

BARBARA REITER

Autorska Pracownia Projektowa, Gdańsk

KONRAD TROJANOWSKI

Pracownia Projektowa Europrojekt, Gdańsk

HAMBURSKIE HAFENCITY. STUDIUM REWITALIZACJI OBSZARÓW POPORTOWYCH

Abstract: The Hafencity in Hamburg. Study of Revitalization of PostHarbour Areas. The Hafencity in Hamburg is among the most significant revitalization projects of postindustrial areas that took place in the passing decade. Since 1998, when a harbour has left nearly 110 ha of land, in direct proximity of the Hamburg old town, the idea of Hafencity as the new district arose and started to be fulfilled. This work is attempt to analyze almost seven years of the Hafencity development, and does review of primal projects objectives.

1. Hamburgskie HafenCity

W ponad trzy milionowej aglomeracji miasta Hamburga pojawiła się możliwość zainwestowania dużych powierzchni ściśle przylegających do historycznego centrum. Z powodu technologicznie uwarunkowanych przekształceń, władze portu podjęły decyzję o przesunięciu obszaru portu na zachód, w dół rzeki Łaby. W wyniku relokacji, w 1997 r. port przekazał miastu ponad 100 ha gruntów. Obszary te zostały uznane za „specjalne aktywa miasta i portu”¹, a od 1998 r. zarządza nimi Hafencity Hamburg GmbH(©HHLA)². W 1997 r. burmistrz miasta wystąpił z propozycją przebudowy terenów poportowych, które w większości należały do jednego inwestora (©HHLA). Korzystna sytuacja do prowa-

¹ *Special Assets of City and Harbour – oryg. Sondervermögen Stadt und Hafen. Beschluss der Bürgerschaft vom 20./21.08.1997.*

² Wcześniej GHS, Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH.

dzenia rozmów na temat inwestycji doprowadziła do powstania idei stworzenia nowej dzielnicy śródmiejskiej – HafenCity. Przez kolejne 3 lata powstawało studium rozwoju terenu HafenCity nazwane Master-Planem. Analiza przeobrażania się terenów hamburskiego portu stwarza możliwości do zaobserwowania, w jaki sposób może przebiegać zakończona realizacją terenów poprzemysłowych, w jaki sposób można prowadzić efektywną działalność promocyjną i marketingową zarówno wśród mieszkańców Hamburga, jak i inwestorów.

2. HafenCity – charakterystyka

Hafencity, to planowane ponad 20 tys. miejsc pracy, 5,2 tys. mieszkań dla 12 tys. mieszkańców, na ok. 155 ha ziemi i wody. HafenCity przez swoje zaistnienie zmienia oblicze całego miasta. To największy obszar rozwojowy Hamburga. Na blisko 100 ha ziemi mogą powstać nowe zabudowania, ponad 1,8 mln m² powierzchni biurowej.

Port, aż do lat 70. był kojarzony z hałasem, brudem, przemysłem i ciężką pracą. Obraz był ukształtowany przez pochylnie, statki oraz drobno poszatkowany przez baseny portowe i pirsy. Port był motorem gospodarczego rozwoju miasta. Wprowadzenie kontenerów na początku lat 70. wymusiło zmianę technologii gospodarki terenów portowych. Obszar Hafencity wraz z „wyspą spichrzów” zwolniono na rzecz nowego zagospodarowania. Mieszkanie lub obiekty biurowe na terenach poprzemysłowych, w tym poportowych, są od pewnego czasu modą, a miasta dostrzegają w nich atrakcyjne obszary rozwoju. Ulokowanie ich najczęściej w sercach miast pozwala na tworzenie rozwoju śródmieścia i przeciwdziałanie odpływowi ludzi z miasta.

Jak hałaśliwy i brudny niegdyś port ma się przekształcić w nową śródmiejską dzielnicę, która spełni wymagania nowoczesnego miejsca pracy czy mieszkania? Jak mają zostać ukształtowane przez urbanistów i architektów te miejsca, które były budowane z myślą o obsłudze statków, w taki sposób, aby stały się atrakcyjne dla mieszkańców i turystów?

