PORTFOLIO



DARIUS ADRIAN FRESE



DARIUS ADRIAN FRESE

GEBOREN AM 22.02.2000 IN HAMBURG.
AKTUELL WOHNHAFT IN DER WINTERTHURERSTRASSE 97, 8006 ZÜRICH.
ERREICHBAR UNTER DARIUS.FRESE@GMAIL.COM / +49 175 5145306

Ich erhoffe mir mit dem Masterstudium, mein Wissen in der Architektur zu vertiefen und neue Perspektiven zu gewinnen. Mein Bachelorstudium hat meine praktische Arbeit bereits gut ergänzt, und nun soll mein handwerkliches Wissen die nächste Ausbildungsstufe voranbringen. Mein Ziel ist es, Projekte mit hoher gestalterischer und konstruktiver Qualität entwerfen und umsetzen zu können. Besonders interessiert mich das Bauen im Bestand und der Umgang mit historischen Gebäuden. Bei ENF arbeite ich derzeit an Wettbewerben und Projekten im Bestand, unter anderem an der Umnutzung einer alten Weberei und Spinnerei. Dabei lerne ich, wie vielfältig der Umgang mit vorhandenen Strukturen sein kann und wie viel Potenzial in bestehenden Gebäuden steckt. Im Master möchte ich diese Themen vertiefen und neue Wege im Umgang mit Architektur erkunden. Es reizt mich, in der Schweiz zu studieren, neue Denkweisen kennenzulernen und mich mit anderen Studierenden auszutauschen. Ich freue mich darauf, voneinander zu lernen und gemeinsam weiterzudenken.

AUSBILDUNG

05 / 2019
Abschluss

Abitur,
Gymnasium Kaiser-Friedrich-Ufer in Hamburg

09 / 2024
Abschluss

Bachelor of Science in Architektur,
HafenCity Universität in Hamburg

ERFAHRUNG

02-03 / 2017

Praktikum,
DFZ-Architekten in Hamburg

10 / 2019 -
12 / 2022

Freiberuflich als Rohübersetzer
Filmmaterial aus dem Englischen ins Deutsche übersetzen. Überwiegend bei „Scalamedia" & „RRP Media"

08-11 / 2020

Praktikum
Zimmerei Feifel, Zimmermeister in Hamburg

02 / 2022 -
02 / 2025

Freiberuflich bei Zimmerei
Zimmerei Feifel, Zimmermeister in Hamburg

03 / 2022 -
02 / 2025

Freiberuflich als Architekturhilfe
Susanne Wolfart, Dipl. -ing. Architektin

03 / 2025 -
02 / 2026

Praktikum im Architekturbüro
ErnstNiklausFauschPartnerAG. in Zürich

Während meines Studiums konnte ich bereits Erfahrungen bei zwei Architektinnen in Hamburg sammeln, die es mir ermöglichten, parallel zum Studium Pläne anzufertigen, auf deren Grundlage wir Sanierungsarbeiten in privaten Häusern planten. Ebenfalls parallel zum Studium begann ich, in der Zimmerei Feifel zu arbeiten. Dort lernte ich die handwerklichen Abläufe auf der Baustelle kennen, konnte nahezu jede Maschine bedienen und verstand, wie sämtliche Holzelemente eines Hauses gefertigt werden. Von Dachstühlen und Wänden über den Einbau von Fenstern bis hin zum Dämmen, Eindecken und Verkleiden von Dächern. Bevor ich mein Masterstudium begann, wollte ich längere Praxiserfahrung in einem Architekturbüro sammeln. Daher ging ich zu Ernst Niklaus Fausch Architekten nach Zürich, wo ich mich derzeit im neunten von zwölf Monaten meines Praktikums befinde. Während ich mir ein Leben in der Schweiz aufbaute, vertiefte ich im Büro mein Wissen in den Bereichen Bauleitung, Planzeichnen und Entwurf. Mit diesen Erfahrungen hoffe ich, mein Masterstudium deutlich vom Bachelor abheben zu können.

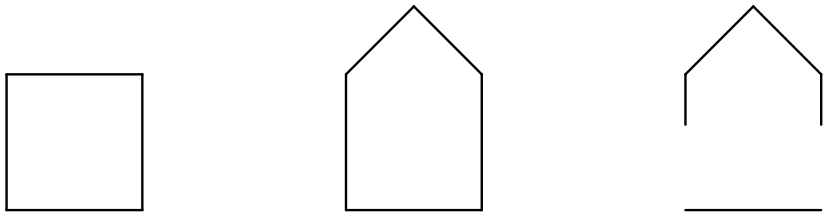
PROJEKTE

01 Nolte Dorf
Entwurf III / IV, in Partnerarbeit

02 Baakenhub
Entwurf V, Studio Landschaft
in Partnerarbeit

03 Ein roter Punkt
Bachelorarbeit in Einzelarbeit

04 Upcycling
5. Semester, Wahlfach Upcycling
in Einzelarbeit



01

NOLTE DORF

Ein Dorf aus Architektur, Bewegung und Begegnung.

Das Entwurfsprojekt befindet sich im Osten der Stadt Lüneburg an einer viel befahrenen Straße; der Dahlenburgerlandstraße 102 - 106. Aus dem bestehenden reinen Gastronomiebetrieb mit eigener Bierbrauerei soll bis 2030 mit neuen architektonischen Entwürfen der Grundstein für eine kulturelle Begegnungsstätte mit vielfältigen Gastronomie- und Kulturangeboten für Jung und Alt geschaffen werden.

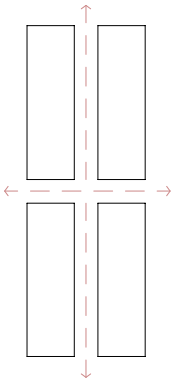
Bei der Umsetzung dieses Projekts stehen insbesondere die Themen Regionalität und Nachhaltigkeit im Fokus. Architektonisch orientiert sich der Entwurf an der Struktur eines klassischen Dorfes: Mehrere unterschiedliche Gebäude ähneln sich in ihrer äußeren Form und Materialität, passen sich darin jedoch ihrer jeweiligen Funktion an.

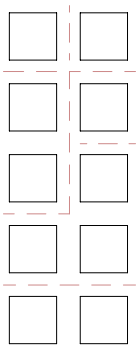
Mit der gewählten Klinkerfassade werden die Bestandsgebäude aufgegriffen, während die sich durch den Entwurf ziehende Spitzdachform die umliegende Bebauung und die für die Region typische Bauweise aufnimmt. Neue Materialien wie Holz und Stahl setzen dazu einen bewussten Kontrast und bringen moderne Ansätze in die bestehende Struktur ein. Auch im Tragwerksentwurf werden bekannte Formen neu interpretiert die klassische Spitzdachform wird sowohl mit traditionellen Sparrendächern als auch mit Konstruktionen aus Dreigelenkrahmen umgesetzt. Ein Ort, der bei jedem Besuch etwas Neues bietet. Durch sich windende Bewegungslinien werden Besucherinnen nicht nur durch wechselnde Veranstaltungen, sondern auch räumlich immer wieder neu über das Gelände geführt. Atmosphäre und Begegnungen verändern sich im Verlauf des Weges und machen den Ort lebendig. Nach der klassischen Struktur eines Dorfes stehen sämtliche Gebäude in einer Symbiose zueinander: Architektonische Elemente grenzen sie funktional voneinander ab, schaffen jedoch gleichzeitig neue Bezüge, die Besucherinnen über das gesamte Grundstück leiten. Um den bestehenden Gedanken der Nachhaltigkeit fortzuführen, wird auch in der Architektur dieses Prinzip konsequent weitergedacht. Durch gezielte Materialwahl und technische Innovationen werden die Leitmotive des Betriebs auf das gesamte Gelände übertragen und machen das Nolte Projekt zu einer neuen Kulturinstitution im Einklang mit der Natur.

