
ANNALES
UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA
LUBLIN – POLONIA

VOL. LXXV

SECTIO B

2020

WALDEMAR W. BUDNER

<https://orcid.org/0000-0001-8812-2480>

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu
Instytut Gospodarki Międzynarodowej
al. Niepodległości 10, 61-875 Poznań, Polska
w.budner@ue.poznan.pl

KINGA PAWLICKA

<https://orcid.org/0000-0002-8634-5282>

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu
Instytut Gospodarki Międzynarodowej
al. Niepodległości 10, 61-875 Poznań, Polska
kinga.pawlicka@ue.poznan.pl

Znaczenie procesów przekształceń i rewitalizacji miasta dla wzrostu atrakcyjności rynku nieruchomości. Studium przypadku HafenCity

The Importance of the City's Transformation and Revitalization Processes for Increasing
Its Attractiveness. HafenCity Case Study

Abstract: The aim of the article was to assess the transformations and revitalization of HafenCity and their importance for increasing the attractiveness of the Hamburg real estate market. The issues discussed were analyzed on a spectacular example of the historic HafenCity district, whose revitalization began in 2000. The work focuses on achieved urban, architectural and economic effects. The way the district has been developed has become an element of the city's innovative image, increasing its investment attractiveness. In the second part of the study, recommendations were made regarding the use of German experience in Poland. Urban regeneration can become an important element of the development process and raising the attractiveness of Polish cities as well, and the presence of degraded urban structures should be a strong stimulus for the transformation processes of these areas.

Keywords: revitalization; real estate market; city attractiveness; HafenCity

Abstrakt: Celem artykułu była ocena przekształceń i rewitalizacji HafenCity oraz ich znaczenia dla podniesienia atrakcyjności rynku nieruchomości Hamburga. Podjęta problematyka została zanalizowana na spektakularnym przykładzie historycznej dzielnicy HafenCity, której rewitalizację zapoczątkowano w 2000 r. W pracy uwagę skoncentrowano na osiągniętych efektach urbanistycznych, architektonicznych i ekonomicznych. Sposób zagospodarowania dzielnicy stał się elementem innowacyjnego wizerunku miasta, podniesienia jego atrakcyjności inwestycyjnej. W drugiej części opracowania sformułowano rekomendacje dotyczące wykorzystania doświadczeń niemieckich na gruncie polskim. Rewitalizacja urbanistyczna może stać się istotnym elementem procesu rozwoju i podnoszenia atrakcyjności również miast polskich, a obecność zdegradowanych struktur miejskich powinna stanowić silny bodziec do powstania procesów mających na celu przekształcanie tych obszarów.

Słowa kluczowe: rewitalizacja; rynek nieruchomości; atrakcyjność miasta; HafenCity

WSTĘP

Współczesny rozwój wielu miast jest często skoncentrowany na procesach przebudowy i rewitalizacji. Problematyka i pojęcie rewitalizacji, mimo że znane od połowy XIX w., są niekiedy nadużywane i mylnie rozumiane¹. Termin ten wiąże się z kompleksową odnową wybranych, zdegradowanych obszarów i starych dzielnic miast, dążącą do ożywienia społecznego, kulturowego i gospodarczego, a także z podniesieniem ogólnej atrakcyjności miasta (Angradi, Williams, Hoffman, Bolgrien 2019). Należy podkreślić również mieszkaniowy kontekst rewitalizacji, związany z budową nowych mieszkań oraz z rewaloryzacją historycznej zabudowy i infrastruktury technicznej. Wszystkie te działania zmierzają w kierunku wprowadzenia nowych funkcji na obszary zaniedbane, a przez to mało atrakcyjne i często zapomniane; ponadto prowadzą one do kreowania nowych społeczności lokalnych. W takim duchu zdefiniował rewitalizację Z. Ziobrowski (2010), określając ją jako skoordynowany proces, prowadzony wspólnie przez władzę samorządową, społeczność lokalną i innych uczestników, będący elementem polityki rozwoju i mający na celu: przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej i zjawiskom kryzysowym, pobudzanie rozwoju i zmian jakościowych poprzez wzrost aktywności społecznej i gospodarczej, poprawę środowiska zamieszkania oraz ochronę dziedzictwa narodowego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju.