Na te pytania znaleziono wiele odpowiedzi podczas warsztatów i międzynarodowych konkursów ideowych. Od pierwszych szkiców urbanistycznych wizji przez plan miejscowy aż do realizacji projekt HafenCity był tematem wielu dyskusji. W ostatnich latach były rozpisywane konkursy na program urbanistyczny dla całości terenu, w wyniku których został wyłoniony tzw. MasterPlan dla terenu HafenCity opracowany przez zespół, któremu przewodniczył Kees Christiansen.

Dziś pierwsze budynki już stoją, a następne powstają w godnym pozazdrosczenia tempie. Zostały także wyznaczone ramy urbanistyczne dla dalszego rozwoju. Jest to odpowiedni moment, aby prześledzić proces projektowania i realizacji, przyjrzeć się sposobowi finansowania, wielkich publicznie inicjowanych inwestycji.

Krótki rys historyczny miasta (w szczególności obszaru dzisiejszego HafenCity) jest wprowadzeniem do tematu.

3. Historia

Dzisiejszy Hamburg jest znanym miastem na morskim szlaku handlowym biegnącym przez Europę. Historia miasta zaczyna się, nie jak można przypuszczać nad rzeką Łabą, a nad jej dopływem zwanym Alster, którego starsaksońska nazwa brzmiała „ham”.

Pierwsze wzmianki o osadzie datuje się na VIII w. W 950 r. założono u ujścia Alsteru do Łaby Hammaburg. Dzięki rosnącemu znaczeniu transportu wodnego oraz strategicznemu położeniu osady nad Łabą, wiodącą na szlaki wodne środkowej Europy, był możliwy szybki rozwój funkcji miejskiej. Cesarz Fryderyk I Barbarossa w 1189 r. udzielił Hamburgowi prawa do pobierania ceł nad Łabą, co przyczyniło się do nadania miastu tytułu Wolnego Miasta Rzeszy (Freie Reichsstadt)³. Następnym kamieniem milowym w rozwoju historii miasta była przynależność do powstałego w średniowieczu związku miast, zwanego Hanzą. Gospodarka miasta opierała się na obsłudze szlaku handlowego. Tu przeładowywano wszelkie towary od zboża po sukna, dywany i metale, które następnie mniejszymi statkami rozprowadzano po szlakach rzecznych oraz do portów nad Morzem Bałtyckim.

Obszar HafenCity leży na obszarze zalewowym 100 km od ujścia Łaby. Przez uregulowanie przepływu, Łaba, Aster, Biele i północne odnogi Łaby zostały połączone tworząc dogodne warunki mieszkalne i portowe. Alsterhafen tworzył razem z Binnen-, Ober- i Niederhafen na Łabie podstawy do rozkwitu miasta w Związku Hanzeatyckim.

Grasbrook, część planowanego HafenCity, była bagnistą wyspą za południowymi murami miasta, dostępną przez bramy miejskie Sandtor i Brooktor służyła jako pastwisko dla bydła i miejsce straceń skazańców. Między 1616 r. a 1625 r. wzniesione mury zamknęły północną część Grasbrook, wewnątrz zaczęły powstawać nowe dzielnice, Wandrahm

³ <http://international.hamburg.de>.

i Kehrwieder, o dużej gęstości zabudowy, zamieszkałe głównie przez robotników portowych i rzemieślników. Portową atmosferę tej dzielnicy tworzyły manufaktury, spichlerze i kantory.

Na pozostałym wolnym obszarze za miejskimi bramami powstawały ogrody i miejsca do przycinania sukna, jak również przystanie i stocznie. Piaszczysty brzeg po stronie Łaby był dla mieszkańców miejscem niedzielnych spacerów.

3.1. Uprzemysłowienie (industrializacja) i budowa nowoczesnego portu

W XIX w. rozszerzenie działalności handlowej i postępujące uprzemysłowienie doprowadziło do daleko idących zmian w strukturze Grasbrook. Po wyburzeniu murów w 1816 r. na tych terenach pojawiają się pierwsze zakłady przemysłowe i miejska gazownia. Aby sprostać potrzebom rozwijającego się w szybkim tempie przemysłu, w połowie XIX w. z inicjatywy dyrektora stoczni Dalmanna, sporządzono nowy plan stoczni i przystąpiono do jego realizacji. Od 1862 r. do 1866 r. powstawał na Sandtorhafen (obszar zachodni Hafencity) pierwszy nowoczesny, otwarty na przypiły basen portowy, gotowy na przyjęcie statków o morskiej głębokości zanurzenia. Statki morskie mogły więc dobijać prosto do nabrzeża, gdzie ładunek przeladowywano na kolej żelazną, furmanki czy mniejsze statki żeglugi śródlądowej lub był, w oczekiwaniu na dalszy transport przez krótki okres składowany w szopach lub sortowany. Po nabrzeżu Sandtorhafen przyszła kolej na rozbudowę następnych – Grasbrookhafen, Magdeburgerhafen, a od 1880 r. ruszyła budowa Baakenhafen.

