

More city in the city

a dialogue with Wilhelm Schulte and Jörn Walter

Caroline Fuchs: Proviamo a ricostruire storicamente il percorso che la vostra amministrazione comunale ha svolto per arrivare alla condizione attuale e in particolare al coinvolgimento di tanti architetti di livello internazionale nella definizione della nuova immagine urbana. Le archistar sono state chiamate per raggiungere un miglior livello di qualità architettonica?

Wilhelm Schulte: La partecipazione di architetti di fama mondiale ha certamente contribuito a raggiungere questo obiettivo. Amburgo è una città cosmopolita con imprese internazionali che richiedono un'architettura di qualità che deve servire come segno di distinzione. Soprattutto quando si tratta di sedi aziendali o headquarters, gli edifici hanno anche un effetto pubblicitario e iconico, di autorappresentazione, e per ottenere questo servono bravi architetti, internazionali, dato che ormai il mondo dell'architettura è totalmente globalizzato. Quasi tutti i progetti sono stati realizzati tramite concorsi. Nell'area di Hafencity abbiamo organizzato, insieme agli investitori privati, concorsi per tutti i progetti nei quali il direttore del settore architettura della municipalità di Amburgo, Jörn Walter, è responsabile per l'aspetto urbano.

Jörn Walter: Personalmente metterei in discussione questa tesi, perché la grande maggioranza degli architetti che costruiscono ad Amburgo è costituita da architetti locali, seguiti da studi nazionali e alcuni internazionali. In alcuni casi cerchiamo naturalmente di portare il discorso a un livello globale, una scelta che ha sicuramente apportato molti spunti alla nostra discussione sull'architettura, ma la parte dominante dei contributi è ancora rappresentata dall'architettura locale. Organizziamo molti concorsi d'architettura, ma solo un quarto vedono la partecipazione di architetti internazionali. Non abbiamo niente in contrario alla loro partecipazione, anzi, la coltiviamo in una certa misura, ma valutando quanti poi riescono a vincere e a realizzare i loro progetti, la quota risulta piuttosto modesta.

Caroline Fuchs: Quali sono stati e quali sono gli strumenti urbanistici e le strategie per la gestione e lo sviluppo futuro della città di Amburgo? Esiste un piano regolatore?

W. S.: Nella pianificazione urbana Amburgo vanta una lunga tradizione. Nel cosiddetto Federplan ("il piano delle piume") Fritz Schumacher tracciò cento anni fa le linee base dello sviluppo urbano della città, che sono rimaste valide ancora oggi. Il principio basilare era l'idea di uno sviluppo orientato lungo i principali assi urbani, oggi costituiti dai tracciati ferroviari del traffico pubblico.

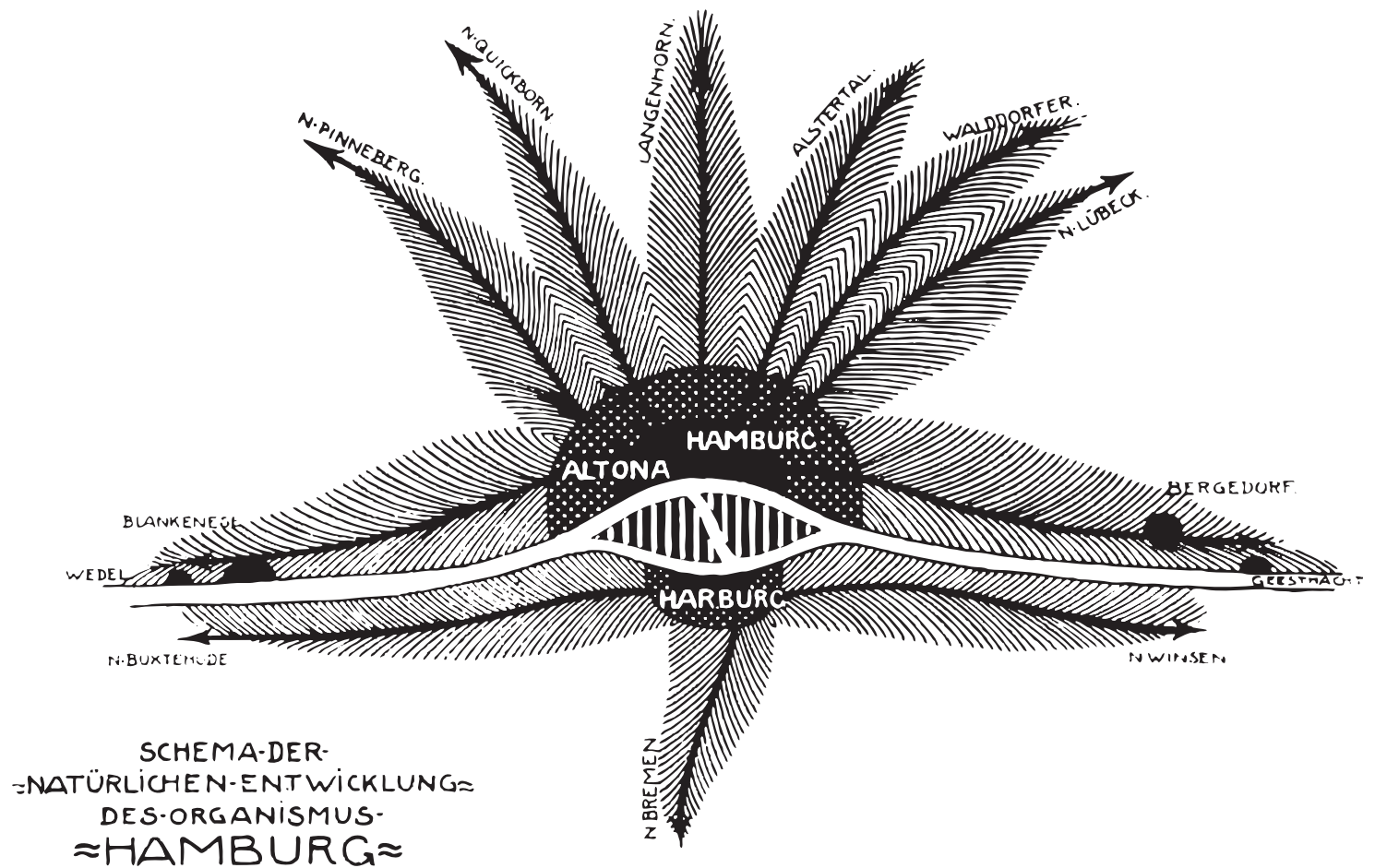
Caroline Fuchs: Let us try to retrace the process your municipal administration has gone through in order to arrive at the present situation, and in particular the involvement of many architects of international renown in the definition of the urban image. Are architects invited to improve the quality of the architecture?