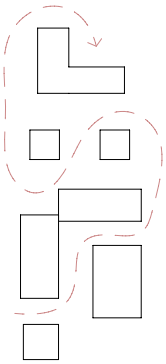
Entwurf III / IV,
Matthias Kulcke







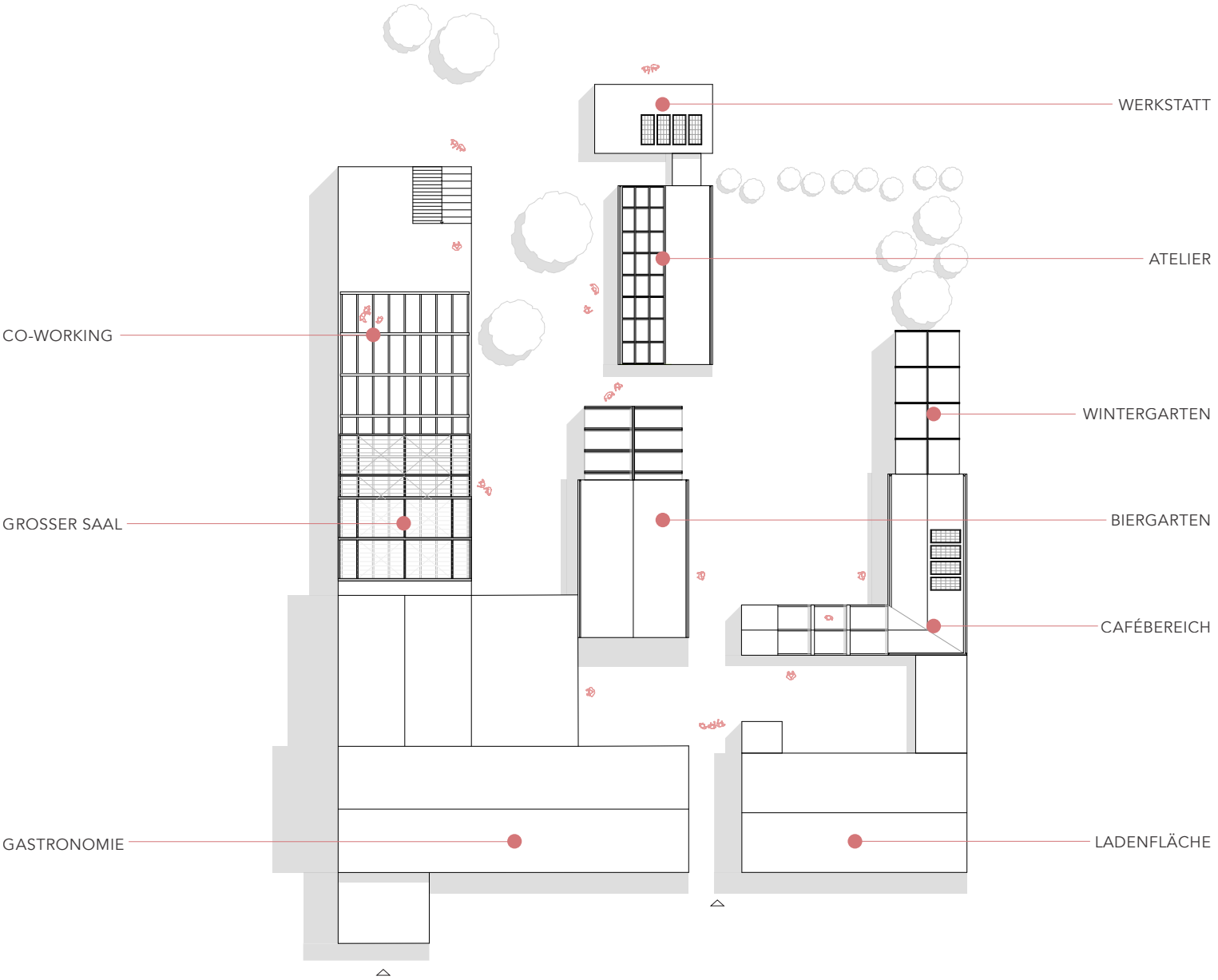




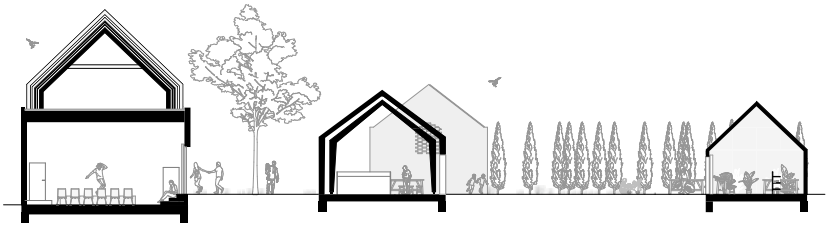


LAGEPLAN

M 1:1500

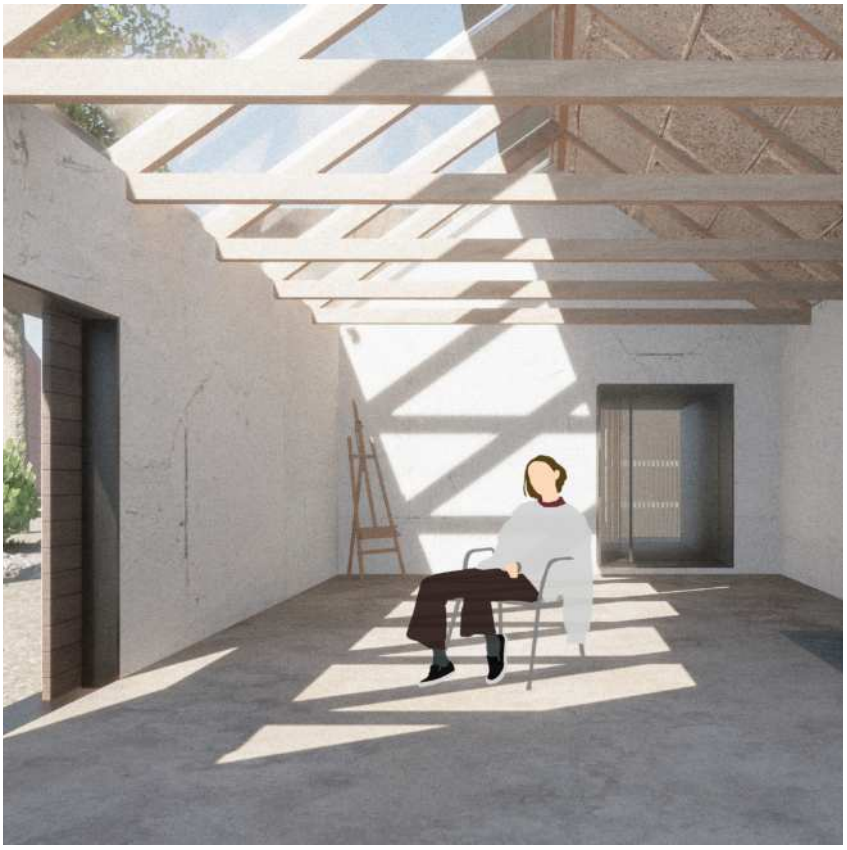


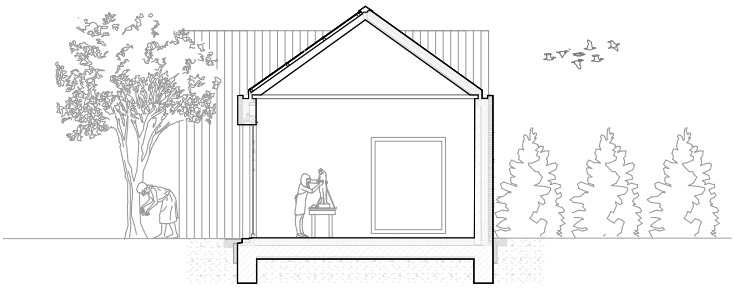
Der Entwurf versteht sich als Weiterführung der bestehenden Werte und Strukturen, jedoch mit einer neuen räumlichen und sozialen Haltung. Statt eines zentralen Hauptplatzes entsteht ein Geflecht aus Wegen, Räumen und Situationen, die sich aus den angrenzenden Bereichen heraus formen. Diese kleinteilige Struktur fördert Begegnung, Neugier und Bewegung. Sie lädt dazu ein, sich zu verlieren und den Ort immer wieder neu zu entdecken. Hinter jeder Ecke kann etwas anderes entstehen: ein Blick auf die Produktion, der Duft aus der Brauerei oder das Gespräch am Werkstatttisch.
Wie im klassischen Dorf bilden Arbeit, Begegnung und Versorgung eine Einheit. Produktion und Produkt werden sichtbar miteinander verbunden, das Getrunkene wird nebenan gebraut, das Gegessene wächst auf dem Gelände, das Gebaute entsteht vor Ort. So entsteht ein Kreislauf, der Regionalität und Selbstversorgung räumlich erfahrbar macht.
Die räumliche Struktur schafft nicht nur Verbindungen zwischen den einzelnen Nutzungen, sondern auch zwischen Menschen. Durch den offenen Umgang mit Prozessen und Materialien entsteht ein Ort, der von gemeinschaftlichem Handeln, Neugier und gegenseitigem Lernen lebt. Das Gelände wird so zu einem lebendigen Organismus, der sich ständig weiterentwickelt. Geprägt von Vielfalt, Austausch und einem bewussten Umgang mit seinem Umfeld.

