



De markt ontwikkelt, maar de overheid blijft de baas in Hafencity-project

Hamburg is na Berlijn waarschijnlijk de hipste stad van Duitsland, zeker ook door Hafencity-project

Na Berlijn is Hamburg op dit moment de hipste en sterkst groeiende stad van Duitsland. Stedenbouwkundig het beste en sensationeelste bewijs van die status in het project Hafencity. Hafencity is een compleet nieuwe, of eigenlijk vernieuwde wijk, gebouwd op de restanten van een oud halfverpauperd havengebied. Vakblad Stad + Groen praat met landschapsarchitect én projectleider Andreas Schneider over de realisatie van dit bijzondere project, en vooral ook over de rol van de overheid.

Auteur: Hein van Iersel



Net als in Rotterdam is de zeehaven van Hamburg aanvankelijk gestart in de stad, en met het groeien van de omvang van de haven en de schepen steeds verder van de stad af komen te liggen. Daardoor is een aantal oude havenwijken economisch gezien niet meer rendabel en van deze tijd, ook omdat de vaardiepte van de hedendaagse zeeschepen steeds meer toeneemt.

In Hamburg is dat extra ingewikkeld, omdat de stad eigenlijk helemaal niet aan zee ligt. Hafencity bijvoorbeeld ligt ongeveer 60 kilometer af van monding van de Elbe. Ondanks die stevige afstand voelt Hamburg wel als een stad aan zee. Dat ruik je meteen, je ziet het aan de meeuwen in de lucht, maar vooral ook aan het stevige verschil tussen eb en vloed; onder normale omstandigheden is dat al gauw drie meter. Dat verschil tussen eb en vloed was meteen de eerste, en zeker niet onbelangrijke stedenbouwkundige uitdaging bij de herontwikkeling van het oude havenkwartier.

De oude havenwijk liep ieder jaar door springtij

wel een aantal keren onder water. Voor een havengebied is dat misschien niet zo erg, maar voor een woonwijk waar duizenden mensen komen te wonen is dat toch lastig. Hafencity heeft dat opgelost door rondom het complete gebied een soort dijk of plint te construeren, die de minimaal veilige hoogte heeft. Die dijk bestaat uit gebouwen, maar gedeeltelijk ook uit flexibele dijklichamen die razendsnel dichtgeschoven kunnen worden. Daarom zijn er zo weinig mogelijk winkels en kantoren zichtbaar aan de waterzijde gerealiseerd. Waar dat toch het geval is, zijn die etalages of ingangen af te sluiten met een tijdelijke waterkering. Schneider: 'We hebben gaande het proces de veilige hoogte nog een keer verhoogd naar 8,70 meter boven zeeniveau, omdat we er met het oog op het veranderende klimaat van uit zijn gegaan dat springtij hoger kan uitvallen.'

De oude kades zijn grotendeels onaangetast gebleven. Deze komen met hoogtij onder water te staan, maar zijn onder normale omstandigheden bestemd voor voetgangers, fietsen en recreatie.

Schneider: 'Een compleet rondje om het totale gebied van Hafencity is meer dan tien kilometer lang. Dat traject kun je als voetganger lopen zonder één auto tegen te komen.'

Op het binnenterrein van Hafencity zijn auto's wel welkom; dat gebied kun je het beste omschrijven als autoluw.

Aanbesteden

De ontwikkeling van Hafencity is ter hand genomen door commerciële partijen. De manier waarop Schneider daarover praat, maakt wel duidelijk dat die ontwikkelaars allesbehalve de vrije hand hadden. De projecten en deelprojecten werden niet op de markt gebracht via een aanbesteding, waarbij de hoogste bieder met buit naar huis kon gaan, maar op basis van een prijsvraag. Om dat allemaal in goede banen te leiden, beschikt het uitvoerende bureau van Hafencity over ongeveer 50 eigen medewerkers. Iedere projectontwikkelaar moest een compleet uitgewerkt plan aanleveren, inclusief landschapsarchitectuur, om ook maar een schop in de grond te mogen steken. Al het geld



Er staan moerasedijken, maar niet veel. Die voelen zich niet thuis in de basische straatondergrond