Wilhelm Schulte: The participation of world-famous architects has certainly played a part in this achievement. Hamburg is an international city with multinational corporations which demand buildings of high architectural quality, which allow them to distinguish themselves. Above all, when it is a matter of corporate offices or headquarters, the buildings also serve as advertising, they have an iconic value of image building, and this is something that calls for highly capable architects operating on an international level. The world of architecture is, by now, wholly globalized. Almost all the projects are the result of competitions. In the HafenCity area we have organized competitions together with private investors for all the projects where the chief architect of the municipality of Hamburg, Jörn Walter, is responsible for the urban aspect.

Jörn Walter: I would personally like to dispute this thesis, because the absolute majority of the architects who build in Hamburg are local architects, followed by national firms and some international ones. In some cases we naturally try to give the discourse an international scope, and this decision has certainly enriched our debate on architecture, but the predominant part of the contributions is still represented by the local architecture.

Wilhelm Schulte
Director-General for Urban- and Landscape-Planning in the Ministry of Urban Development and Environment of the Free and Hanseatic City of Hamburg.
Deputy General-Director of the Common Regional Planning of the Authority Federal States Berlin and Brandenburg.
First Director of the Department for Civil Engineering, Urban Planning and Housing in the Berlin District Zehlendorf.
Head of Urban Planning and Civil Engineering Department, City of Quickborn.
Study of Architecture – University for Applied Sciences Münster
Study of Spatial Planning – University Dortmund
Study of Architecture and Urban Design, Technical University Aachen.

Jörn Walter, born in Bremen 1957.
1976-1982 Study of city- and regional planning at the University of Dortmund.
1982-1984 Professional teaching period in Düsseldorf.
1985-1991 Head of the department of City Planning and Environment, Maintal.
1991-1999 Head of the City Planning Office, Dresden.
Since 1999 Chief Urban Planner of the Free- and Hanseatic City of Hamburg.
1997 Visiting Professor for urban design at the Technical University Vienna.
1998 Lecturer for urban design at the Technical University Dresden.
2001 Professor at the University of Fine Arts, Hamburg. (HfbK)



Adesso come allora questo è il principio di sviluppo sostenibile dell'area metropolitana. Il piano già all'epoca non si fermava ai confini urbani, ma prendeva in considerazione l'intera regione (quella che oggi chiamiamo la regione metropolitana) formulando e rappresentando con lungimiranza la visione secondo assi di sviluppo e spazi intermedi fino al livello regionale.

Attualmente lavoriamo in cooperazione con la regione metropolitana, con i comuni e le province e ci attiviamo affinché gli spazi intermedi rimangano liberi da insediamenti anche in futuro effettuando interventi di riqualificazione come parchi regionali e lasciando che lo sviluppo insediativo avvenga lungo i tracciati ferroviari e vicino alle fermate di queste linee in modo che gli abitanti possano servirsi al massimo dei servizi pubblici.

In conformità con questi principi abbiamo sviluppato quattro anni fa un nuovo concetto strategico, nuove linee guida, riassunte in cinque obiettivi integrati, per la pianificazione dello sviluppo urbano. Questi dovevano essere obiettivi non settoriali, formulati in modo da raggiungere un consenso più ampio possibile non solo nel governo politico del momento ma come piattaforma di comunicazione capace di raggiungere tutti gli abitanti di Amburgo.

Contemporaneamente abbiamo dato vita a un dialogo cittadino, chiamato Stadtwerkstatt ("laboratorio urbano") che va avanti ormai da due anni. Tutti i grandi temi e progetti sono discussi all'interno di questo laboratorio, per rafforzare il livello di consenso delle decisioni politiche.

L'obiettivo guida è "Più città nella città", una espressione molto semplice che incuriosisce ed è capace di suscitare un consenso molto ampio: significa che vogliamo avere più città nella città e non al contrario più città in campagna. Sembra banale, ma è molto efficace.

We organize many architecture competitions, but only a quarter of them involve international architects. We have nothing against international participants; indeed, we encourage them to some extent, but if we then consider how many who succeed in winning and realizing their project, the quota is quite modest.

C.F.: What planning instruments and strategies for the management and future development of Hamburg have you used, in the past and today? Do you have a general town plan?

W.S.: Hamburg vaunts a long tradition in the field of town planning. In his so-called Federplan ("feather plan") Fritz Schumacher traced the fundamental lines of the urban development of the city a hundred years ago; they still remain valid today. The basic principle of the Federplan was the idea of development along the chief urban axes, which today consist of the railway tracks and public traffic. This has, then as well as today, represented the principle of sustainable development of the metropolitan area.





Plan of Hamburg in 1690 and, below, the skyline of that period.



