HAFENCITY

-OPSKRIFTEN PÅ DEN GODE HAVNEPLANLÆGNING

HafenCity i Hamburg er blevet et populært udflugtsmål for danske kommuner, der skal anlægge nye byområder. Det er der gode grunde til. Bydelen udvikles frem til 2020-25, men de første delkvarterer er allerede taget i brug, og de er levende og velfungerende. Dykker man lidt ned i projektet, forstår man, at nogle af de kritiske ting omkring proces, finansiering, overordnet disponering, funktionsblanding, byrum og grundsalg er håndteret på en meget heldig måde. Opskriften på den gode byudvikling kan altså (også) findes i Hamburg. Nedenfor nogle ingredienser.

Af Torsten Bo Jørgensen

Fortætning udvider bymidtens areal med 40%

Bystaten Hamburg er fuldt udbygget ud til sine grænser, og fortætning er derfor den eneste mulighed, hvis den nordtyske metropol ønsker flere skatteborgere og virksomheder. Det er baggrunden for HafenCity, som består af 157 hektar tidligere havneområder.

Når bydelen er færdigudbygget i 2020-25, vil den rumme 40.000 arbejdspladser, 5.500 boliger, 12.000 beboere, børnehave, skole, universitet, kultur- og oplevelsestilbud, omfangsrig detailhandel, utallige cafeer/restauranter mv. Den ligger kun 1000 meter fra hhv. hovedbanegård og rådhus og medfører en udvidelse af Hamburgs bymidte med hele 40%. Bydelen vil omfatte 1,8-2 mio etagemeter byggeri, heraf 950.000 kvm. erhverv (53%) og 600.000 kvm. boliger (33%).

Kulturattraktioner og funktionsblanding helt ned på husniveau

Funktionsblanding har været et vigtigt princip i disponeringen af hele området. Kontorer, boliger, serviceerhverv, detailhandel, restauranter/cafeer mv. blandes fint, helt ned på bygningsniveau. Der er opført børnehave og heldagsskole (netop åbnet), og der kommer en filial af Hamburgs Universitet.

Derudover opføres en stribe kultur- og turistattraktioner, der ventes at trække 2,5 mio mennesker til HafenCity hvert år: en koncertsal (Herzog og de Meuron), et oplevelsescenter om naturvidenskab (Rem Kohlhaas), en krydstogtsterminal, et maritimt museum og et drengerøvsmuseum med prototyper af sports- og racerbiler.

I midten af HafenCity ligger delkvarteret Überseequartier, der som det eneste er solgt samlet til et konsortium og som skal være et tæt detailhandelskvarter med innovative og spændende butikker. I sin struktur imiterer dette kvarter den gamle bymidte med smalle gadeforløb og en lang gade der slynger sig ned igennem kvarteret. Überseequartier ventes alene at tiltrække 14 mio besøgende om året. Det var et krav fra kommunen, at der ikke blev bygget et lukket shoppingcenter.

At der fra starten er anbragt attraktioner, der giver resten af byen et ærinde i HafenCity, er genialt. Det burde egentlig være en selvfølge, når man anlægger nye byområder, men er det som bekendt langtfra. Havneområderne kan tilføje liv og aktiviteter til gavn for hele byen.

Placering på det mentale landkort og aktivering af historien

Da projektet begyndte, havde HafenCity i årtier været et ikke-sted for hamborgenserne. Derfor har udviklingsselskabet fra starten arbejdet på at få bydelen på det mentale landkort. Det er gjort med en lang række aktiviteter som rundvisninger, oplæsning, krydstogtsfestival etc. Der holdes 1200 rundvisninger om året! Og informationscentret har været åbent siden år 2000. Her findes en stor træmodel over HafenCity, her er der cafe, og her kan man se planer, modeller og følge udviklingen af den nye bydel. To gange om året udgives et opdateret hæfte på 40 sider, der beskriver HafenCity-projektet og hvor langt udviklingen er kommet.

Områdets historie aktiveres også: langs Sandtorkai, det ældste havnebassin i Hamburg, er der opstillet en række permanente plancher, der formidler havneområdets historie med store billeder og lidt tekst, lige til at snuppe med i forbifarten. Dermed kommer det nye byområde fra start med en styrket identitet.

Færdigbyggede delkvarterer, klimasikring og byrum før huse

De enkelte delkvarterer i HafenCity bygges stort set færdige, før nye påbegyndes. Derfor har bydelen allerede i dag et sammenhængende og bymæssigt præg, helt anderledes end hvis der var bygget spredt rundt omkring.