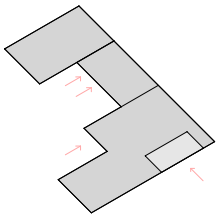


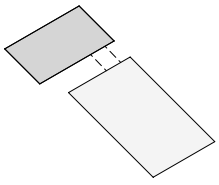
DACHAUFSICHT / SCHNITT

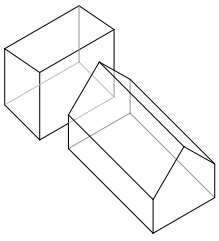
M 1:250

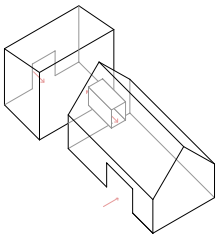


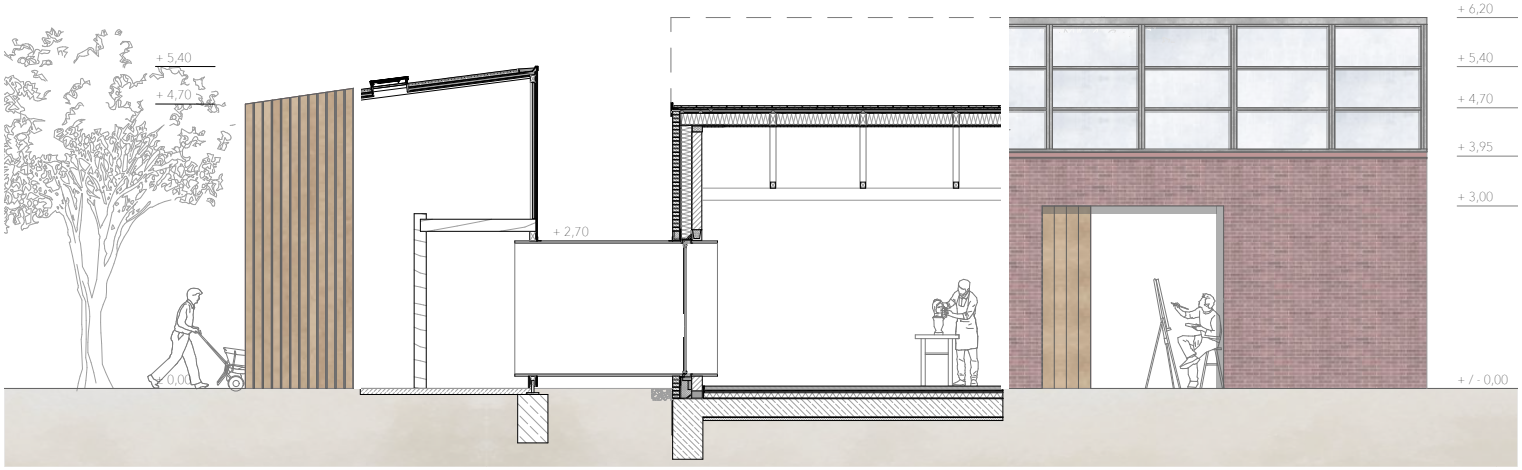








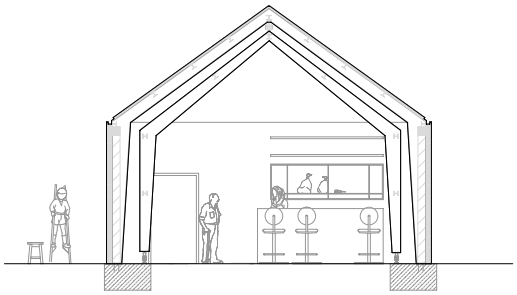


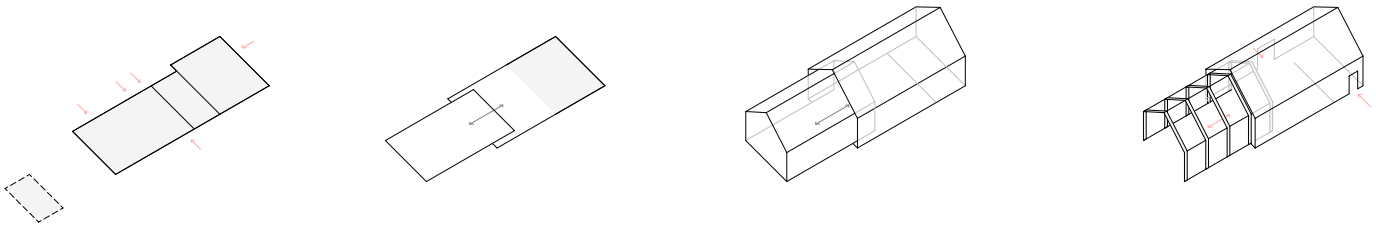


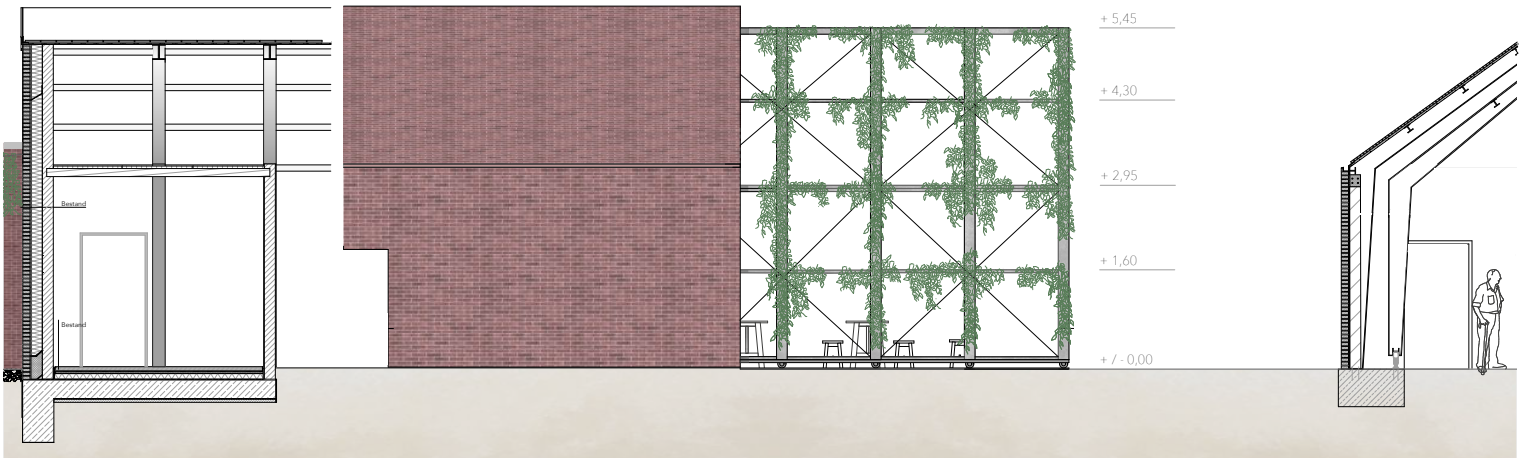
ANSICHT / SCHNITT

M 1:125



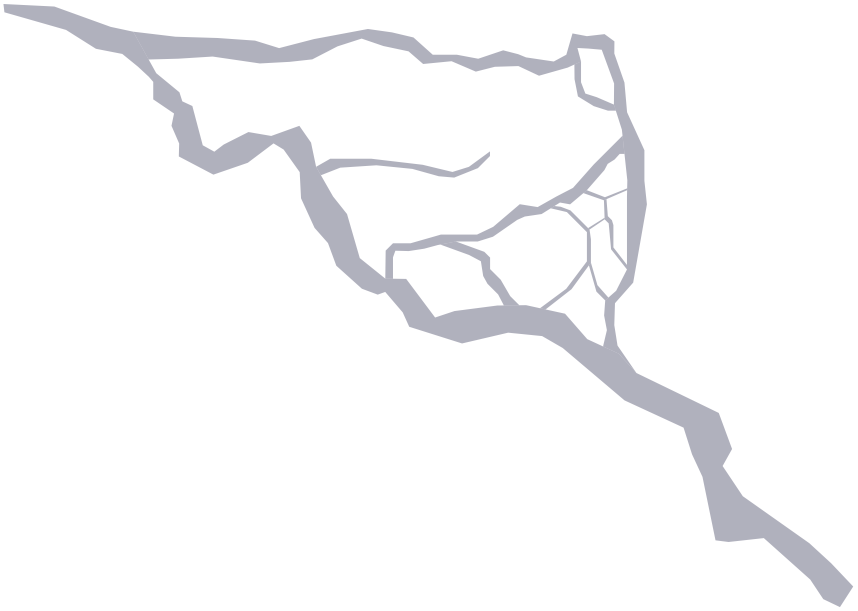






ANSICHT / SCHNITT

M 1:125



02

BAAKENHUB

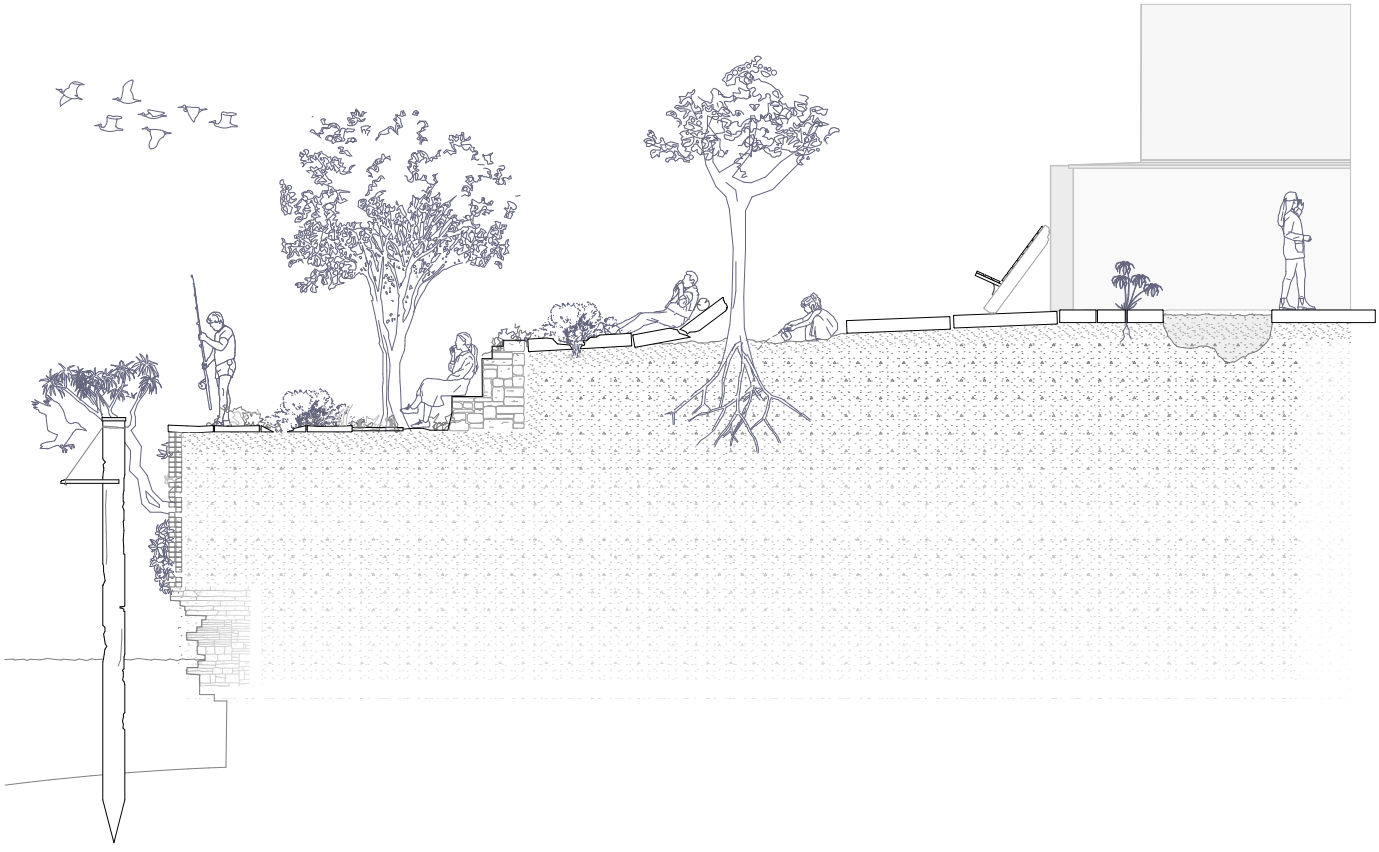
Anthropozäne (Landschafts-) Zukünfte für das Baakenhöft
für Praktiken am - im - auf dem Wasser

Das Leben am Wasser prägt Hamburg seit seinen Anfängen. Schon im 9. Jahrhundert siedeln Menschen an der Elbe, errichten Befestigungen und legen den Grundstein für eine Stadt, deren Entwicklung untrennbar mit dem Fluss verbunden bleibt. Aus einem hölzernen Steg entsteht ein Welthafen und aus dem altsächsischen Wort Ham für das Ufergelände am Fluss wird der Name Hamburg.
Was einst ein durchlässiger Übergang zwischen Land und Wasser war, verdichtet sich über Jahrhunderte zu einer klaren Kante. Mit dem Aufstieg der Hansestadt, der Industrialisierung und dem Beginn des Containerzeitalters wird die Elbe zur Verkehrsader, zur Grenze, zum funktionalisierten Raum. Wo früher Überschwemmung und Verlandung natürliche Prozesse bildeten, bestimmen heute Spundwände, Deiche und Asphalt die Beziehung zwischen Stadt und Strom.

Am Baakenhöft (in der HafenCity) zeigt sich diese Entwicklung im Kleinen: Zäune, Mauern und Tore strukturieren die Fläche, trennen Eigentum, Funktionen und das Wasser vom Land. Doch dort, wo Strukturen brüchig werden, beginnen neue Prozesse. Risse im Beton, Moos am Kai, Sedimente im Wasser. Sie markieren den Beginn eines Umdenkens.
Das Projekt sucht in diesen Übergängen nach Potenzialen. Es versteht den Fluss nicht als Grenze, sondern als Mitgestalter. Durch das Aufbrechen harter Kanten, das Zulassen von Verlandung und Überschwemmung entsteht eine dritte Zone. Ein Raum zwischen Wasser und Land, in dem neue ökologische, soziale und räumliche Praktiken möglich werden.