Already then the plan did not stop at the edges of the city, but considered the whole region (what we today call the metropolitan region) formulating and illustrating, with considerable foresight, a vision based on intermediate development axes and spaces up to a regional level. Today we cooperate with the metropolitan region, with the municipalities and the provinces, and take care to ensure that the intermediate spaces remain free from new constructions, also for the future, by improving them and turning them into regional parks, allowing new projects to be developed along the railway lines, close to the stations of these lines, in such a way that the inhabitants can take full advantage of public transport.

Four years ago we developed a new strategic concept and new guidelines on the basis of these principles, which can be summarized as five integrated goals governing our urban development plans. They had to be non-sectorial goals, formulated in such a way as to elicit the greatest possible consent, not only on the part of the political government in power at the moment, but as a communication platform capable of reaching all the inhabitants of Hamburg. At the same time we have created a dialogue with our citizens, called the Stadtwerkstatt ("urban workshop") which has been operative for two years by now. All the major themes and projects are discussed within the context of this workshop, to promote a wider consent with regard to political decisions.

The goal that guide us is "More city in the city", a very simple expression that is intriguing and elicits very ample consent: it means that we want more city in the city and not, on the contrary, more city in the country.

FREIE UND HANSESTADT
H A M B U R G
1 8 4 2 VOR DEM BRANDE





Plan of Hamburg in 1842
before of the fire.

In the following pages:
Map of Hambur, Altona-
Ottensen and Wandsbek,
1900.

It may seem banal but it gets the message across. If we manage to attain this goal, no new constructions will be permitted in green areas; instead, the existing urban issue will be densified while the landscape and the open spaces around the city will be preserved.

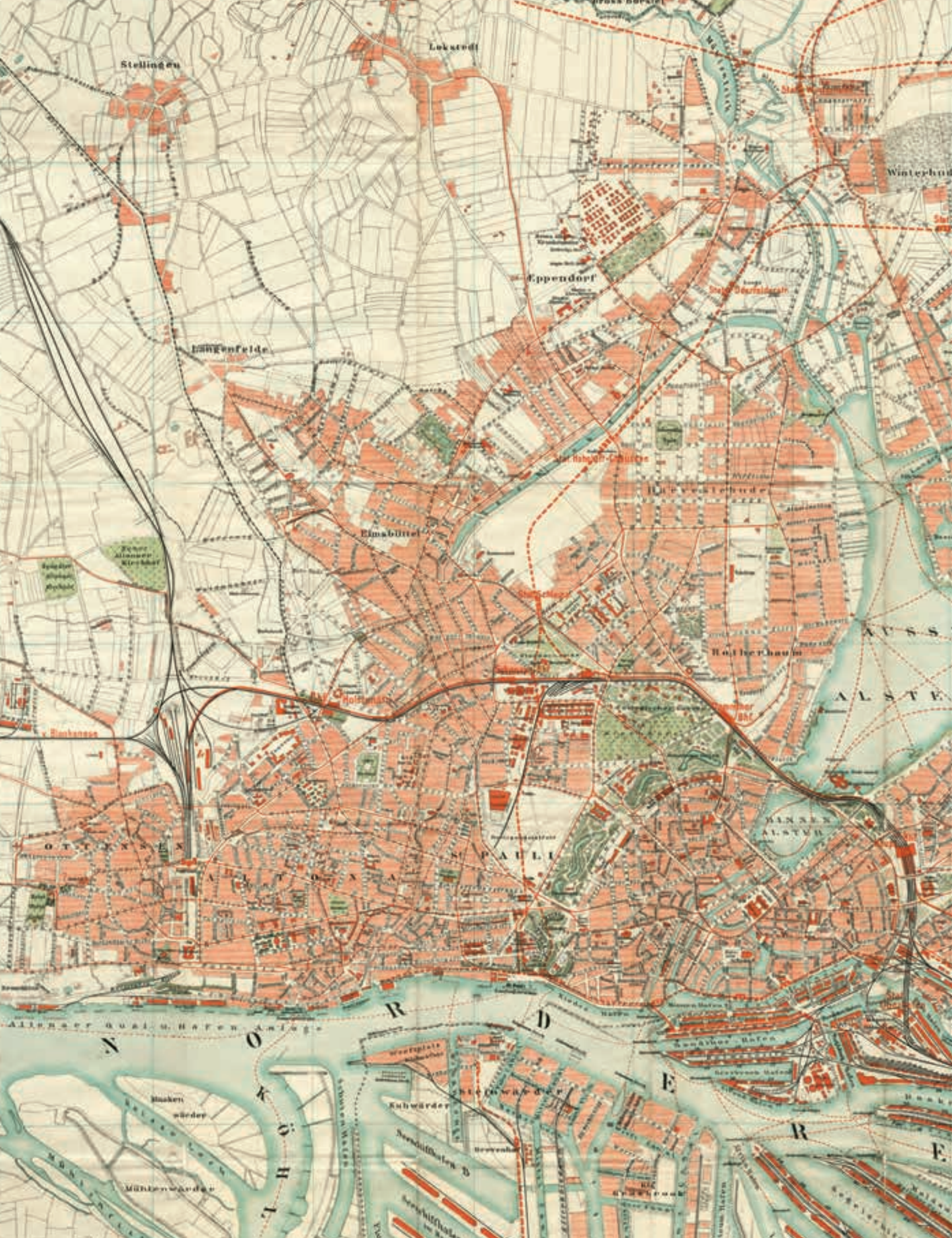
This is easier said than done: whenever one wants to make the city more compact, there are inhabitants who already live in an area, who show little tolerance for transformations in their own neighbourhood. A dialogue with the citizens therefore also serves to promote this objective, and to convince them that "More city in the city" is the right approach, also in the long term.