Wraz z nowymi technikami załadunku i bezpośrednim połączeniem z pociągami towarowymi, nastąpiły daleko idące zmiany mające na celu racjonalizację obsługi nabrzeży. Obrót portu zwielokrotnił się w krótkim czasie. Grasbrook rozwinęło się z przedpola do najnowocześniejszej części portu w mieście

3.2. Wyspa spichrzów (Speicherstadt) i strefa wolnocłowa (Freihafen)

W 1881 r. decyzją hamburskiej społeczności pod silnymi naciskami Rzeszy, miasto hanzeatyckie został ustanowione obszarem celnym niemieckiej Rzeszy. Przy tym pozbawiono całe miasta statusu beczłowego. Jedynie dzielnica wolnego portu została wydzielona i od-

separowana od miasta przez kanał celny. Tam mogły wpływać statki, odbywał się bezcłowy handel i eksport. Tak powstały mosty, budynki urzędu celnego i kanał celny, które oddzielały obszar wolnocłowy od miasta. Jako rekompensata dla powierzchni składowej w mieście powstał w obrębie wolnego portu w trzech etapach, między 1885 i 1913 r. nowy kompleks magazynów – Speicherstadt. Jednak cena przedsięwzięcia była wysoka. Zburzono dwie dzielnice: Kehrwieder, starą dzielnicę robotniczą o gęsto zabudowanych oficynami kwartałach i Wandrahm, handlowy kwartał z zabudową barokową. Ponad 20 000 ludzi straciło swoje mieszkania.

Między obszarami portu Grasbrook i wewnętrznymi obszarami Hamburga powstał w przeciągu niewielu lat, należący do obszaru celnego, niezamieszkały kompleks budynków w miejsce dzielnicy miejskiej. Główne miasto straciło bezpośredni dostęp do Łaby.

3.3. Restrukturyzacja w XX w.

W latach 20. zmieniła się liczba przeładowanych towarów w porcie. Kaiserkaai stało się pierwszym nabrzeżem obsługującym samochody. Wielkie parowce były wylądowywane i załadowywane bezpośrednio przy nabrzeżu, potrzebowano coraz mniej szkut i lichtug (berek portowych), a w konsekwencji zmniejszył się ruch wewnątrz portu. Należało jednak pogłębić baseny portowe, aby sprostać nowym potrzebom technologicznym. Na nabrzeżu powiększono składy i wybudowano obiekty specjalne, jak np. chłodnie.

Po II wojnie światowej, podczas której zniszczone zostało 70% spichlerzy i prawie 90% magazynów, obraz hamburskiego portu zmienił się kilkukrotnie.

Do 1956 r. odbudowywano i jednocześnie modernizowano urządzenia portowe. Około 1952 r. podnośnik widłowy zrewolucjonizował przewóz towarów drobnicowych (do tej pory transport odbywał się za pomocą taczek). W 1966 r. na Sandtorhafen został obsługiwany pierwszy statek Roll on/Roll off. Rozwój przeładunku kontenerowego spowodował światową rewolucję w transporcie, z związku z czym cały port uległ przebudowie. W 1968 r. po raz pierwszy przy Burchardkai przycumował kontenerowiec. Od tego czasu nowoczesne miejsca przeładunkowe zaczęły się lokować na południowym brzegu Łaby.

Tradycyjne, bliskie miastu baseny i nabrzeża na obrzeżach portu, były wciąż używane przez konwencjonalne statki, jednak wzrastało zainteresowanie nowym sposobem przeładunku. W tej sytuacji pojawiła

się możliwość, aby miasto zajęło tereny portu. W 1997 r. zamknięto stary port i główne miasto odzyskało dostęp do Łaby.