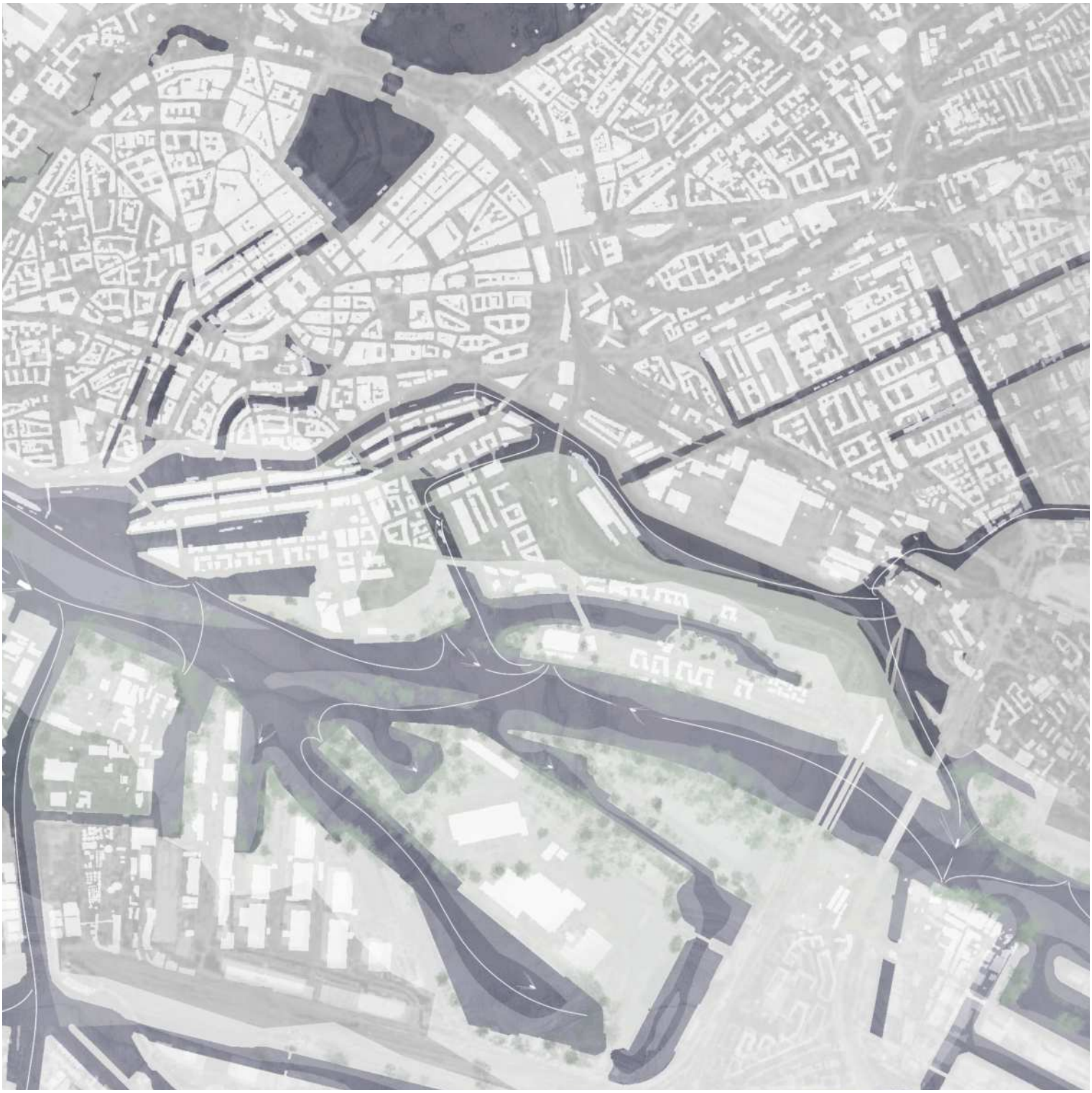
Entwurf V, Studio Landschaft
Prof. Antje Stockman / Marcel Tröger
/ Tt. Constantin



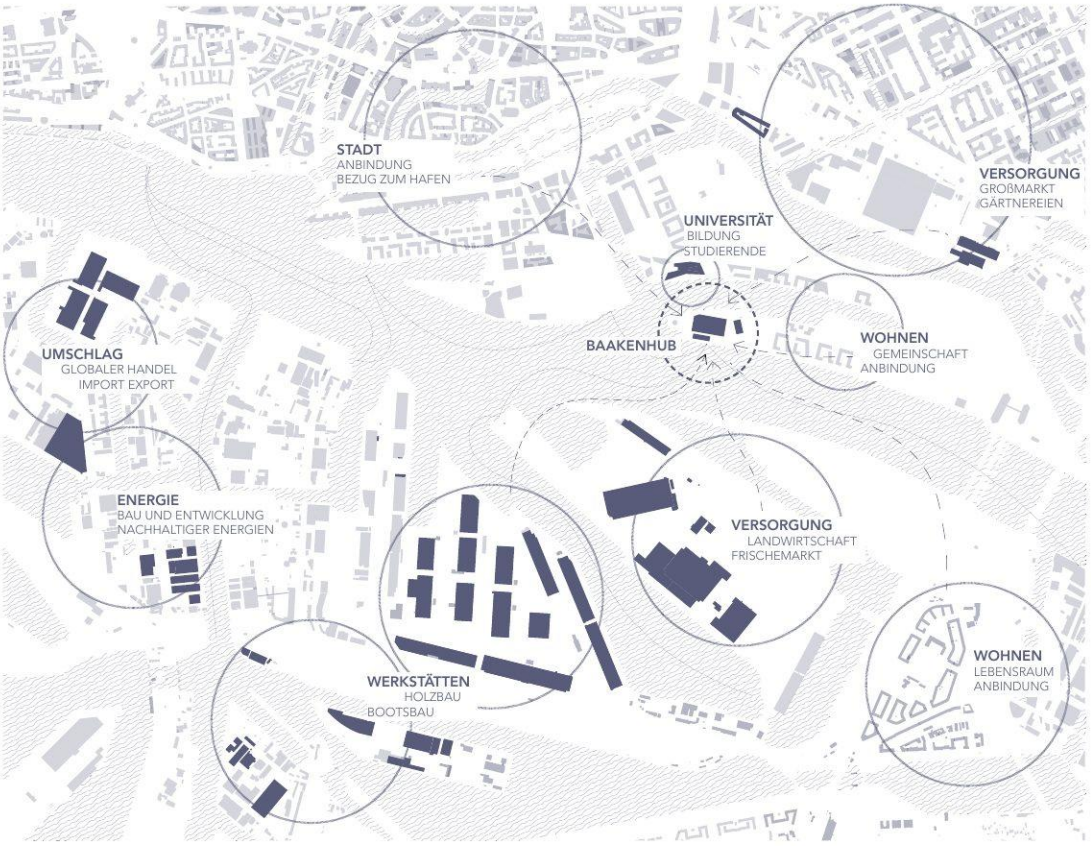


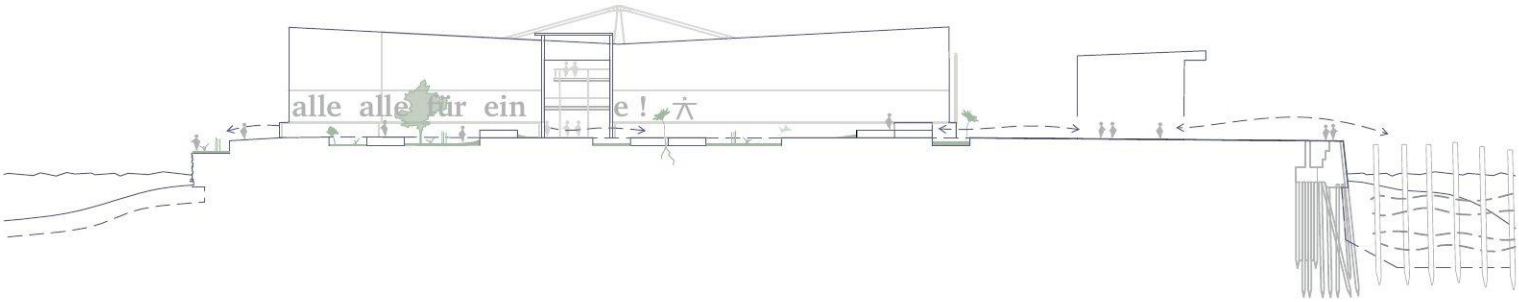
KONZEPTSCHNITTE

M 1:120



Die Praktiken lassen sich im großen Maßstab auf das Elbästuar anwenden und verändern den gebauten Raum grundlegend. Uferkanten werden aufgebrochen, sodass neue Übergänge zwischen Wasser und Land entstehen. Große Teile der Versiegelung werden gelöst, wodurch durch den Prozess der Verlandung neue Formen von Landflächen und Elbinseln entstehen. Das Land wird zu einem Teil des Wassers – beide Zonen überlagern sich, das Wasser überschwemmt das Land und wird zugleich für Bewirtschaftung und Versickerung gespeichert.
Parallel dazu wird auch die Trennung zwischen Stadt und Hafen auf sozialer Ebene aufgebrochen. Der Verkehr auf dem Wasserweg verbindet den Süden Hamburgs stärker mit dem Norden und schafft neue Austauschbeziehungen. Der Hafen wird neu gedacht – Handel und Warentransport erfolgen kleinteiliger, die Flächen werden umgenutzt und neu interpretiert. Eine Versorgung, die auf lokaler Produktion durch Landwirtschaft und Werkstätten basiert, ersetzt großindustrielle Strukturen. So öffnet sich der Hafen für die Akteure der Stadt und wird zu einem neuen Lebensraum für Bewohner*innen und Artenvielfalt. Das Baakenhöft bildet dabei die verbindende dritte Zone zwischen Stadt, Wasser und Hafen.





AUFBRECHEN
Zwei Zonen mit Klaren kanten werden aufgebrochen. Es entsteht ein Bereich dazwischen.



VERLANDEN
Ausweitung einer Zone im Bereich der anderen. Eine Überlagerung entsteht.

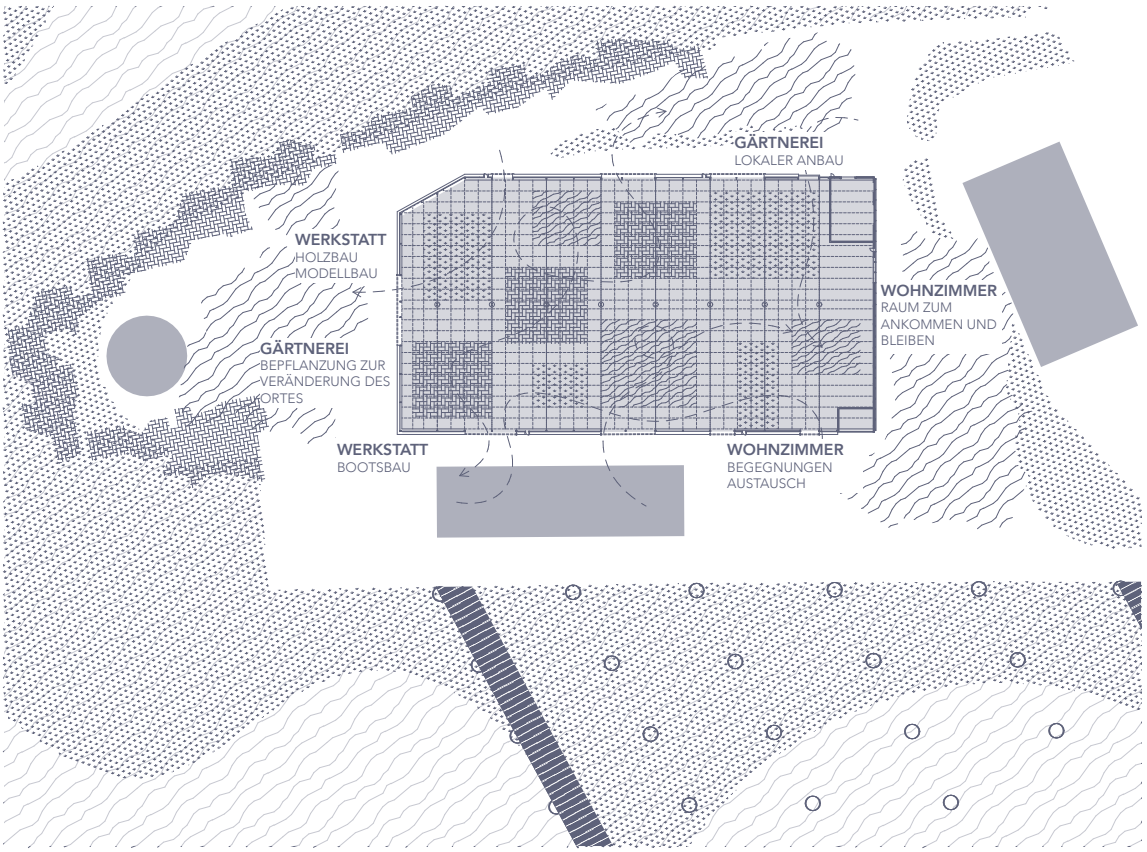


ÜBERSCHWEMMEN
Eine Zone legt sich auf die andere und verformt diese. Eine Überlagerung entsteht.