Niezależnie od przyjętej definicji istotną kwestią procesu są cele podejmowania rewitalizacji (Ramlee, Omar, Yunus, Samadi 2015). Zazwyczaj są one różne, ponieważ wynikają głównie z odmiennej sytuacji i istniejących problemów w miastach. Niemniej można dokonać ich grupowania według kryterium zagadnień, jakich procesy te dotyczą. P. Lorens (2009, s. 8) wyróżnił pięć grup celów rewitalizacji:

– urbanistyczno-architektoniczne: związane z remontem i modernizacją (lub czasami z rewaloryzacją) zespołów architektonicznych, w tym mieszkaniowych

¹ Remontów i modernizacji obiektów czy rewaloryzacji (przywracanie wartości zabytkowych) nie należy jednoznacznie wiązać z rewitalizacją, ponieważ ma ona bardziej kompleksowy charakter, odnoszący się do większych obszarów – dzielnic miast. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (2008, s. 14) sformułowało rozbudowaną definicję rewitalizacji jako kompleksowego, skoordynowanego, wieloletniego, prowadzonego na określonym obszarze procesu przemian przestrzennych, technicznych, społecznych i ekonomicznych, inicjowanego przez samorząd terytorialny (głównie lokalny) w celu wyprowadzenia tego obszaru ze stanu kryzysowego poprzez zapisanie mu nowej jakości funkcjonalnej i dokonanie warunków do jego rozwoju w oparciu o specjalne uwarunkowania wewnętrzne (endogeniczne).

i przemysłowych, a także ze świadomym kształtowaniem krajobrazu kulturowego miasta,

- techniczne: związane z poprawą jakości struktur miejskich (w tym infrastruktury technicznej i drogowej),

- społeczne: związane z zatrzymaniem rozwoju negatywnych tendencji społecznych, przeciwdziałaniem patologiom i wykluczeniu społecznemu, a także z poprawą stanu bezpieczeństwa,

- ekonomiczne: związane z ożywieniem gospodarczym, w tym z promocją przedsiębiorczości, tworzeniem nowych miejsc pracy, realizacją nowych przedsięwzięć o charakterze komercyjnym (handlu i usług) i rozwojem turystyki,

- środowiskowe: związane z polepszaniem stanu środowiska naturalnego.

Wymienione grupy celów rewitalizacji nie są uszeregowane według rangi, lecz wiążą się ze sobą i często wzajemnie się uzupełniają. Wynika to z faktu wzajemnego wpływu na siebie, co z kolei prowadzi do tego, że realizacja jednego z celów (np. w sferze ekonomicznej) powinna skutkować również efektami w innej sferze (np. społecznej). Poza skutkami pozytywnymi można przytoczyć skutki negatywne, wynikające z ograniczania działań tylko do jednej sfery. Taka sytuacja może mieć miejsce, gdy np. działania rewitalizacyjne skierowane tylko na efekt architektoniczny nie zostaną podparte działaniami np. w sferze społecznej. Wynika stąd wniosek podejmowania działań możliwie we wszystkich sferach procesu rewitalizacji, które go dotyczą.

Przemiany współczesnych dużych miast (w tym rewitalizacja) zależą od etapu ich rozwoju gospodarczego. Miasta opierające swój rozwój na transformacji przemysłowej, odnoszącej się m.in. do koncepcji przemysłu 4.0, oraz na zaawansowanych usługach czwartego rzędu (finansowych, ubezpieczeniowych, marketingowych, prawnych itp.) ponoszą niekiedy dramatyczne konsekwencje w postaci degradacji wielu terenów tradycyjnie przemysłowych w zabudowie miejskiej. Z drugiej strony dzięki temu procesy transformacji przemysłowej pozwalają na stworzenie olbrzymiej szansy reurbanizacji centralnych dzielnic miast, oferujących rozległe tereny wymagające regeneracji. Spektakularnym przykładem jest tu Hamburg i jego nowo budowana od 2001 r. portowa dzielnica Hafencity. Obszar ten należy do okręgu administracyjnego (*Bezirk*) Hamburg-Mitte, położonego w centralnej części miasta.

Celem niniejszego opracowania jest ocena przekształceń i rewitalizacji Hafencity oraz ich znaczenia dla podniesienia atrakcyjności Hamburga. Szczególną uwagę zwrócono na efekty urbanistyczne, architektoniczne i ekonomiczne. W zakończeniu sformułowano rekomendacje dotyczące wykorzystania doświadczeń niemieckich na gruncie polskim.