4. Koncepcja zagospodarowania HafenCity

W celu uzyskania szerokiego spektrum koncepcji dla HafenCity, w 1999 r. przeprowadzono międzynarodowy konkurs urbanistyczny. Udział wzięło ponad 175 zespołów składających się z architektów, urbanistów, architektów krajobrazu. Spośród wszystkich zespołów wyłoniono osiem do następnej fazy. Zwycięzcą został niemiecko-duński zespół Hamburgplan/Kees Christiaanse.

Zgodnie z opinią jury, zwycięska praca osiągnęła następujące cele:

- nowe HafenCity będzie połączone z chronionym obszarem Speicherstadt i starego miasta;
- typologia zabudowy jest zróżnicowana i stanowi imponującą grę wybiegających w przyszłość rozwiązań;
- przemyślany podział na osiem logicznie zaprojektowanych obszarów, które skłaniają się ku mieszanemu użytkowaniu, pozwala na, podzielone na fazy, przeprowadzenie inwestycji w ciągu 10 do 20 lat.

Pierwszy projekt był podstawą do stworzenia Masterplanu, który miał ustalić główne i możliwe do zrealizowania założenia, biorąc pod uwagę typ i skalę użytkowania całego założenia. Definiował także plany rozwoju i kolejność sprzedaży działek. Dzięki podziałowi na osiem podobszarów projekt oferuje szybkie zasiedlenie HafenCity. W pierwszej kolejności zabudowa zmierza do wytworzenia połączenia z Łabą na południu, w następnych fazach będą zabudowywane stopniowo obszary leżące na wchodzie aż do mostu Elbruecken. Centrum założenia mają stanowić tereny wokół Magdeburger Hafen, o wachlarzu usług umożliwiającym całodobowe funkcjonowanie terenu. Obszar według autorów jest sercem HafenCity a jego dodatkowym walorem jest położenie pośród wód. Jest połączony osią z Jungferstieg⁴ i jako taki będzie naturalnym dopełnieniem miasta. Inne dzielnice mają mieć następujące dominujące funkcje:

- Santorkai – mieszkania i biura
- Dalmannkai – instytuty badawcze i mieszkania
- Strandkai/Grasbrook – terminal promowy

⁴ Dzielnica luksusowych sklepów o wysokim prestiżu położona nad Binnen Alster. Połączenie osia jest widocznetylko w planie.

- Baakenhafen Nord/Süd – mieszkania
- Oberhafen – mieszkania, rzemiosło

Zastosowanie kilku typologii ma zapewnić zróżnicowanie rozwiązań przestrzennych. Umiar, gęstość i zróżnicowanie funkcji zostały tak ustalone, aby umożliwić elastyczne dopasowywanie się do zmieniających się paradygmatów miasta. Akcentami w projekcie mają być terminal promowy, „centrum morskich nauk” i wieżowce przy Elbbrücken (na wschodnim krańcu Hafencity).

Dane projektu:

- 110 ha obszaru łądu pod zabudowę brutto
- 5200 mieszkań
- 700 000 m² usługi i warsztaty
- 330 000 m² handel/ tereny rekreacyjne/ kultura
- 30 ha powierzchnia przeznaczona na cele komunikacji

4.1. Opracowanie planistyczne dla obszaru Hafencity – Plan Użytkowania Terenu – Masterplan

Zasady, na których opiera się Masterplan, zostały zaczerpnięte ze zwycięskiego projektu konkursowego oraz koncepcji Masterplanu z 1998 r.⁵ wraz z jego planistycznymi i technicznymi wytycznymi. Plan składa się z tekstu, koncepcji planu zabudowy, koncepcji urbanistycznej, oraz informacji definiujących eksploatację, system transportowy, ochronę przeciwpowodziową oraz przestrzeń publiczną. Dodatkowo zostały zawarte objaśnienia dotyczące podziału inwestycji na etapy.

Masterplan dla Hafencity definiuje wytyczne dla transformacji północnej krawędzi portu na cele rozbudowy centrum miasta Hamburga. Plan wyraża główne długoterminowe cele dla Hafencity, dostosowując tempo prowadzenia inwestycji na tym obszarze do potrzeb miasta i projektowanie urbanistyczne do prawa budowlanego miasta Hamburga⁶. Plan składa się z tekstu oraz załącznika graficznego. Jest możliwie elastyczny w swej treści i tworzy ramy dla rozwoju, zgodnie z którymi szczegółowe plany stają się coraz bogatsze w szczegóły, w miarę postępu procesu planistycznego.