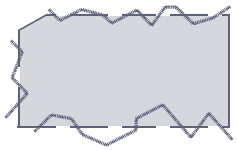
SCHNITT

M 1:500



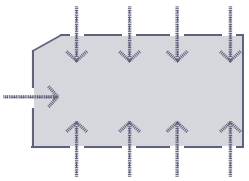
AUFBRECHEN

DIE HALLE WIRD GEÖFFNET UND ES ENTSTEHEN NEUE DURCHWEGUNGEN. DIE TRENNUNG ZWISCHEN INNEN- UND AUSSENRAUM WIRD AUFGEBROCHEN.



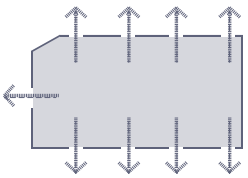
ÜBERSCHWEMMEN

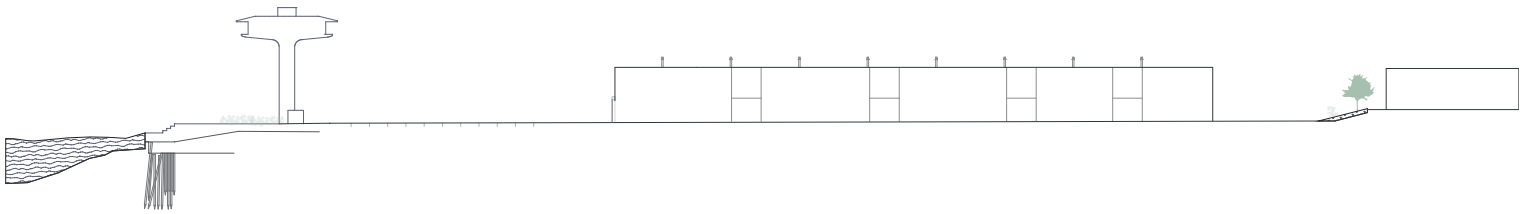
DIE PRAKTIKEN DER AKTEURE FORMEN DEN RAUM VON AUSSEN NACH INNEN. NEUE NUTZUNGSBEREICHE ENTSTEHEN.



VERLANDEN

DIE PRAKTIKEN FORMEN DEN RAUM VON INNEN HERAUS NACH AUSSEN UND BREITEN SICH WEITER AUS.

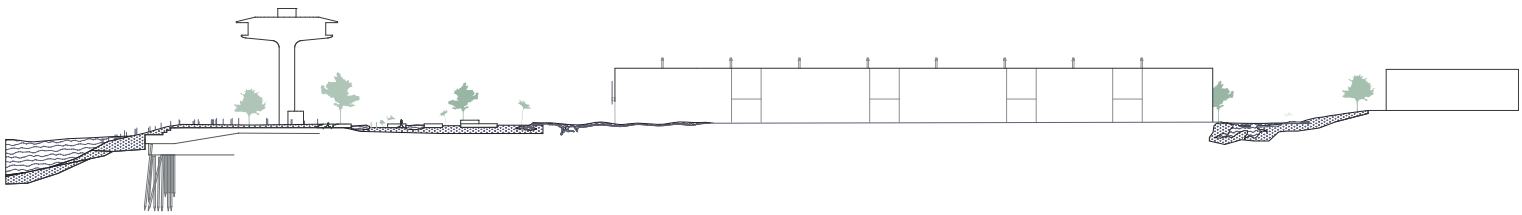




VERLANDEN
NATÜRLICHE BEFESTIGUNG
DURCH BEPFLANZUNG

ÜBERSCHWEMMEN
VERSICKERUNG UND WASSERSPEICHER
RAUMKONZEPT REAGIERT AUF WASSER

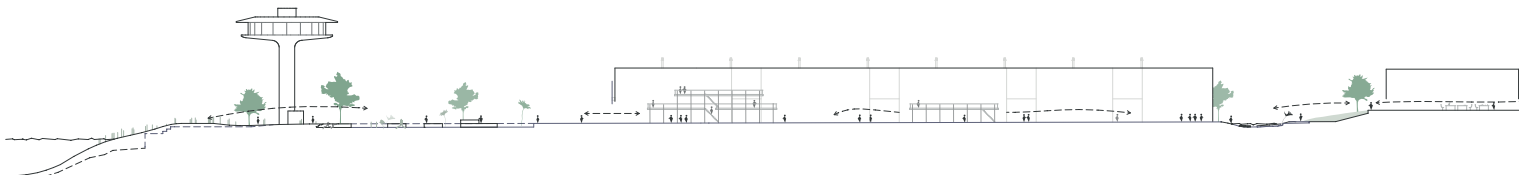
AUFBRECHEN
DER VERSIEGELUNG
GRUNDLAGE FÜR PFLANZENWACHSTUM



LEBENSRAUM FÜR AKTEURE
AM - MIT - AUF DEM WASSER

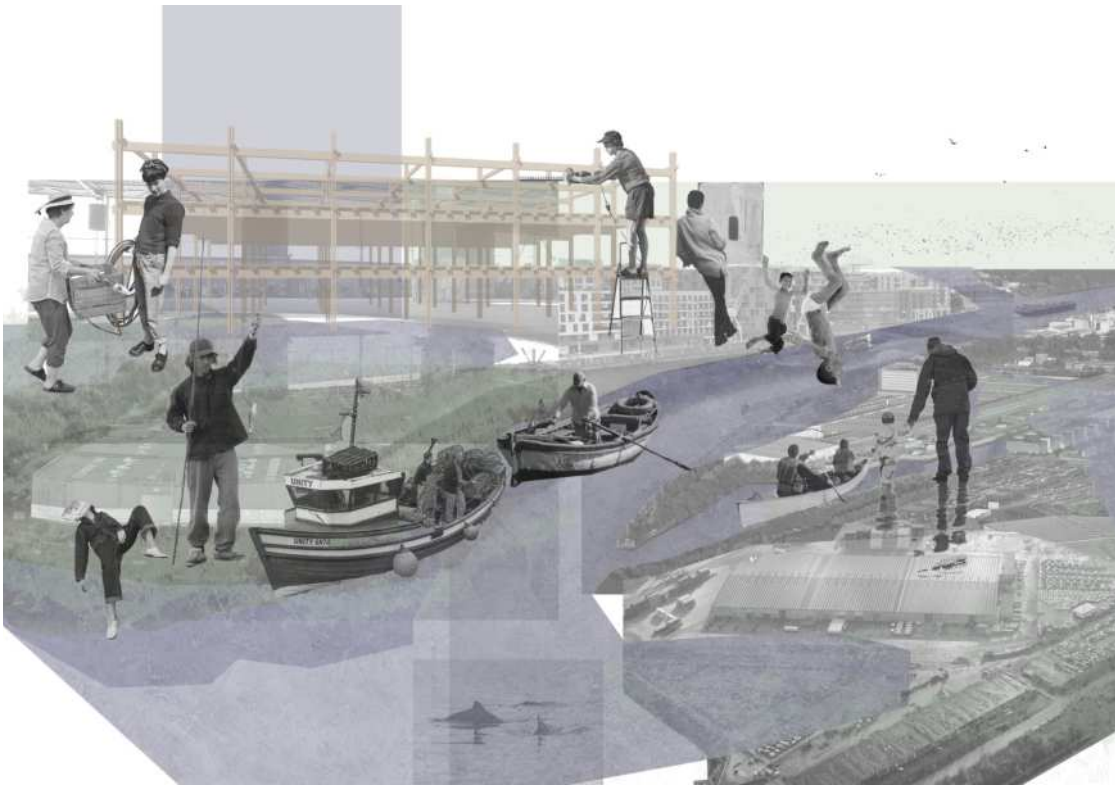
PRAKTIKEN DES ORTES
FORMEN DEN INNENRAUM