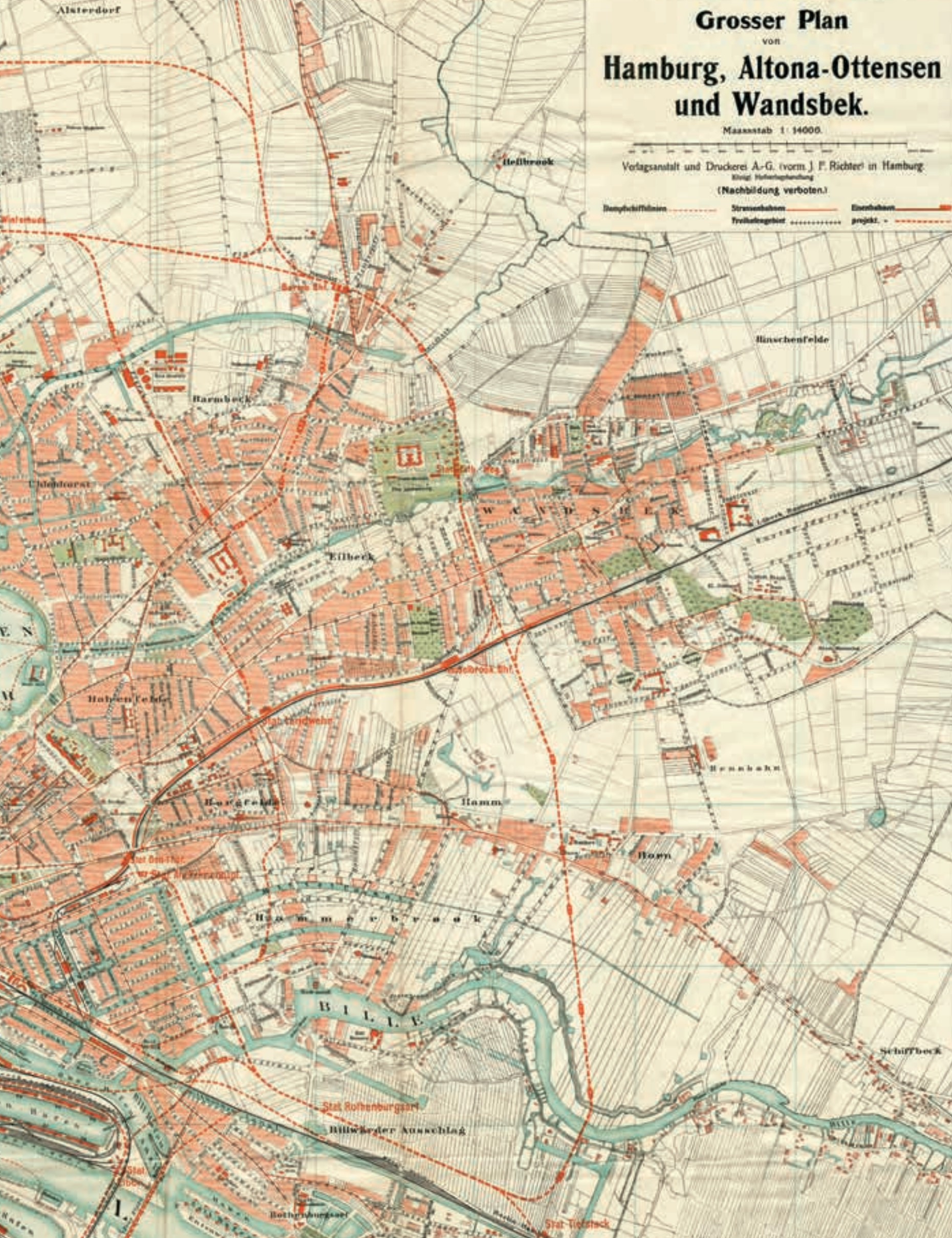
The second point is "Hamburg residential city", because it is necessary to make the environment more attractive, so that the citizens will not tend to move to the peripheral urban areas in the region, a phenomenon which has already characterized the Seventies, when one could buy a detached house at a much lower price there than in the metropolitan area. This exodus from the city has seen an inversion, because the social organization has changed: by now more than 80% of family nuclei in the city consist of one or two persons, who are naturally not potential buyers of one-family houses in green surroundings. In this sense, also the social transformations have contributed to the renaissance of the city.

The third objective is to "rely on economic forces" and thus to reinforce driving sectors as the harbour, the aeronautical industry and tourism.

This also means that we must allow sufficient room for these economic activities, as for instance by lengthening the take-off runway for the Airbus industry, for the A83, perhaps also in spite of the protests of residents.

The forth concept is "Hamburg – live the city". The city is an increasingly vital space, and we must focus on preserving the urban quality and enhancing and upgrading the open spaces.





Grosser Plan

VON

Hamburg, Altona-Ottensen und Wandsbek.

Maassstab 1:14000.

Verlagsanstalt und Druckerei A.-G. (vorm. J. F. Richter) in Hamburg.

Königl. Hofverlagshandlung

(Nachbildung verboten.)

Dampfeschienen Straßenbahnen Eisenbahnen
Freileitungsbahn projekt. - - - - -



Se riusciamo a seguire questo obiettivo non verranno ammessi insediamenti nel verde, preferendo addensare il tessuto urbano esistente e conservando il paesaggio e gli spazi aperti all'interno della città. Nella pratica non è facile perché ovunque si voglia compattare la città, esistono già abitanti che non tollerano volentieri delle trasformazioni nel proprio vicinato. Il dialogo con i cittadini serve quindi anche per promuovere questo obiettivo e per convincerli che "Più città nella città" è la strada giusta, anche a lungo termine. Il secondo punto è "Amburgo città residenziale", poiché è necessario rendere più attraente il contesto abitativo, in modo che i cittadini non tendano a trasferirsi nelle aree periurbane della regione, fenomeno che caratterizzò gli anni 70, quando era possibile acquistare una casa unifamiliare a un prezzo molto inferiore rispetto all'area metropolitana. Questo esodo dalla città ha avuto una inversione perché sono cambiate le strutture della società: ormai più del 80% dei nuclei familiari della città sono composti da una o due persone che naturalmente non rappresentano i potenziali acquirenti di case unifamiliari nel verde. In questo senso alla rinascita della città hanno contribuito anche le trasformazioni sociali.