Główną funkcją Masterplanu jest takie wykorzystanie terenów Hafencity, aby zapewnić miastu rozwój ekonomiczny, społeczny, kulturalny i ekologiczny. Dlatego ważne było uzyskanie akceptacji celów

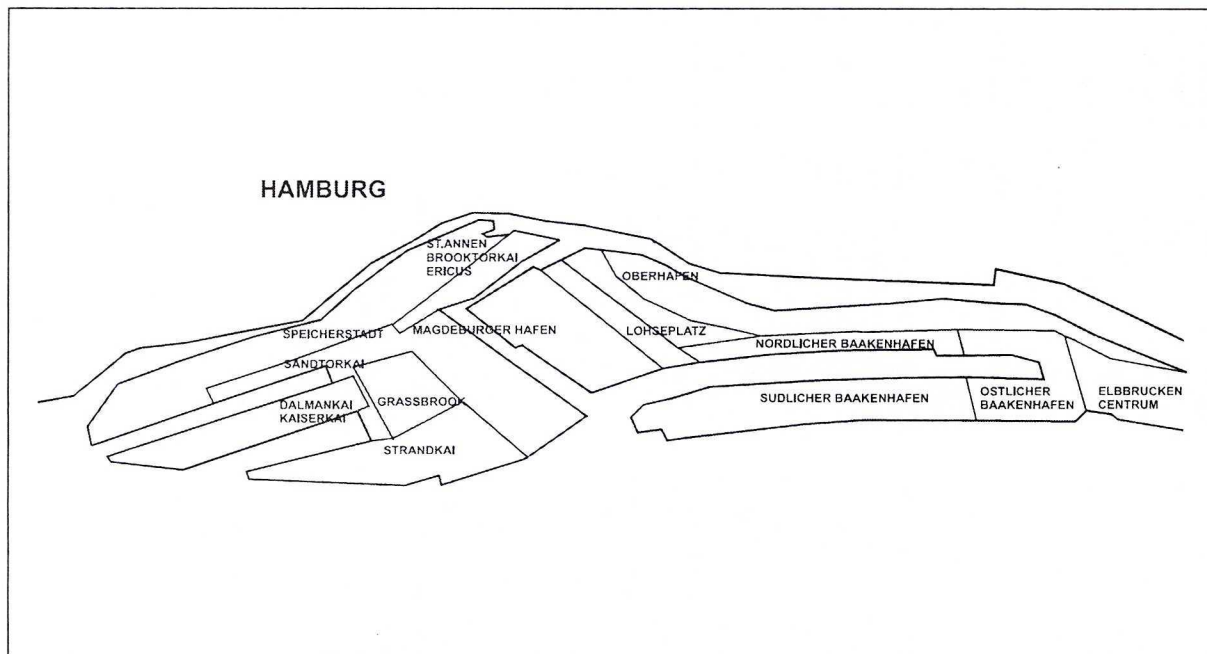
⁵ *Masterplan koncept. Hafencity 1998.*

⁶ *Sonstige städtebauliche Planung. Z §1 (5) Nr 10 Baugesetzbuch.*

i założeń przez dialog we wczesnym okresie planowania. Masterplan był rezultatem, interdyscyplinarnego procesu twórczego, integrującego rezultaty międzynarodowego konkursu projektowego, publicznego dialogu planistycznego oraz decyzji politycznych.

Teren HafenCity podzielono na 8 obszarów, które pokrótce omówione zgodnie ze sformułowaniami z Masterplanu prezentują się następująco (ryc. 1).