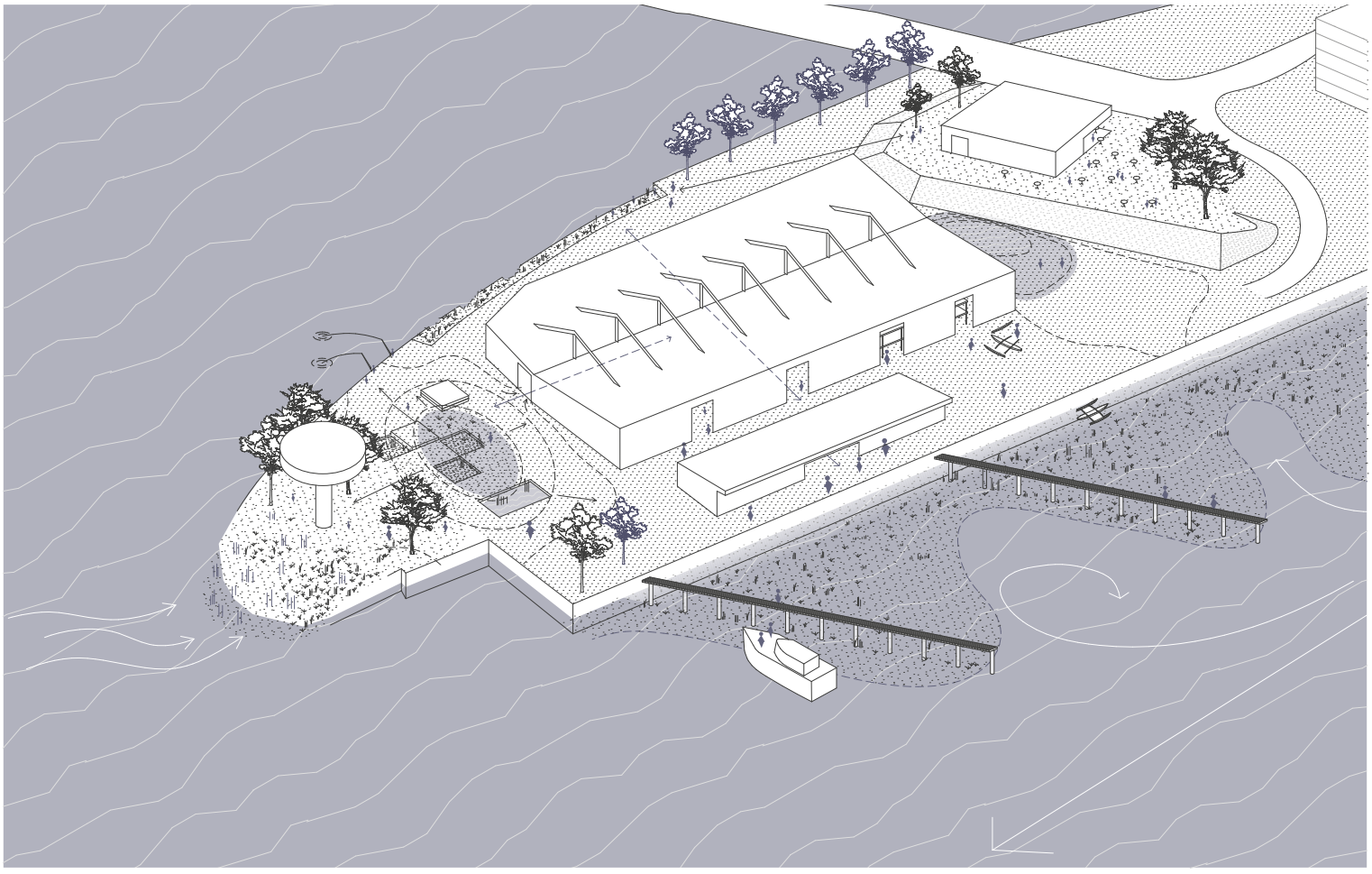
DIE PRAKTIKEN IM INNENRAUM
FORMEN DEN AUßENRAUM



DRAUFSICHT / SCHNITTE

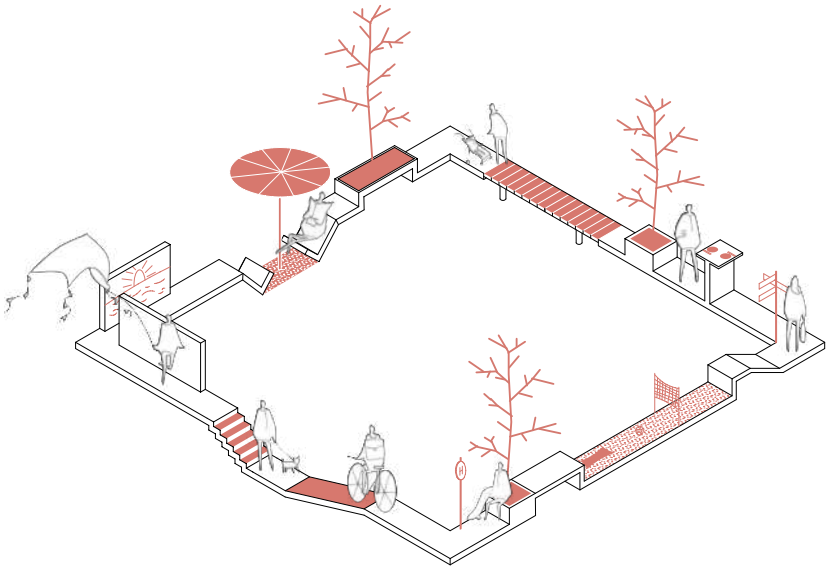
M 1:1250





AXONOMETRIE

M 1:1250



03

EIN ROTER PUNKT

Diese Arbeit untersucht die Integration kritischer Infrastrukturen ins städtische Umfeld. Sie beleuchtet, wie diese Bauwerke nicht nur funktionale Anforderungen erfüllen, sondern auch das Stadtbild und die Lebensqualität der Bewohner positiv beeinflussen können.

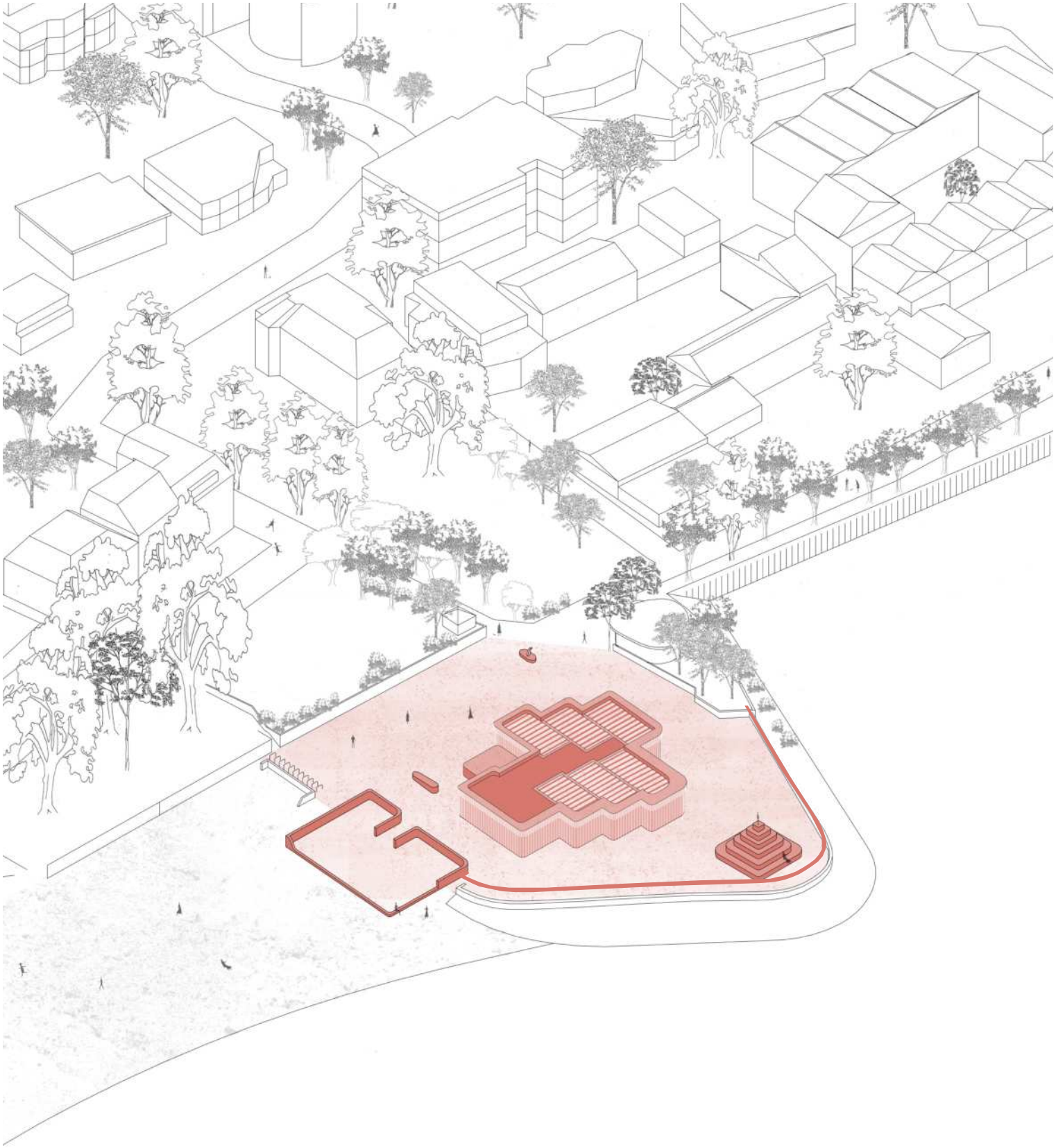
Meine Vision ist es, einen Ort zu schaffen, der eine starke Identität entwickelt und seine Hauptfunktion als lebendige Schnittstelle im öffentlichen Raum nicht nur wahrt, sondern auch erweitert. Dabei untersuche ich, wie kritische Infrastruktur harmonisch in die Umgebung eingebettet werden kann, ohne wichtige Funktionen zu beeinträchtigen.
Diese Schnittstelle entsteht an einem Punkt, an dem viel Bewegung und Aufenthalt zusammentreffen, und soll zu einem Ort des Austauschs, der Begegnung und der Interaktion werden. In dieser dynamischen Umgebung kommen unterschiedliche Akteure zusammen: Besucher, die durch ihre Präsenz und Bedürfnisse die wirtschaftlichen Aspekte beleben; kulturelle Initiativen, die durch Vielfalt und Kreativität den Ort bereichern; sowie soziale Gemeinschaften, die durch ihr Miteinander und ihre Interaktionen das soziale Gefüge stärken. Diese Akteure sollen die Möglichkeit haben, den Raum nach ihren individuellen Bedürfnissen zu gestalten und zu nutzen, wodurch ein lebendiger und vielfältiger Ort entsteht.

Mein Entwurf legt die Grundlage für diese Vision, indem er die Durchquerung der Schnittstelle verlangsamt und den Platz um das bestehende Gebäude erfahrbarer macht. Dies wird durch verschiedene gestalterische Maßnahmen erreicht, die den Raum strukturieren und gleichzeitig Offenheit und Flexibilität bieten. Die Integration von Aufenthaltsbereichen, kulturellen Installationen und sozialen Treffpunkten fördert die Interaktion und das Verweilen, während durchdachte Wege und Übergänge die Bewegung durch den Raum harmonisch lenken.

