenz Effiziente Gebäude 2020 verschiedene Lösungsansätze für energieeffizientere und nachhaltigere Gebäude und Quartiere diskutiert. Durch den damit verbundenen integralen Planungsansatz fördert sie den interdisziplinären Austausch und die Vernetzung zwischen den beteiligten Akteurinnen und Akteuren. Die etablierte Veranstaltung wird auch im 12ten Jahr von einem begleitenden Herstellerforum mit innovativen Produkten komplettiert.

Veranstalter:

Die Effiziente Gebäude 2020 wird von der ZEBAU – Zentrum für Energie, Bauen, Architektur und Umwelt GmbH mit Unterstützung der

Behörde für Umwelt und Energie der Freien und Hansestadt Hamburg ausgerichtet.

Frist Call for Papers:

15. März 2020

Weitere Informationen zur Bewerbung:

www.zebau.de/fortbildung/effiziente-gebaeude-2020

Rückfragen:

Per E-Mail oder telefonisch an Dorte Pagel effizientegebaeude@zebau.de oder (040) 380 384 - 22

Konferenztermin:

Mittwoch, 25. November 2020
9.00 bis 17.00 Uhr

Konferenzort:

Katholische Akademie Hamburg
Herrengraben 4, 20459 Hamburg

Ausgelobt: Deutscher Städtebaupreis 2020

Noch bis zum 15. April 2020 wird der Deutsche Städtebaupreis 2020 ausgelobt. Seit 40 Jahren dient der mit insgesamt 25.000 € dotierte Deutsche Städtebaupreis der Förderung einer zukunftsweisenden Planungs- und Stadtbaukultur. Er wird ausgelobt von der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) und von der Wüstenrot Stiftung gefördert.

Mit dem Deutschen Städtebaupreis werden städtebauliche Projekte prämiert, die sich durch nachhaltige und innovative Beiträge zur Stadtbaukultur auszeichnen. Dabei sollen die Projekte den aktuellen Anforderungen an zeitgemäße Lebensformen ebenso Rechnung

tragen wie den Herausforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raums, dem sparsamen Ressourcenverbrauch sowie den Verpflichtungen gegenüber der Orts- und Stadtbildpflege. Der parallel zum Städtebaupreis ausgelobte Sonderpreis dient der Akzentuierung besonders dringlicher Handlungsfelder im Städtebau und in der Stadtplanung. Das Thema des Sonderpreises 2020



lautet „STÄDTEBAU REVISITED: PREISE – PRAXIS – PERSPEKTIVEN“.

Um die Preise können sich freischaffende und angestellte Planerinnen und Planer sowie öffentliche und private Planungsträger bewerben. Bekanntgabe der prämierten Projekte und Preisverleihung erfolgt nach dem Oscar-Prinzip am 17. September 2020 im Kleinen Saal der Elbphilharmonie in Hamburg.

Weitere Informationen und eine Liste einzureichender Unterlagen finden Sie unter www.staedtebaupreis.de

Stadtgespräch: Neue Podcast-Reihe der HCU

Mobilität, Denkmalschutz, smarte Technologien, Nachhaltigkeit oder Inklusion – die aktuellen und künftigen gesellschaftlichen Herausforderungen in Städten und Metropolregionen erfordern neue wissenschaftliche Perspektiven und den Blick über den eigenen Tellerrand. „Stadtgespräch“ ist der erste interdisziplinäre Podcast der HafenCity Universität Hamburg (HCU). In fünf Folgen des Podcasts diskutierten Forschende der Universität unterschiedlicher Fachrichtungen anhand je einer übergeordneten Frage zu Themen der Stadtentwicklung. Die Podcast-Reihe ist im Rahmen der Hamburg Open Online University (HOOU) entstanden. Die Folgen inklusive der Webadressen im Überblick:

Stadtgespräch Folge 1:

„Wie muss sich Hamburg auf den Klimawandel einstellen?“

mit Prof. Antje Stokman & Prof. Dr. Wolfgang Dickhaut

<https://www.hoou.de/blog/episodes/stadtgesprach-1-klimawandel>

Stadtgespräch Folge 2:

„Wie smart wollen wir in Zukunft leben?“ mit Prof. Dr. Jörg Noennig & Prof. Dr. Gernot Grabher

<https://www.hoou.de/blog/episodes/stadtgesprach-2-smart-cities>

Stadtgespräch Folge 3:

„Kulturerbe und Transformation in Hamburg – erhalten oder neu gestalten?“

mit Prof. Dr. Lisa Kosok & Prof. Klaus Sill
<https://www.hoou.de/blog/episodes/stadtgesprach-3-kulturerbe-und-transformation>

Stadtgespräch Folge 4:

„Wie kommt Leben ins Quartier?“

mit Prof. Dr. Ingrid Breckner & Tobias Holtz
<https://www.hoou.de/blog/episodes/stadtgesprach-4-wie-kommt-leben-ins-quartier>



Stadtgespräch Folge 5:

„Für wen planen und bauen wir eigentlich?“

mit Prof. Bernd Knies & Prof. Christoph Heinemann
<https://www.hoou.de/blog/episodes/stadtgesprach-5-fuer-wen-planen-und-bauen-wir>

Fortbildung im März 2020

Frühling ist die passende Jahreszeit um sich weiterzubilden! In folgenden Seminaren können wir Ihnen bei Redaktionsschluss noch Plätze anbieten:

- **HAK 201.22** Baukosten: Ermittlung, Prognose und Steuerung bei Uwe Morell am Do, 19. März 2020
- **HAK 201.23** Basis- und Praxiswissen HOAI – Leistungspflicht bei Hans-Albert Schacht am Fr, 20. März 2020
- **HAK 201.24** Basiswissen Bauüberwachung Teil 3 – Abnahme bei Hans-Albert Schacht am Sa, 21. März 2020
- **HAK 201.25** Bauordnungsrecht kompakt – Ein Intensivkurs bei Gero Tuttlewski am Di, 24. März 2020

- **HAK 201.27** Vergaberecht für Architektinnen und Ingenieure bei H. Henning Irmeler am Do, 26. März 2020
- **HAK 201.28** Kostenplanung im Hochbau nach DIN 276 neu – Praxisseminar bei Karsten Holst am Fr, 27. März 2020

Und im April gibt es noch Angebote zu folgenden Themen:

- **HAK 201.29** Controlling und unternehmerische Strategien für Planungsbüros
- **HAK 201.30** Lebenszyklusanalyse von Gebäuden
- **HAK 201.31** Adobe Photoshop für Architektinnen und Architekten
- **HAK 201.32** Basiswissen Bauüberwachung Teil 4
- **HAK 201.33** Risikomanagement: Hand-

- lungskonzepte bei gestörtem Bauablauf
- **HAK 201.34** Agil + Lean im Planungsbüro
- **HAK 201.35** Nachtrag der Planerin/des Planers – Nachtragsforderungen
- **HAK 201.36** Das neue Gebäudeenergiegesetz (GEG)

Weitere Informationen finden Sie in unserem Programmheft oder auf der Webseite <https://www.akhh.de/> unter Fortbildung.

Wir freuen uns auf Ihre Anmeldungen unter den bekannten Kontaktdaten fortbildung@akhh.de.

Ihr Fortbildungsteam: Stephan Feige, Stephanie Lerche, Rita Strate und Tina Unruh