- Sandtor Hafen – dzielnica nazywana również Grasbrook będzie obejmować tereny mieszkaniowe i miejsca pracy położone nad wodą. „Motorówka przed drzwiami biura lub domu...” to wizja spełniająca się w Sandtorhafen. Kwartał urbanistyczny z historycznym portem i obszerną mariną miał urzeczywistnić marzenie „mieszkania nad wodą”.
- Strand Kai – obszar zlokalizowany bezpośrednio nad Łabą oferuje niezwykły, piękny widok na tereny portowe wraz z rozległym korytem rzeki – to jeden z wielu powodów, dla których ten właśnie teren stanie się najbardziej ekskluzywną częścią HafenCity. Powstaną tu najlepsze rezydencje, biura, a całość zwieńczy obszerna promenada – bulwar nadwodny zapraszający kafejkami i restauracjami najwyższej klasy.
- Magdeburger Hafen – znajduje się na głównej osi łączącej Łabę z centrum miasta. Pomost między nowym a starym – serce HafenCity – wodna promenada, pawilony i kafejki. Według zamierzeń życie ma się tu toczyć 24 godz. na dobę. To planowane centrum atrakcji, kultury, handlu i rozrywki na międzynarodowym poziomie. Obszar obejmuje plac wodny i terminal promowy.
- Ericuspitze – poruszając się od głównej stacji w kierunku HafenCity przechodzimy przez Ericuspitze. Część reprezentacyjną będzie stanowić „wejście” opravione przez historyczne budynki wyspy spichrzów i nowoczesne biurowce. Dobrze skomponowana sieć biur, sklepów i kafejek – żywa i zapraszająca przechodniów.
- Lohseplatz – planowana strefa biznesu oraz tereny zielone na terenie HafenCity. Obszerny park doprowadzi do brzegu Łaby. Motywem przewodnim projektu tego obszaru jest hasło „pracując i mieszkając w parku – Zielony Świat nad Wodą”.
- Ober Hafen – ze względu na bliskość terenów kolei (wysoki poziom hałasu) i brak połączenia z terenami rekreacji obszar przeznaczono dla różnorodnych usług: warsztatów, rzemiosła i handlu.
- Baaken Hafen – zarówno północna, jak i południowa część Baakenhafen oferuje idealne warunki do zamieszkania nad wodą. Przewidziano zielone tereny nad rzeką specjalnie przeznaczone dla rodzin z dziećmi.



Ryc. 1. Podział obszarów HafenCity

Źródło: K. Trojanowski.

- Elbbruecken – centrum biurowe zlokalizowane na wschodnim krańcu Hafencity, a wjazd do niego będzie zaakcentowany przez imponujący kompleks wysokich biurowców.

4.2. Wytyczne dla rozwoju Hafencity i koncepcji zagospodarowania

Hafencity dysponuje powierzchnią ok. 155 ha⁷, co czyni je jednym z najważniejszych projektów przedsięwziętych przez Hamburg. Ze względu na swoją lokalizację oferuje możliwość połączenia śródmieścia z Łabą po ponad stu latach separacji. To stwarza możliwość do dalszego rozwoju Hafencity, postrzeganą przez wielu jako epokową.

Aby wykorzystać tę możliwość należy w dalszym ciągu zabiegać o konkurencyjność Hamburga jako metropolii na tle międzynarodowym oraz jednocześnie utrzymać portowy charakter miasta. W równoważeniu wzrostu i integracji, ekonomicznych bodźców i społecznej równości, międzynarodowej skali i lokalnego charakteru, innowacji i tradycji, leży długoterminowe i urbanistyczne wyzwanie realizacji Hafencity.

Zgodnie ze współczesnym doświadczeniem i planami, rozwój terenu zajmie ok. 25 lat. Ponieważ ogólne wytyczne, a więc potrzeby miasta w zakresie rozwoju mogą ulec zmianie w tak długim okresie, Masterplan musiał oferować duży stopień swobody. Równoległe do tego Masterplan nie mógł być arbitralny, jeśli znaczenie projektu jako obiecującego nowego obrazu miasta, ma nie zostać zaprzepaszczone.

4.3. Struktura użytkowania

Hafencity powinno charakteryzować się miejską różnorodnością, stałym udziałem funkcji mieszkaniowych w centrum, stwarzać szeroki zakres możliwości zatrudnienia i wiązać dodatkowo handel detaliczny, edukację, kulturę, wypoczynek oraz turystykę.

Hafencity ze swoją unikalną lokalizacją zaoferowało naturalne walory dla planowanego rozwoju mieszkalnictwa centrum miasta. Miało zostać zrealizowane 5500 mieszkań. Aby sprostać potrzebom rynku, które stają się coraz bardziej zróżnicowane, została zaproponowana szeroka gama rozwiązań indywidualnych typów mieszkań, obsługująca potrzeby

⁷ Obszar 155 ha brutto, w tym: woda – 55 ha, ład – 100 ha, z tego ok. 60 ha nadaje się pod zabudowę. *Hafencity Hamburg der Masterplan*.

różnych grup społecznych. Powstały korzystne warunki do wyszukanych rozwiązań przestrzennych, które nie znajdują możliwości realizacji w innych częściach miasta. Funkcja mieszkaniowa miała zostać rozlokowana na obszarach dogodnych dla mieszkalnictwa przez swą relację z wodą i otwartą przestrzenią. Obszary te znajdują się na Sandtorhafen, Baakenhafen i po obydwu stronach parku Lohseplatz.