KONTEKST, GENEZA I PRZEBIEG PRZEKSZTAŁCENÍ OBSZARU²

Przekształcane i rewitalizowane w nową dzielnicę tereny portowe graniczą bezpośrednio z historycznym centrum miasta, którego początki sięgają VIII w. n.e. W średniowieczu tereny te były jedną z głównych części miasta. W XIV w. port stał się najważniejszym węzłem między Morzem Północnym a Bałtykiem. Rozwój miasta przyspieszył w 1558 r. po otwarciu giełdy hamburskiej, będącej pierwszą taką placówką w krajach niemieckojęzycznych. Hamburg, dzięki rozwojowi żeglugi morskiej i handlu z krajami Zachodu, w drugiej połowie XIX w. znacznie rozbudował port i magazyny. Największą dzielnicą portową było Miasto Spichrzów (Speicherstadt), zbudowane w latach 1883–1888. Powstała na terenie miasta strefa wolnocłowa (1888) przyczyniła się do dalszej rozbudowy powierzchni magazynowej. Inwestycje te spowodowały jednak separację ścisłego centrum miasta od portu. Hamburskie Miasto Spichrzów to obecnie największy na świecie zabytkowy kompleks magazynowy.

W latach 90. XX w. port stopniowo przestawał działać na szeroką skalę. W 1997 r. zamknięto jego północną część. Było to konsekwencją upowszechnienia transportu kontenerowego i lotniczego. Zrodziła się wówczas idea zagospodarowania dawnych spichlerzy, magazynów i starych doków. Władze miasta, z ówczesnym burmistrzem H. Voscherauem na czele, podjęły zakrojone na szeroką skalę plany rewitalizacji tej części miasta. Projekt innowacyjnej koncepcji przebudowy i stworzenia dzielnicy na terenach poprzemysłowych ogłoszono w 1997 r.

Na stronie internetowej poświęconej inwestycji, a także w różnych publikacjach (m.in. Instytutu Rozwoju Miasta i czasopisma „Next City”) przedsięwzięcie zostało określone mianem jednego z największych przekształceń przestrzennych w Europie. Pierwszy konkurs na projekt urbanistyczny ogłoszono w 1999 r. – zwyciężył Kees Christiaanse³. Masterplan⁴, wraz ze zwycięską koncepcją oraz wcześniejszymi założeniami planistycznymi i technicznymi, został oficjalnie zatwierdzony przez Senat Hamburga w dniu 29 lutego 2000 r.

² Informacje zawarte w tej części artykułu pochodzą ze strony internetowej Hafencity (www.hafencity.com) oraz z publikowanych na niej raportów i dokumentów. Za udostępniane dane odpowiada Hafencity Hamburg GmbH.

³ Kees Christiaanse (ur. 1953) – holenderski architekt i urbanista. Pracował z Remem Koolhaasem, a następnie w Kees Christiaanse Architects & Planners w Rotterdamie i Architects and Planners w Kolonii.

⁴ Pojęcie masterplanu nie ma odpowiednika w języku polskim, można jednak spotkać synonimiczne określenia planu ramowego lub planu przestrzennego. Innym używanym terminem jest *General Project Plan*. W języku niemieckim odpowiednikami terminu „masterplan” są: *Rahmenplanung*, *Entwicklungsplanung* oraz *Raumplanung*.



Ryc. 1. Podział dzielnicy HafenCity na kwartały (www.hafencity.com)

Fig. 1. Division of the HafenCity district into quarters (www.hafencity.com)

Początkowy okres prac (lata 2000–2003) był związany z zaawansowanymi działaniami infrastrukturalnymi.

Objęty planem dawny port i tereny przemysłowe zajmują powierzchnię 157 ha, z czego tereny lądowe stanowią 127 ha. Obszar ten znajduje się w granicach Hamburga dopiero od 9 kwietnia 2001 r., powiększył on istniejące centrum miasta o ok. 40%. Teren HafenCity podzielono na trzy główne części (zachodnią, wschodnią, centralną) oraz na 10 kwartałów (*Quartiere*) (ryc. 1). Każda z wyodrębnionych przestrzeni cechuje się szczególną tożsamością, przy czym całość tworzy spójny zespół miejski o różnorodnych funkcjach.