Hele HafenCity er ved opfyld hævet til 8 meter over normalnul. Det er en dyr og kontant klimasikring, som er ekstra påtrængende i Hamburg: De daglige udsving i Elben er på 3,5 meter, og floden går jævnligt over sine bredder. Hvor opfyld ikke var muligt, dvs. ved kanten til den eksisterende by, er husene i stedet bygget med udkragning.

Husene er placeret parallelt med havnebassinerne, men med mange mellemrum, så der er god kontakt til vandet. Nogle af beboelsesejendommene er u-formede med lukkede gårdrum. Her har man de semiprivate byrum, der kendes fra den klassiske by og nogen gange savnes i nye byområder.

Byrum er prioriteret højt i HafenCity, og der er brugt mange penge på dem. De er tegnet af spanske arkitekter, og de er gennemdesignede med skulpturelle gadelamper og bænke. Nogle af byrummene består af terrasser, der falder ned mod vandet og øger oplevelsen at være tæt på det eftertragtede blå element. De bliver jævnligt

oversvømmet, men de er bygget til at kunne tåle det. Det gælder også lamperne i belægningen og træerne, som fx er piletræer og sumpcypresser.

HafenCity skal ikke give overskud…
Der har ikke været noget investeringspres, og kommunen skal ikke tjene penge på HafenCity. Det er nok, at man får forøget bymidten med 40% og skabt plads til borgere, erhvervsliv og en masse kultur- og oplevelsestilbud, der supplerer tilbuddene i den eksisterende by.

De private investeringer i HafenCity ventes at ligge på 5-5,5 mia euro og de offentlige investeringer på 1,3 mia euro.

Området udvikles af HafenCity GmbH, som er et 100% datterselskab af delstaten Hamburg. Der er fælles fodslag og klar rollefordeling mellem kommunen og udviklingsselskabet.

Kommunen prioriterer udviklingen af HafenCity højt. Forvaltningen for byudvikling og miljø har nedsat en særlig arbejdsgruppe, der sørger for lovgrundlag og byggetilladelser mv., og det er kommunen, der finansierer en række enkeltprojekter som skole, universitet, koncertsalen Elbphilharmonien, videnskabscentret og fx metroen, der forlænges igennem HafenCity. Det sker delvist som OPP-projekter. Politisk behandles alle spørgsmål vedrørende HafenCity i en særlig kommission, hvor alle partier er repræsenteret. Det sikrer kontinuitet også ud over de berømte 4 år, der også er valgperioden i Hamburg.

Udviklingsselskabet HafenCity GmbH har ansvaret for den daglige fremdrift i HafenCity. Den planlægger og bygger infrastruktur og offentlige områder, den har ansvaret for kommunikation og markedsføring, og ikke mindst står den for grundsalget i HafenCity. Det sker efter et særligt system, der er forskelligt alt efter om det er til bolig eller erhverv.

Stramt styret grundsalg – og investorerne finder sig i det!
Grunde til erhvervsbyggeri sælges normalt kun til virksomheder, der vil bruge 50-70% af bygningen selv i mindst 10 år. Interesserede virksomheder kan søge, og bliver de godkendt, får de en foreløbig option på grunden. De får herefter 1,5 år til at lave jordundersøgelser og holde arkitektkonkurrence, og først når det er på plads, forhandles om en pris på grunden. Udviklingsselskabet kan fortsat sige nej på dette tidspunkt. Når der er skrevet under, skal købesummen betales og byggeriet påbegyndes inden for fire uger.

Processen hedder "Anhandgabeverfahren", og danske planlæggere med kendskab til HafenCity hvisker indforstået dette magiske ord til hinanden: tænk at investorerne finder sig i det! Men det gør de. HafenCity er attraktivt, og selv under finanskrisen har udviklingsselskabet ikke haft svært ved at afhænde sine grunde. I øvrigt er der igennem de 1,5 år en tæt dialog og et konstruktivt samarbejde mellem udviklingsselskab og investorer.