Bachelorthesis
Henrik Becker
Jun. -Prof. Tim Simon-Meyer



VISUALISIERUNG



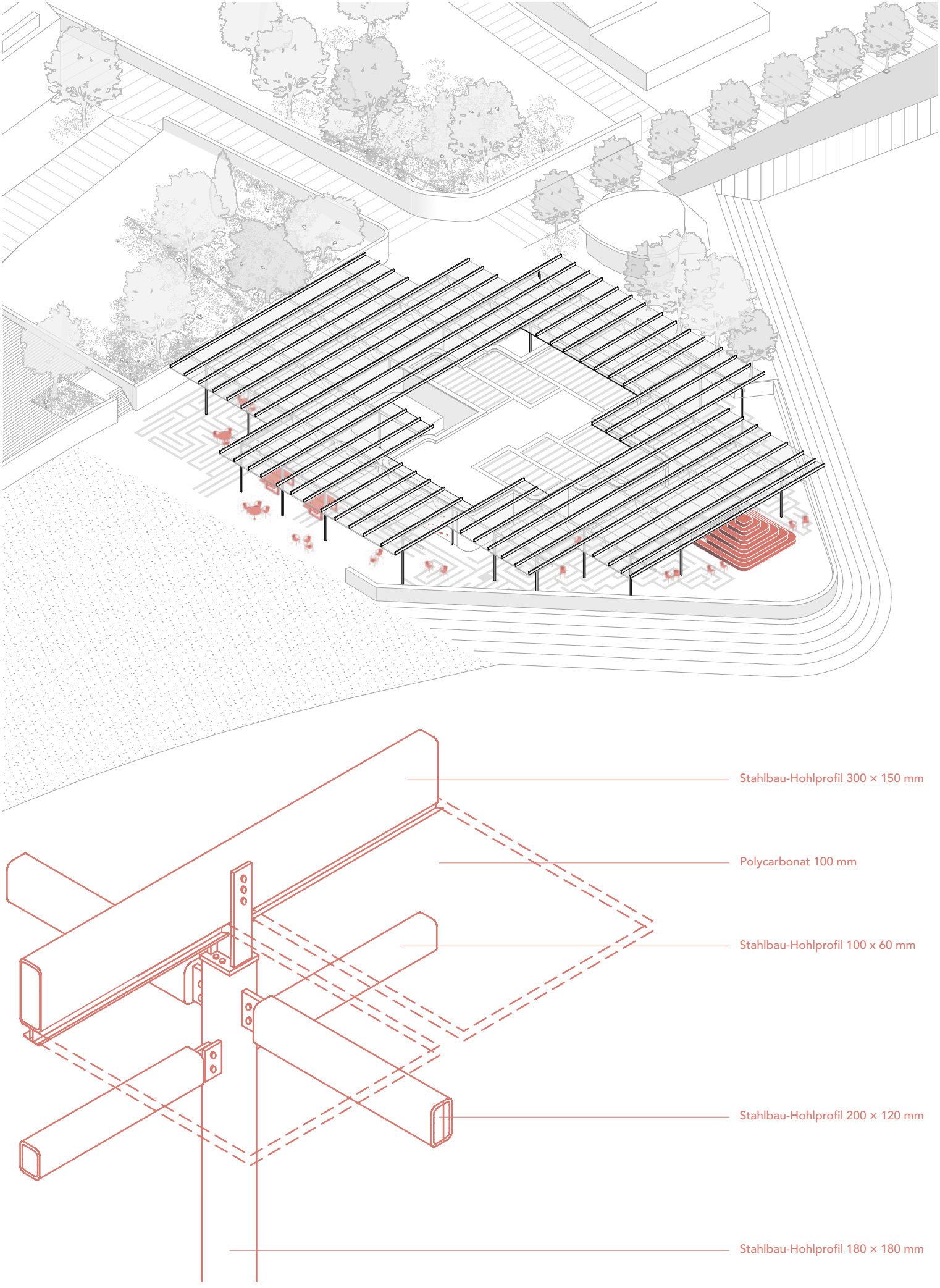
Die Axonometrie des Bestands zeigt ein vielschichtiges Gefüge aus unterschiedlichen räumlichen Typologien. Das Lüftungsgebäude Mitte des neuen Elbtunnels prägt den Ort als technisches Bauwerk mit klarer Funktion, wirkt jedoch durch seine räumliche Abgeschlossenheit distanziert gegenüber seiner Umgebung. Zwischen Funktion und Nutzung entsteht ein Zwischenraum – ein Ort, der sichtbar, aber schwer zugänglich ist. Das Dachtragwerk besteht aus drei funktionalen Schichten: Das offene Stahltragwerk aus Hohlprofilen bildet die konstruktive Basis und spannt sich um den Bestand, wodurch eine leichte, weniger industrielle Wirkung entsteht. Darüber liegt die Polycarbonatschicht, die als Witterungsschutz dient: Sie hält Regen, Schnee und Wind ab, lässt jedoch ausreichend Helligkeit durch und beeinträchtigt das räumliche Empfinden nur gering. Ergänzend sorgt die Pergolaebene für variablen Sonnenschutz. Im Sommer verhindert sie Überhitzung, indem sie die direkte Sonneneinstrahlung abschirmt, während im Winter gezieltes Öffnen erlaubt, die seltene Sonne zu nutzen. So entsteht ein witterungsgeschützter, lichtdurchlässiger und gut belüfteter Raum, der flexibel auf Jahreszeiten reagieren kann.

AXONOMETRIE M 1:500

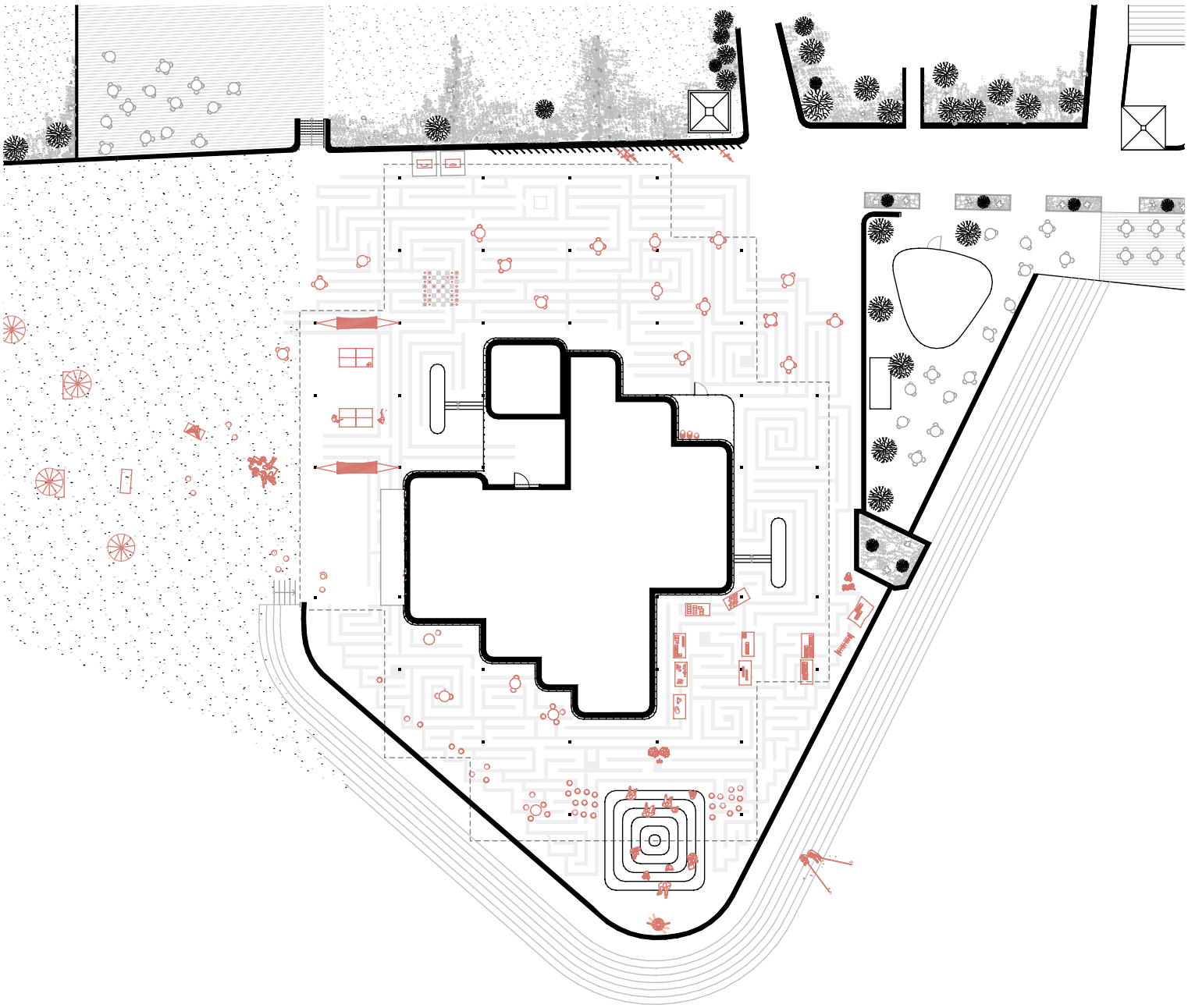


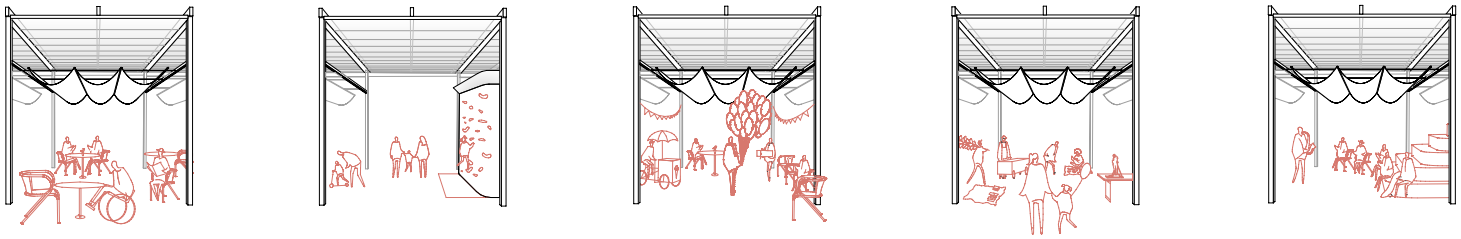


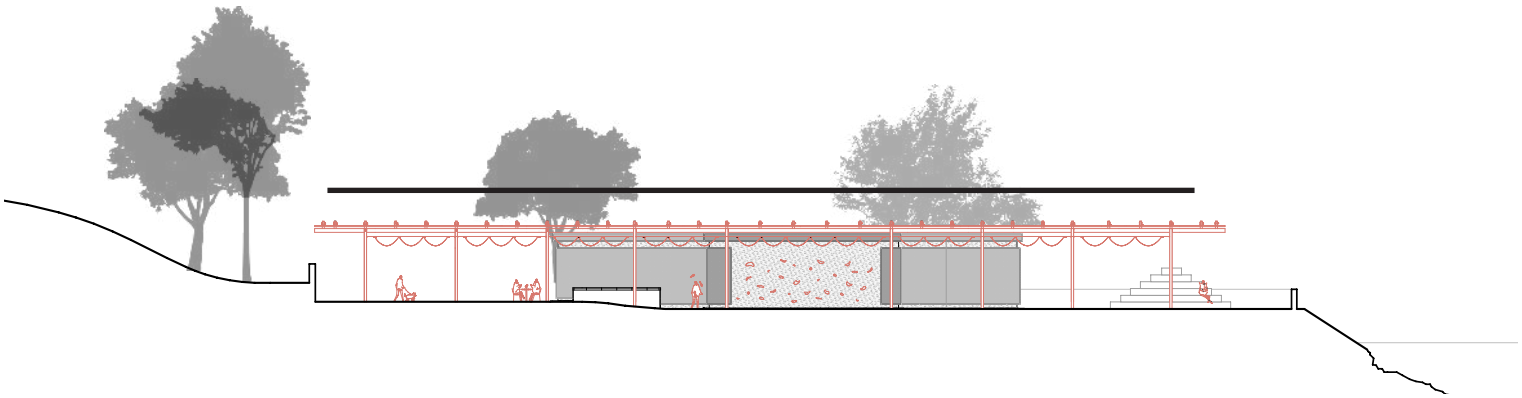
VISUALISIERUNG


Stahlbau-Hohlprofil 300 × 150 mm
Polycarbonat 100 mm
Stahlbau-Hohlprofil 100 x 60 mm
Stahlbau-Hohlprofil 200 × 120 mm
Stahlbau-Hohlprofil 180 × 180 mm