Hafencity is een 240 hectare groot stadsdeel in de Duitse stad Hamburg, dat wordt gevormd door een aantal riviereilanden van de rivier de Elbe. Het oude havengebied op deze riviereilanden is de laatste jaren herontwikkeld met huizen, kantoren, hotels en openbare bouwwerken. Het bekendste daarvan is de Elbphilharmonie. Dit concertgebouw, waarvan de bouwkosten aanvankelijk op 241 miljoen euro werden beraamd maar uiteindelijk uitkwamen op meer dan 700 miljoen, is het bekendste en best bezochte gebouw van de nieuwe wijk. De bedoeling is het bewonersaantal van het totale Hafencity-gebied te laten stijgen tot 12.000, met daarnaast kantoren voor 45.000 werknemers. Het Hafencity-masterplan wordt dankzij zijn omvang tot de grootste van Europa gerekend en is mede geïnspireerd door het Docklands-project in Londen.



dat daarmee vrijkwam, werd vervolgens weer geïnvesteerd in het gebied. Als ik later met Schneider door de wijk loop, die inmiddels grotendeels klaar is, besef ik hoe hoog het ambitieniveau van het Hafencity-projectbureau is. Ik loop met Schneider langs een groot kantoor en de architect wijst mij een aantal bomen aan. Voor mij is daar niets op aan te merken; het zijn bomen in de maatvoering

In het Lohsepark is een gedeelte afgeschermd, zodat kinderen niet uit kunnen 'ontsnappen' en honden er niet in kunnen

20-30 en misschien zelfs wel meer. Schneider heeft er echter geen goed woord voor over. Bomen zijn in zijn visie de smaakmaker van een wijk; daarbij moet je voor het allerhoogst haalbare gaan en dat zijn geen bomen 20-30. Wat hij bedoelt, blijkt even later als we door het Lohsepark lopen. Dit park is

amper een paar jaar oud, maar staat vol met bijna veterane bomen. 'Natuurlijk kost dat veel geld', meldt Schneider, 'maar vergeleken bij de totale investering is het peanuts.' Schneider stopt even bij een bosje met meerstammige haagbeuken, die geleverd blijken te zijn door waarschijnlijk de



Deze gevels kunnen razendsnel dichtgeschoven worden bij hoog water





grootste boomkweker van Europa, Bruns. Op mijn vraag of er ook Nederlandse bomen zijn geplant in 'zijn' wijk, is het antwoord nee. Schneider heeft wel een bezoek gebracht aan Van Den Berk en Ebben voor leveranties waarvoor een Europese aanbesteding vereist was, zoals een groot aantal moseiken (*Quercus cerris*) die op een van de belangrijke toevoeren van de wijk zijn geplant, maar de Nederlandse kwekers zijn daarvoor te licht bevonden, aldus Schneider. Ook in het park blijkt het hoge ambitieniveau van het Hafencity-projectbureau. Nergens ligt een snoeppapiertje verkeerd en overal zijn kinderen aan het spelen. Schneider: 'Het onderhoud hadden we oorspronkelijk uitbesteed aan de eigen groendienst van de stad Hamburg, maar dat hebben we weer teruggehaald. Zij zijn toch te veel op

grootschalig onderhoud gericht om het voor ons goed te doen.'

Lichte kroon

De bomen die zijn aangeplant, zijn over het algemeen echte architectenbomen, dus bomen met een goede lichtdoorlatende kroon zoals *Robinia*, *Sophora*, *Gleditsia* en zelfs essen: *Fraxinus oxycarpa* 'Raywood'. Moereseiken (*Quercus palustris*) zijn weinig of niet aangeplant. Deze in de visie van Schneider verder perfecte bomen voldoen op de meeste plaatsen in het Hafencity-project niet, omdat ze niet goed gedijen in te basisch substraat. Bij alle projecten en deelprojecten gold dat het projectbureau van Hafencity eerst de openbare ruimte inrichtte; pas daarna konden de projectontwikkelaars starten met het bouwen van de huizen.

Doorgroei

De klus van Schneider loopt bijna op zijn einde. Het grootste deel van Hafencity is ingevuld. Voor Hamburg is de klus echter nog niet klaar. Achter het gebied van Hafencity ligt alweer de volgende haven/industriewijk te wachten om ontwikkeld te worden.



Be social

Scan of ga naar:

www.stad-en-groen.nl/article/28082/de-markt-ontwikkelt-maar-de-overheid-blijft-de-baas-in-hafencity-project



Tamme kastanjes



Veel aandacht voor eetbare vruchten in het Lohsepark