This is what we are doing for instance through Business Improvement Districts (BIDs), which were first developed in America and have been introduced for the first time in Germany in Hamburg. By now we have 17 such BIDs in the city: it is a matter of shopping streets – not malls but open streets – which have not been renovated by the city, but by the private landowners. We have reached a budget of 45 million euro with these 17 BIDs, private funds invested in the improvement of the urban space; a great success for this project which is continuing and which we are also moving to the residential districts, where it is very important to improve the quality of the public space. We started a pilot project two years ago which is about to be realized, and we would like to continue the experience.

These strategies focus the attention on the public spaces, the city as a vital area. The fifth objective is "The city is part of the region". The metropolis can no longer develop in a meaningful and sustainable manner without the help of the region. We need to cooperate and to divide the work within the region, and we must make an active and offensive contribution as a metropolis. The metropolitan region of Hamburg now counts 5 million inhabitants and comprises 17 provinces and cities without an own province. We are already doing this, but our commitment must become even greater in the future. These are the strategic guidelines which we set ourselves four years ago. Our media and communication efforts have involved economic players, citizens, the Zukunftsrat ("council for the future") and the region, in an initiative which has attracted much attention and approval, also on the part of the politicians.



Hamburg in 1960.
On the left, superposition
of the plans of 1800
and 1990.

In the following pages:
Hamburg the city in
2010.

Il terzo obiettivo è “contare sulle competenze economiche” e quindi rafforzare i rami forti, tra i quali il porto, l’industria aeronautica e il turismo. Questo significa anche che dobbiamo dare abbastanza spazio a queste competenze economiche consentendo ad esempio l’allungamento della pista di decollo per l’industria degli Airbus, per l’A83, eventualmente anche contro la protesta dei residenti. Il quarto punto è “Amburgo - vivere la città”. La città è sempre di più uno spazio vitale e dobbiamo puntare sulla conservazione della qualità urbana e sulla valorizzazione e riqualificazione degli spazi aperti. È ciò che stiamo facendo per esempio con lo strumento del Business Improvement District (BID), arrivato dall’America e applicato in Germania per la prima volta ad Amburgo. Abbiamo ormai 17 di questi BID all’interno della città: si tratta di vie dello shopping - non centri commerciali, ma vie aperte - che vengono valorizzate non dalla città, ma dai proprietari privati dei fondi. Abbiamo raggiunto un budget di 45 milioni euro per questi 17 BID, finanziamenti privati investiti nella riqualificazione dello spazio pubblico, un grande successo per questo progetto che va avanti e che stiamo trasferendo anche nei quartieri residenziali dove è di grande importanza incrementare la qualità dello spazio pubblico.

Even if they have never been enacted by parliament, the validity of these priorities is unchallenged, and today investors no longer present projects with buildings in green areas, because they know they will not be accepted. Through discussion, an open and free communication of our goals, we have reached an agreement that is synonymous with law, without really being a law. Then there are concrete projects: the IBA, the international garden exposition, HafenCity as an ideal example of a former port area that has been transformed into an expansion of the City, and other projects. In fact, “More city in the city” also means conversion, enhancement and change.
C.F.: What projects are being developed for the old harbour areas which still have to be renovated, and in particular the areas of Wilhelmsburg and Georgswerder?
W.S.: In Georgswerder we have organized a large area for logistic commerce next to the former public dumping ground.





The latter has been enhanced and presented, within the context of the IBA, as “energy mountain”; we have installed energy generation plants on it, which not only use the gas from the dumping ground itself, but also solar and wind energy in order to show that it is possible, even inside the city, to achieve sustainable development with renewable energy sources.

Wilhelmsburg is the area where the IBA, the international architecture exhibition, is held; it features numerous projects organized around three theme areas. The first is “Cosmopolis”, that is to say how it is possible to make the most of the presence of people with a migratory past and of mixed cultural contexts. The climatic change, which is the central issue of the second concept, is for instance represented by an old bunker from World War II which has been turned into a solar power station.

The third theme, on the contrary, is “Metrozone”: we would like to demonstrate, using Wilhelmsburg – a neighbour with 50,000 inhabitants that is still characterized by its harbour industry, that it is possible to improve such intermediate areas that are neither central or located on the better city outskirts, and how integration can be achieved in a better and more lasting way in the city.

C.F.: In the last few years Hamburg has asserted itself as an example of environmentally sustainable renovation, to the point of being nominated “European Green Capital” in 2011. What has been your attitude to public spaces?

W.S.: The strategic concept, the spatial model for the city is not only based on “more city in the city”; it also launches an “offensive for open spaces”. Before the city can become more dense, it must be improved: first more quality, then more quantity. If the city must provide room for more inhabitants, it must be attractive; it must have high quality open spaces, green and otherwise.