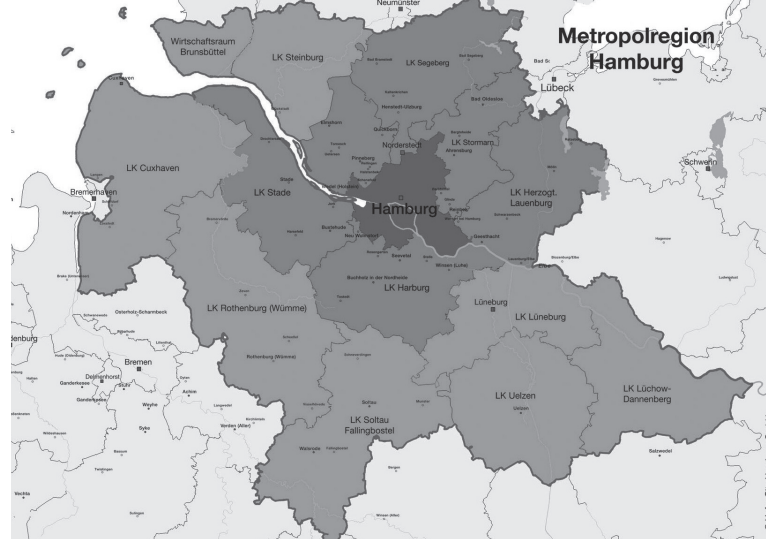
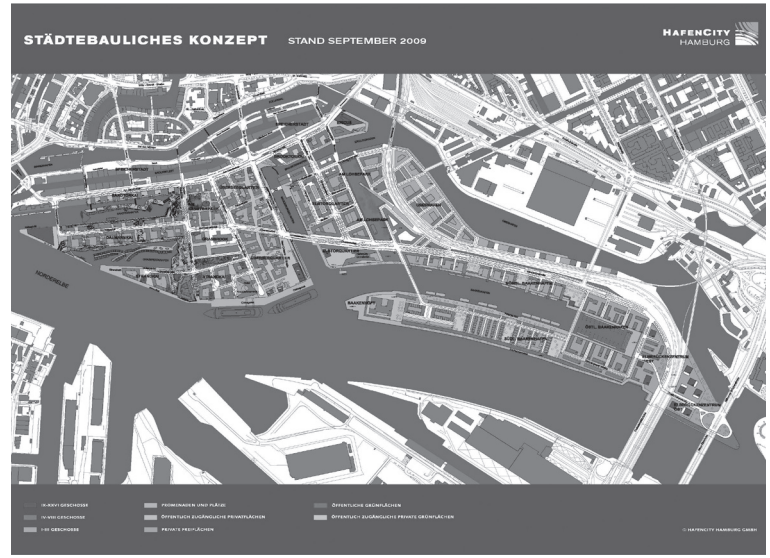
Grunde til boligbyggeri sælges normalt til fast pris, hvor det bedste koncept vinder. Her spiller muligheden for funktionsblanding i det enkelte hus en afgørende rolle, ligesom man ønsker en blandet beboersammensætning. Der opføres både lejeboliger og ejerboliger i HafenCity, og der er tre forskellige developertyper: klassiske developere, boligselskaber og endelig en ny developertype: byggefællesskaber, hvor enkeltpersoner i fællesskab engagerer en arkitekt til at tegne et hus med individuelle ejerlejligheder.

Priserne i HafenCity starter hvor den almindelige middelklasse kan være med, og derudover overvejer kommunen at supplere med støttet byggeri, så også de laveste indkomstgrupper kommer med.

Bæredygtighed
Endelig er HafenCity også en bæredygtig bydel: der er fx korte afstande, gode byrum og central varmeforsyning med lav CO2-belastning. Det vigtigste er dog Tysklands første certificeringssystem for bæredygtigt byggeri (miljøvenlige byggematerialer, godt indeklima, lave driftsomkostninger mv.) Investorer kan få forhåndsgodkendt deres projekter og derefter bruge det i

markedsføringen. Når byggeriet er færdigt, kan der tildeles både sølv- og guldmedalje. Endelig kan det også kaldes bæredygtigt, at man har evnet at integrere by og havn så tæt: der er kun få hundrede meter til meget store havnearealer. Det er bl.a. løst med dobbelte facader og at beboere accepterer støjniveauet inden indflytning. Eksisterende havnevirksomheder kan fortsætte som hidtil, mens nye skal overholde skrappere krav.

En vellykket bydel – men også lovligt åben og gennemplanlagt

Skal man kritisere noget, er det, at HafenCity ikke er en intim bydel. Byrummene er store og åbne, og der skal mange mennesker til at fylde dem. Det er ikke mange kroge, hvor man kan gemme sig og sidde lidt for sig selv, og der ikke meget plads til midlertidighed og subkultur. Det er på godt og ondt en gennemplanlagt bydel. Det ændrer dog ikke ved, at der er utroligt meget, der er lykkedes her, ikke mindst den overordnede disponering af området samt prioriteringen af kultur, oplevelser og detailhandel. Det må også inspirere danske kommuner, at det offentlige i den grad har bestemt udviklingen af området, og at de private investorer har accepteret det og spillet villigt med. Magten tilhører (også) den, der tager den.

Torsten Bo Jørgensen