DETAIL M 1:20

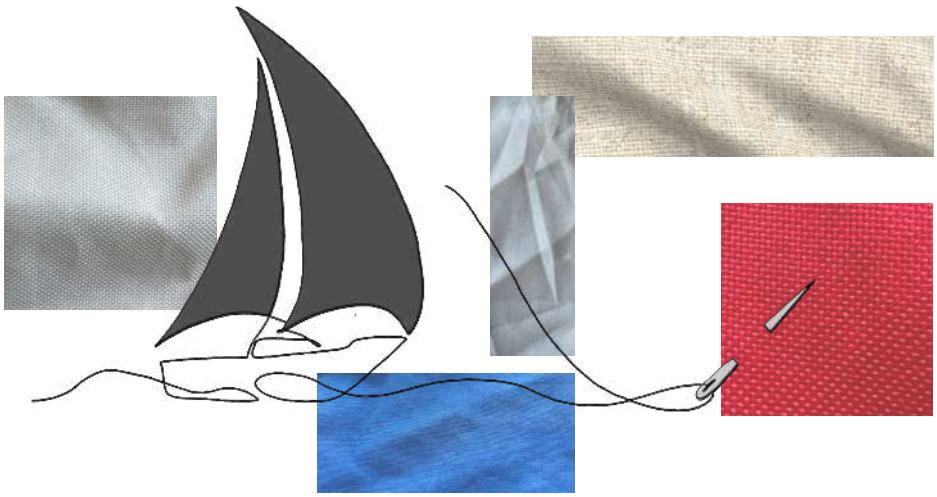






GRUNDRISS

M 1:400



04

IM STURM DES KONSUMS

Eine studentische Arbeit für eine Neuinterpretation traditioneller und nachhaltiger Schiffs-, bzw. Segelbekleidung. Eine künstlerische Kritik an der Fast-Fashion Industrie, sowie des umweltschädlichen Vertriebs der Schifffahrt.

„Mode – die Hüllen des Ich"

Mit Kleidung senden wir Signale aus, drücken wir eine Haltung aus, kommunizieren wir mit unserer Umwelt – bevor wir ein Wort gesprochen haben. Sie ist etwas sehr persönliches, und doch steht eine globalisierte Industrie dahinter, deren Motivation vor allem die Gewinnabsicht ist. Wie können wir unsere Kleidung persönlicher machen, aus der Massenware ein persönliches und ästhetisches Unikat machen? Wann wird ein Alltagsgegenstand wie Kleidung zur Kunst?

Diese Idee formte nun also mein weiteres Handeln. Ich erkundigte mich nach alten Segelstoffen auf Ebay und bei eingetragenen Segelmachern. Allerdings ohne viel Erfolg. Ich fand heraus, dass es bereits einen ausgeprägten recycling Prozess für derartige Stoffe gab. Die meisten Segelmachern verkaufen ihre beschädigten Segel an kleinere Unternehmen und Geschäfte weiter, welche diese dann zu Taschen weiterverarbeiteten. Also habe ich die Recycling-Kette abtelefoniert, um zu sehen, bei wem der Verwertungsprozess aufhörte. Obwohl man mir anfangs versicherte, dass es bei Segeltüchern (durch vielerlei Verwertung) kaum Überreste gäbe, fand ich relativ schnell ein Geschäft, welches bei sich Überreste für den Müll in einem großen Container auf dem Grundstück stehen habe. In Rissen angekommen, stand ich vor einem 10 qm Müllcontainer, der bis oben hin mit Segeln, Stangen, Leinen, etc. gefüllt war. Das Allermeiste davon in einem guten Zustand und in einem einwandfreien Zustand.

Ich nahm soviel, wie ich tragen konnte und fuhr direkt zum Seminar „Upcycling", wo ich mir einen Überblick über den Fang verschaffen habe. Zu meiner Überraschung ließen sich viele Teile gut auf die modischen Anforderungen vieler Klamotten übertragen. Es gab genug Ösen und Schlaufen zum Zusammenbinden; Alle Kanten waren bereits aufändig vernäht; Einige Teile verfügten sogar über Reis-, sowie Klettverschlüsse.

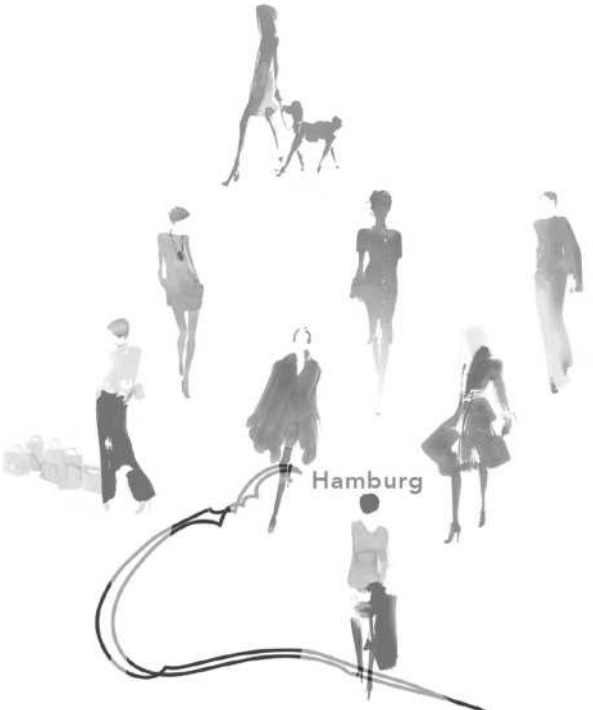
Es folgte also der Versuch aus Segelstoffen echte Klamotten zu entwickeln. Etwas, dass ich zuvor noch nirgends sah und nun von mir in Ansätzen realisiert werden konnte.

UPCYCLING



DER KONSUM

Wir alle wollen mehr!
Wir wollen es günstiger und wir mögen es schnell!
Billige Massenproduktionen in China und Thailand schaffen uns mehr Kleidung, als wir tragen können. Klamotten werden in jenen Ländern billig und meist unter schlechten Bedingungen produziert. Geringe Aufwands- und Produktionskosten dort, sorgen für einen größeren Gewinn bei Unternehmen und einer höheren Schadstoffbilanz durch das Verschiffen auf gigantischen Containerschiffen. Nach einer reichlich komplizierten Schiffsroute werden schlussendlich die europäischen Häfen angesteuert und die Ware verladen.





Shanghai



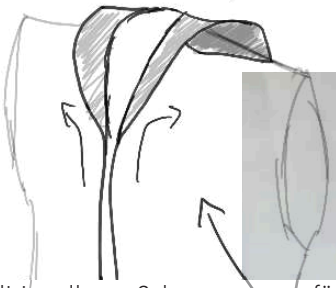
DIE SCHIFFFAHRT

Die Geschichte des Handels ist lang und hat eine erstaunliche Entwicklung gemacht. Was wir heute als normale Versand-Routen durch 400 Meter (lange/oder alles koppeln) Schiffe kennen, findet seinen Ursprung in einem recht kleinen- und vor allen Dingen nachhaltigerem Maßstab.
Durch Windkraft vorangetrieben und aus Holz gebaut, begann das Segelboot ca. 5000 v. Chr. seine Anfänge. Vornehmlich für die Fahrt auf dem Nil, aber auch für Fahrten über das Mittelmeer und das Rote Meer nutzten die Ägypter Schiffe mit einem Mast und einem großen Rahsegel. Segel wurden über die Jahrtausende stetig weiterentwickelt und das Material den Anforderungen angepasst. Wichtig bei der Herstellung sind in erster Linie Reißfestigkeit, Wetterbeständigkeit, Beständigkeit gegenüber UV-Strahlung, Formstabilität und Dehnbarkeit, sowie ein geringes Gewicht. Diese Eigenschaften finden wir allerdings nicht bloß bei Segeln, sondern ebenfalls in der Mode wieder. Durch neu interpretiertes Segel-Material ließe sich also neuartige Mode herstellen.

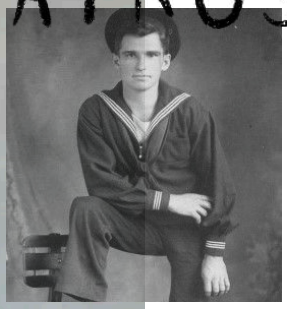
SALE ENDS TODAY

~~SALE~~ SAIL

MATROSE

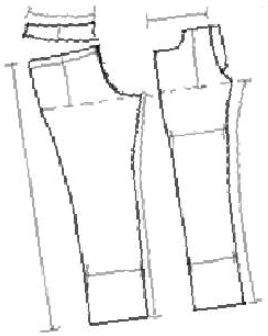


Schützt traditionell vor Schmutz, sorgt für ein schnelles Ausziehen im Wasser und lässt eine hohe Beweglichkeit zu. Üblicherweise in den Kontrastfarben dunkelblau, weiß.

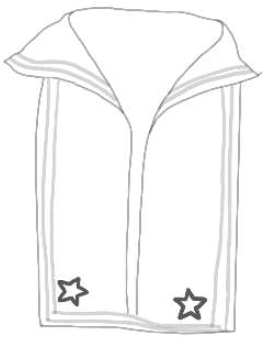


Segelhose

Wasserabweisend, Robust und widerstandsfähig, Schützt vor Kälte und rauem Wetter
Matte, natürliche Oberfläche



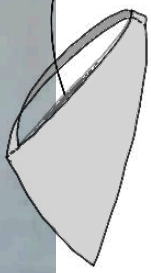
TRADITIONELL MARINE



SEGEL - TASCHE



Klettverschluss



Segelform an den Rücken angepasst.

Rot - als Signalfarbe!

Belüftung



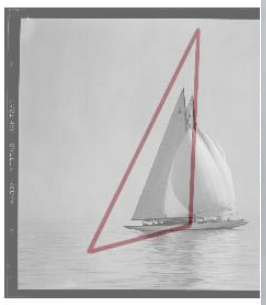
Atmungsaktives Segel & prägnannte Segelform aufgegriffen

„AUFTRIEB"

Ein neuer Wind in der Industrie.

100% RECYCELT





Segelknoten