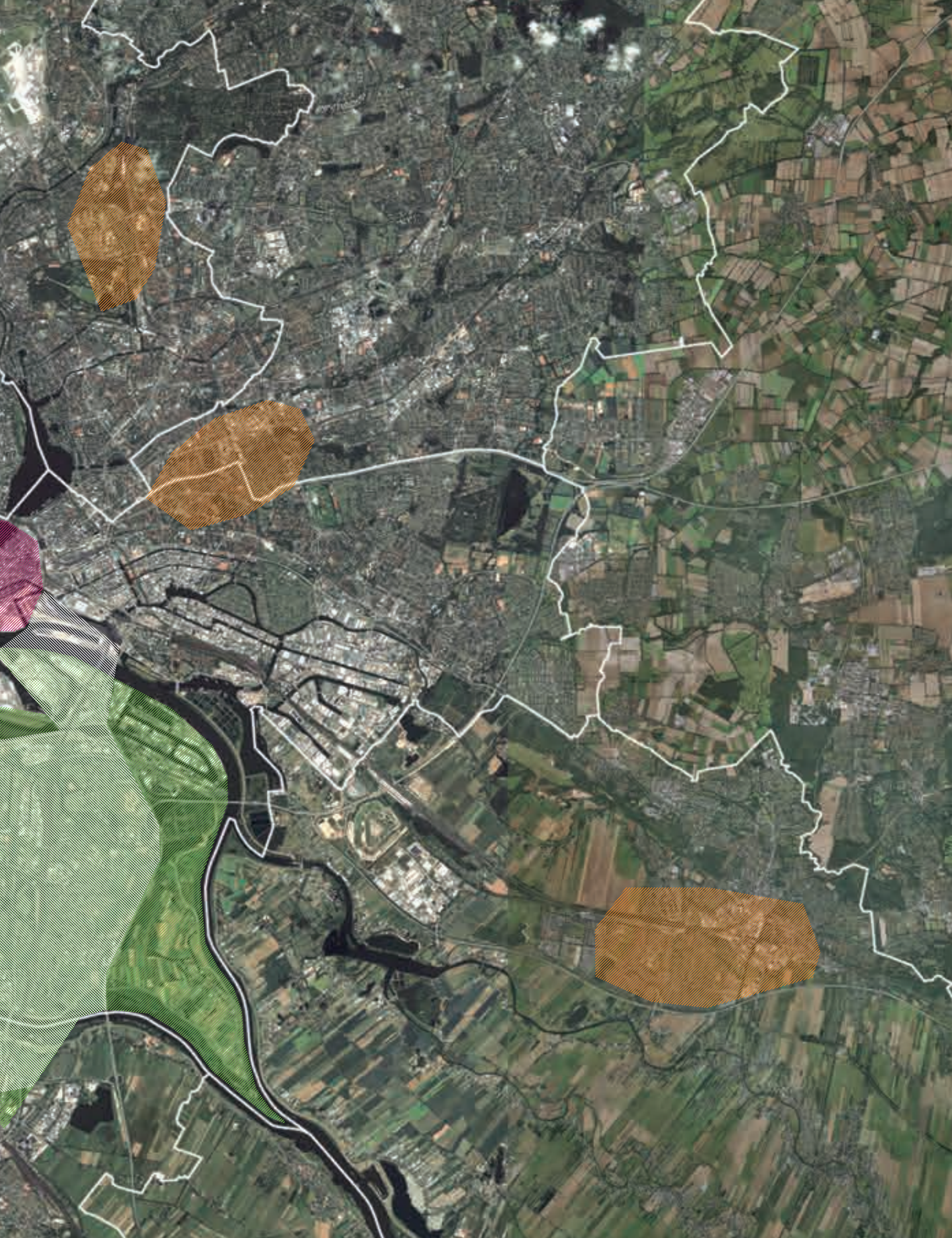
City-HafenCity

Key areas for development

IBA

Leap across the Elbe





Abbiamo iniziato un progetto pilota due anni fa che sta per essere realizzato e vorremmo continuare l'esperienza. Queste strategie mettono in primo piano gli spazi pubblici, la città come area vitale. Il quinto obiettivo è "La città fa parte della regione". La metropoli non si può più sviluppare in modo sensato e sostenibile senza l'aiuto della regione. Abbiamo bisogno della cooperazione, della divisione del lavoro all'interno della regione e dobbiamo contribuire come metropoli in maniera attiva e offensiva. La regione metropolitana di Amburgo ha raggiunto 5 milioni di abitanti e comprende 17 province e città senza provincia. Stiamo già svolgendo questo compito, ma l'impegno deve essere ancora intensificato nel futuro.

Queste sono quindi le linee guida strategiche che ci siamo posti quattro anni fa. C'è stato un lavoro di comunicazione che ha coinvolto i protagonisti economici, i cittadini, lo Zukunftsrat ("consiglio per il futuro") e la regione, una iniziativa che ha avuto grande risonanza e consenso - anche dalla parte politica. La validità di questi punti, anche se non sono mai stati decretati dal parlamento, è incontrastata, e adesso non arrivano più investitori con proposte per costruire nel verde, perché sanno che non saranno accettate. Attraverso la discussione, la comunicazione aperta e libera dei nostri obiettivi abbiamo trovato un consenso che corrisponde a una legge senza che sia effettivamente una legge. Poi ci sono i progetti concreti: l'IBA, l'esposizione internazionale dei giardini, Hafencity come progetto modello di conversione di ex aree portuali in un ampliamento della City e altri progetti. Poiché "Più città nella città" significa anche conversione, trasformazione, valorizzazione, cambiamento.

C.F.: Quali sono i progetti previsti che riguardano le vecchie aree portuali ancora da recuperare e in particolare le zone di Wilhelmsburg e di Georgswerder?