HafenCity zaferowało nieporównywalny potencjał do tworzenia nowego obrazu Hamburga jako ekonomicznego centrum ze specjalnymi możliwościami dla nowych mediów i przemysłu cyfrowego. Zostały zaprezentowane interesujące oferty firmom rozszerzającym swe wpływy, proponujące lokalizację biur o powierzchni dostosowanej do potrzeb inwestora. Oferty atrakcyjne ze względu na niską podaż przestrzeni biurowej w centrum Hamburga.

Wraz z Hafencity powstały wyjątkowe możliwości, aby dostarczyć centrum miasta nowe i dodatkowe funkcje handlu detalicznego rozrywki, wypoczynku, kultury i turystyki. Dodatkowo, aby wzmocnić wizerunek Hamburga jako metropolii, mają zostać wykorzystane specyfika międzynarodowych relacji portowego miasta, portowy krajobraz, tereny rekreacyjne, transport i komunikacja. Obszar wokół Magdeburger Hafen (planowane centrum HafenCity) ma w tym kontekście bardzo duże znaczenie. W dalszej perspektywie zostaną wzięte pod uwagę obszary wokół Baakenhafen, wysunięte na wschód.

Przyszłościowo ukierunkowana polityka centrum miasta ma odzwierciedlać technologiczny rozwój w sektorach handlowym i produkcyjnym oraz stwarzać możliwości do reintegracji terenów z miastem. Hamburg znany ze swojego doskonałego systemu komunikacji publicznej również dla obszaru HafenCity zaproponował wielowarstwowe rozwiązanie. Z ruchem statków pasażerskich będzie łączyć terminal zlokalizowany w centralnej części założenia, zwanej Magdeburgerhafen. Przez teren HafenCity prowadzi linia metra, na której zostanie zlokalizowana nowa stacja. Pozostała część obszaru, począwszy od atrakcji turystyki po tereny typowo mieszkaniowe zostanie skomunikowana liniami autobusowymi. Obszar oferuje wystarczającą powierzchnię, jeśli tylko firmy byłyby zainteresowane zajmowaniem głównie wielopoziomych obiektów.

Drobno podzielona mieszanina funkcji jest jednym z głównych celów Masterplanu. Ze względu na możliwość zaistnienia konfliktu między funkcjami istnieje potrzeba stworzenia zrównoważonej koncepcji ich powiązania z jednoczesnym podziałem, dążąc do zarówno poziomego, jak i pionowego zróżnicowania użytkowania.

Podsumowanie

Obecnie trudno o jednoznaczną opinię przedsięwzięcia, ze względu na wciąż trwające stadium budowy. Należy docenić szeroko zakrojoną i dobrze przemyślaną promocję HafenCity. Liczne imprezy i wydarzenia kulturalne spowodowały zaistnienie tej dzielnicy w świadomości społecznej, chociaż wciąż pozostaje ona w większości niezabudowana. Należy również docenić lokalizację pierwszych inwestycji, które położone na końcu ważnej przestrzeni publicznej promenady Łaby, są naturalnym celem wędrówek. Niestety nie zostały jeszcze zrealizowane żadne większe, projektowane na obszarze HafenCity przestrzenie publiczne, wraz z ich funkcjonalną obudową. Na ocenę tego przedsięwzięcia trzeba poczekać. Proces budowlany nie osiąga planowanego maksymalnego tempa⁸ ale zgodnie z założeniami przystosowuje się do warunków rynkowych.

Trwa zabudowa obszaru Magdeburger Hafen, będącego głównym projektowanym ośrodkiem usługowym dzielnicy. Pierwotnie ukończenie zabudowy tego obszaru planowano na 2005 r. Mimo wysokiego tempa budowy nie powinniśmy spodziewać się szybkiego ukończenia inwestycji. Biorąc pod uwagę wysokie koszty uzbrojenia terenu oraz wysoką podaż powierzchni biurowej, wydaje się prawdopodobne, że tempo zabudowy będzie mniejsze niż zakładane w Masterplanie. Miasto uniknie w ten sposób nadpodaży przestrzeni biurowej, jaka spotkała np. Berlin.