W.S.: A Georgswerder abbiamo organizzato, accanto alla ex-discarica pubblica, una grande zona per il commercio logistico. La discarica è potenziata e presentata nell'ambito dell'IBA come "montagna energetica", sulla quale abbiamo posizionato energie rigenerative, utilizzando non solo il gas proveniente dalla discarica stessa, ma collocando anche dispositivi per l'energia solare ed eolica per dimostrare che anche all'interno della città è possibile effettuare uno sviluppo sostenibile con energie rinnovabili. Wilhelmsburg è l'area dell'esposizione internazionale di architettura (IBA) con un gran numero di progetti organizzati secondo tre aree tematiche. Il primo tema è "Cosmopoli", ovvero come si può gestire positivamente la presenza di persone con passato migratorio e come si possono sfruttare le opportunità offerte dalla compresenza di varietà culturali. Il cambiamento climatico, al centro del secondo tema, è rappresentato per esempio da un ex bunker della seconda guerra mondiale trasformato in una centrale di energia solare. Il terzo tema invece è "Metrozone": con l'esempio di Wilhelmsburg, quartiere segnato ancora dall'industria portuale dove vivono 50.000 persone, vorremmo dimostrare come si possono valorizzare queste zone interstiziali, quindi non i centri o la periferia di qualità, e come si possono integrare meglio e in modo duraturo nella città.

C.F.: Amburgo negli ultimi anni si è affermata come esempio di riqualificazione urbanistica ecosostenibile fino a meritare nel 2011 il titolo di "capitale europea verde", quale è stato l'atteggiamento assunto nei confronti degli spazi pubblici?

W.S.: Il concetto strategico, il modello spaziale per la città, prevede non solo "Più città nella città", ma da anche l'inizio di una "offensiva per gli spazi aperti". Prima di 'addensare' la città, è necessario migliorarla: prima più qualità, poi più quantità. Se la città deve accogliere più cittadini, deve essere attraente, servono spazi aperti di qualità, sia verdi che non. La "offensiva per gli spazi aperti" si occupa di questo.

Stiamo coinvolgendo anche l'economia residenziale per connettere in modo migliore gli spazi privati con quelli pubblici, per perfezionare la permeabilità dello spazio urbano e alzarne il livello.

È necessario creare uno spazio pubblico di maggiore qualità, così come aree verdi e piazze pubbliche e contemporaneamente costruire edifici residenziali; serviranno 6000 nuovi alloggi all'anno perché la città sta ancora crescendo anche grazie all'immigrazione per la quale dobbiamo provvedere e che naturalmente diventa anche un'opportunità che è necessario sfruttare.

F.C.: Tutta la trasformazione della città è stata coordinata e promossa attraverso una serie di concorsi di urbanistica e di architettura. Questa scelta strategica è risultata uno strumento vincente?

J.W.: Il mezzo dei concorsi ha senz'altro avuto un effetto positivo sul livello qualitativo complessivo dei progetti. Per l'area di Hafencity sono previsti nei prossimi anni ancora molti concorsi. Ne abbiamo appena concluso uno di livello internazionale quello dei "Wasserhäuser" ("case sull'acqua") nel quartiere Baakenhafen, al quale ha partecipato una serie di architetti di fama mondiale come Shigeru Ban (che è uscito vincitore del concorso) e lo Studio Gang Architects di Chicago (che ha vinto il secondo premio).

Inoltre speriamo di continuare i progetti iniziati adesso con l'esposizione internazionale di architettura. Uno dei grandi temi dei prossimi anni sarà l'architettura residenziale.

Anche in questo ambito lavoriamo molto con lo strumento dei concorsi, di livello locale o internazionale, come abbiamo fatto ora per l'IBA, per rinnovare anche l'architettura residenziale con nuove idee. Comunque i concorsi più importanti riguarderanno sicuramente la zona di HafenCity, una delle aree fondamentali che segnerà l'immagine urbana di Amburgo in modo permanente.

C.F.: Potrebbe fare un quadro della situazione del progetto e del cantiere dell'Elbphilharmonie, anche per quanto riguarda le difficoltà intercorse in fase di progettazione e costruzione?

J.W.: Purtroppo è un campo troppo vasto per dare una risposta esaustiva in tre parole o tre frasi.

Va però ribadito che si tratta di un progetto desiderato in primis dalla città, un intervento secondo me bellissimo e adeguato e che, una volta terminato, diventerà il simbolo di Amburgo. Dall'altro lato però, e anche questo è ben noto, il progetto ha subito, sia sul piano del tempo che su quello dei costi, molteplici difficoltà che ci tengono occupati ormai da anni.

Si è trattato senz'altro di un errore di valutazione che ha fatto sottovalutare la durata, i costi e la difficoltà del processo di progettazione e realizzazione.

Attualmente i lavori sono ripresi, il tetto è stato abbassato e prima di natale il sindaco ha annunciato l'intenzione di trovare un nuovo accordo con l'impresa di costruzione Hochtief che dovrebbe essere formalizzato entro la fine di febbraio. Allo stato attuale delle cose l'inaugurazione della Elbphilharmonie sarebbe poi prevista per il 2016/2017.

C.F.: Ci sono state delle scelte sbagliate da parte delle amministrazioni precedenti poi risultate difficili da risolvere e che hanno condizionato gli interventi successivi?

W.S.: Scelte sbagliate del passato che hanno condizionato gli interventi degli ultimi anni non mi sovengono. Vorrei invece fare un esempio positivo. Abbiamo diverse università ma la più grande, la Universität Hamburg con le facoltà di scienze sociali e culturali, ha bisogno di ampliamenti consistenti. Il problema è che si colloca in un'area centrale già densamente costruita per gli standard di Amburgo. Questo problema ha comportato una discussione di quasi due anni sulla necessità di trasferire una parte della facoltà scientifica in una zona del porto recentemente riconvertita. I cittadini del quartiere si sono impegnati con fervore per mantenere l'università nella sua collocazione attuale e ampliarla lì, con il risultato che l'amministrazione di senato e città hanno deciso per questa soluzione. Si trattava quindi di metterla in pratica, di integrare circa 360.000 mq di superficie costruita in uno spazio urbano consolidato, un programma che necessariamente comportava dei conflitti. Per la prima volta durante la preparazione del concorso urbanistico abbiamo organizzato un dialogo con i cittadini tramite interviste e forum, nel quale abbiamo coinvolto tutti gli interessati, dai residenti e commercianti del quartiere agli studenti e dipendenti dell'università. Questi diversi gruppi hanno redatto insieme una raccomandazione per il concorso, descrivendo gli aspetti di cui a loro avviso il progetto doveva tener conto che è stata trasmessa agli architetti e urbanisti. I rappresentanti di questo dialogo hanno partecipato anche alla giuria di concorso, non avevano diritto di voto, ma il direttore amministrativo del distretto urbano ha assimilato gli argomenti e posizioni di questa delega nella seduta della giuria. È venuto fuori un risultato che prende in considerazione gran parte dei suggerimenti raccolti e in questo modo il processo di costruzione è stato avviato in maniera pacifica e con il consenso dei cittadini. Abbiamo quindi risolto una manovra edilizia molto complicata attraverso il coinvolgimento dei cittadini nella fase preparatoria. È un esempio che dimostra l'utilità della discussione, che ha evitato agli errori, in questo caso al problema di avere un'università divisa nella zona del porto. Questo dialogo condotto da due anni riduce il rischio di decisioni sbagliate, poiché il coinvolgimento dei cittadini permette di riconoscere e valutare meglio le opportunità e i rischi costituendo una base decisionale più affidabile per la politica.

The "offensive for open spaces" centres on this. We are also involving the residential economy in order to connect private areas better with public ones, in order to improve the permeability of urban spaces and heighten their quality. It is necessary to create a public space of higher quality, as well as green spaces and public squares, and at the same time to construct residential buildings; 6000 new dwellings will be needed every year because the city is still growing, also thanks to immigration, and we must meet these requirements and exploit the relative opportunities.

C.F.: The whole transformation of the city has been coordinated and promoted through a series of town planning and architecture competitions. Has this strategy proven to be a winning one?

J.W.: Competitions, as an instrument, have undoubtedly had a positive effect on the overall quality of the projects. Further competitions concerning the HafenCity area will be held in the next few years. We have just completed an international one, for the "Wasserhäuser" ("water houses") in the Baakenhafen district, in which a series of world famous architects as Shigeru Ban (who won the competition) and Gang Architects of Chicago (which won the second prize) have participated.

Moreover, we hope to continue the projects which we have commenced now, within the context of the international architecture exhibition. One of the salient themes in the next few years will be residential architecture. Also in this context we work a lot with competitions, both local and international, as we have just done with the IBA, to renew also residential architecture with new ideas. But the most important competitions will certainly concern the HafenCity area, one of the fundamental areas which will contribute to give Hamburg its distinctive urban image.

C.F.: Could you give an outline of the situation of the project and construction site of the Elbphilharmonie, also with regard to the difficulties that have surfaced during the different phases of planning and building?

J.W.: This subject is unfortunately too vast to give an exhaustive answer in three words or three sentences. However, it should be stressed that it is a matter of a project that has above all been wanted by the city; it is, in my opinion, a very beautiful and adequate one, and once it is complete it will become the symbol of Hamburg. But on the other hand, and this is also well known, the project has faced numerous difficulties both in terms of schedule and costs, which have by now been keeping us busy for years. It has undoubtedly been a matter of an inaccurate valuation, which has resulted in an underestimation of the duration, costs and difficulties associated with the process of design and realization.

The works have recommenced, the roof has been lowered and before Christmas the mayor has announced that one intends to reach a new agreement with the entrepreneur Hochtief, which should be formalized by the end of February. As matters stand today, the opening of the Elbphilharmonie should then take place in 2016/2017.

C.F.: Have you had to deal with wrong decisions made by the former administrations, which have proven hard to solve and that have influenced later works?

W.S.: No incorrect past decisions which have influenced the projects of the last few years come to my mind. On the contrary, I would like to give a positive example. We have several universities, but the biggest, the Universität Hamburg with faculties of social and cultural sciences, is in need of substantial expansions. The problem is that it is located in a central area, which is already dense according to the standards of Hamburg. This problem has called for a discussion lasting almost two years on the need to relocate a part of the scientific faculty to the harbour area which has recently been reconverted. The inhabitants in the area have campaigned zealously in favour of keeping the university where it is and expand it there, with the result that the senate and the municipal administration have opted for this solution. It has therefore been a matter of putting this into practice, of adding about 360,000 sqm of built area in a consolidated urban space, a program that would inevitably result in conflicts.



All the aerial photos of Hamburg published in this article are by Philipp Meuser.

For the first time during the preparation of a town planning competition we have established a dialogue with the inhabitants through interviews and forums, in which we have involved all the interested parties, from the residents and tradespeople in the neighbourhood to the students and employees of the university. These different groups have, together, prepared recommendations for the competition, describing the aspects the project had to consider, in their opinion, and this has been given to the architects and the town planners. The representatives involved in this dialogue have also participated in the competition jury; they have not had voting rights but the administrative director of the urban district has assimilated the arguments and positions of this delegation in the jury session. The result has been a project that takes into account many of the suggestions received, and it has thus been possible to launch the construction process peacefully and with the consent of the inhabitants. We have therefore managed to carry out a very complicated real estate manoeuvre by involving the inhabitants in the preparatory phase. It is an example that demonstrates the utility of a discussion, which has prevented errors, in this case the problems associated with having a divided university in the harbour area. This dialogue, which has continued for two years, has reduced the risk of making wrong decisions as the involvement of the inhabitants makes it possible to recognize and make a better estimate of opportunities and risks, preparing the ground for a more reliable decision-making process for the politicians.