Wpływ inwestorów w procesie realizacji spowodował zmiany w planowanej strukturze społecznej mieszkańców. Początkowo zakładano wprowadzenie 5% zabudowy socjalnej, aby osoby o niższych dochodach, zamieszkując całymi rodzinami tworzyły wielopokoleniową i zróżnicowaną społeczność. Przy kosztach ok. 4000 euro/m² powierzchni mieszkalnej, pomysł upadł ze względu na opór deweloperów. Należy raczej spodziewać się zamieszkiwania tego obszaru przez zamożnych DINKS⁹ niż wielodzietne rodziny.

Należy jednak docenić skalę i sposób prowadzenia procesu planistycznego. Przeprowadzony przy sporym udziale społecznym, współpracy z władzami i specjalistami, świadomie zostawiając wiele możliwości dla przyszłych nieokreślonych jeszcze potrzeb rozwijającej się metropolii jest istotnym przykładem rewitalizacji terenów poprzemysłowych.

⁸ Założone tempo rozwoju inwestycji zakłada roczne wybudowanie 25 tys. m² powierzchni mieszkaniowej i ok. 35 tys. m² powierzchni przeznaczonej pod usługi – *Masterplan*, HafenCity GHS, Stadtentwicklungsbüro.

⁹ *Double income no kids* (ang.) oznacza bezdzietną pracującą parę.

Literatura

- Atelier Hafencity* – 16 Architekturbüros präsentieren ihre aktuellen Bauvorhaben in der Hafencity, im Rahmen des Hamburger Architektur Sommers 2003, Freie und Hansestadt Hamburg Stadtentwicklungsbehörde, Hamburg 2003.
- Goehler A., 2004, *Drogi do społeczeństwa kulturowego, część II*, Gdańsk, CityScape & Culture: Międzynarodowe seminarium – *Hamburg in Zahlen, Freie und Hanseatische Stadt Hamburg*. Statistisches Landsamt, Hamburg 2001.
- Koch P., 1999, *Channel Harburg, Hafen Campus – eine Vision zum anfassen, baudezernent Harburg ghs – Entwicklungsmanager für die HafenCity ghs „Stadt-dialog Hamburg“*, „Stadtentwicklungsbehörde“ nr 10.
- Kraus F., 1999, *Mobil – Immobil – Gedanken zu Raum, zeit und Bewegung am Beispiel der Masterplankonzeption HafenCity*. Freie Diplomarbeit, FH Hamburg Fachbereich Architektur, Hamburg.
- Kraus S., 1999, *Der historische Ort*. Stadtentwicklungsbehörde, „Stadt-dialog Hamburg“ nr 10.
- Kuick-Frenz E. von, 1999, *Die HafenCity – einmalige Entwicklungsperspektiven für die Metropole Hamburg*. Städtebau und Freiraum, „Stadtentwicklungsbehörde“ nr 10.
- Lorens P. (red.), *Large Scale Urban Development*. Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Marg V., Fleher G., 1983., *Architektur in Hamburg seit 1900*. Verlag Sautter + Lackmann, Hamburg.
- Schubert D., 2001, *Hafer und Uferzonen in Wandel Stadtentwicklungskonzept*. Freie und Hansestadt Hamburg Stadtentwicklungsbehörde, Hamburg.
- Suhr H., Ripper G., Dietlind P. (red.), 1999, *Stadtgestalt Hamburg – Entwicklungsstrategien*, Freie und Hansestadt Hamburg Stadtentwicklungsbehörde, Hamburg.
- Von Leuchttürmen und Taschelampen – HafenCity – Ein Ort zum Leben*. Free and Hanseatic City of Hamburg, Urban Development Office, Hamburg 2001.

Źródła sieciowe:

- <http://www.hafencity.com> – oficjalna strona HafenCity GHS, 09.2005
- <http://www.architekturarchiv-web.de/hafencit.htm> – obszerna bibliografia dot. HafenCity, 09.2005
- <http://www.emporis.com/en/wm/ci/?id=100560>