Najmniejsza zachodnia część (20% powierzchni) składa się z trzech kwartałów: Am Sandtorkai/Dalmannskai, Am Sandtorpark/Grasbrook, Strandkai. Do centralnej części, zajmującej 33,7% powierzchni, należą cztery kwartały: Brooktorkai/Ericus, Überseequartier, Elbtorquartier, Am Lohsepark. We wschodnim, największym fragmencie obszaru HafenCity (46,3%) znajdują się Oberhafen, Baakenhafen i Elbbrücken. Syntetyczną charakterystykę obszaru z podziałem na kwartały zawiera tab. 1.

Prace prowadzone są etapami: od kwartałów w części zachodniej, przez część centralną, do części wschodniej. W 2003 r. rozpoczęto budowę pierwszego kwartału (Am Sandtorkai/Dalmannskai), którą zakończono (jako pierwszą) w 2009 r. W 2007 r. zainicjowano przebudowę centralnego obszaru Überseequartier oraz budowę stacji metra U4 (otwarto ją w 2012 r.). Aktualizację masterplanu dla wschodniej części HafenCity zrealizowano w 2010 r. Kolejne fazy realizacji harmonogramu związane są z przebudową kolejnych kwartałów oraz integracją

Tab. 1. Syntetyczne informacje o poszczególnych kwartałach HafenCity (opracowanie własne na podstawie www.hafencity.com)
 Tab. 1. Synthetic information about individual HafenCity quarters (own study based on www.hafencity.com)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Główne części Main parts	Kwartaly HafenCity HafenCity quarters	Wielkość obszaru [ha] Area size	Wybudowana powierzchnia ogólna [m ²] Gross built area	Lata rozwoju Years of development	Liczba realizowanych projektów Number of implemented projects	Przybliżona liczba stworzonych miejsc pracy Approximate number of jobs created	Główne funkcje Main functions	Liczba wybudowanych mieszkań Number of apartments built
Zachodnia część HafenCity Western part of HafenCity	Am Sandtorkai/ Dalmannkai	10,9	257 000	2003–2009	24	2700	Biurowe, handel detaliczny, gastronomiczne	746
	Am Sandtorpark/ Grasbrook	5,7	120 000	2003–2018	12	2600	Biurowe, handel detaliczny, gastronomiczne, edukacyjne, obiekty społeczne	278
	Strandkai	6,9	266 000	2005–2025	9	4770	Biurowe, handel detaliczny, gastronomiczne, hotelarskie	733
	Razem	23,5	643 000	–	45	10 070	–	1757
	Brooktorkai/ Ericus	4,0	106 000	2007–2011	6	3350	Biurowe, handel detaliczny, gastronomiczne, edukacyjne	30
Centralna część HafenCity Central part of HafenCity	Überseequartier	14,0	400 000	2007–2023	21	6140	Biurowe, handel detaliczny, gastronomiczne, hotelarskie	1200
	Elbtorquartier	9,0	192 000	2007–2018	18	3700	Biurowe, handel detaliczny, gastronomiczne, hotelarskie, usługi, nauka	370
	Am Lohsepark	12,5	240 000	2012–2023	15	5000	Biurowe, handel detaliczny, gastronomiczne, hotelarskie, usługi	700
	Razem	39,5	938 000	–	60	18 190	–	2300

cd. tab. 1.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Wschodnia część HafenCity <i>Eastern part of HafenCity</i>	Oberhafen	8,9	25 000	dotąd nie określono	3	500	Przemysł kreatywny, kulturalne, gastronomia, zaopatrzenie w energię, sport	0
	Baakenhafen	24,0	410 000	2012–2022	36	2200	Biurowe, handel detaliczny, gastronomiczne, hotelarskie, usługi, przestrzeń publiczna	2100
	Elbbrücken	21,4	557 000	2016–2025	22	11 000	Biurowe, handel detaliczny, gastronomiczne, hotelarskie, usługi	1400
	Razem	54,3	992 000	–	61	13 700	–	3500
Całość ogółem <i>Total</i>		117,3	2 573 000	–	166	41 960	–	7557

dzielnicy z resztą Hamburga. Spodziewane zakończenie planowanych prac nastąpi pomiędzy rokiem 2025 a 2030 (Eleftheriou, Knieling 2017).

Według danych opublikowanych przez HafenCity Hamburg struktura użytkowania gruntów objętych rewitalizacją w dzielnicy przedstawia się następująco:

- 32% (35,2 ha): powierzchnia zajmowana przez wybudowane budynki,
- 24% (26,5 ha): przestrzeń publiczna, parki, place, promenady,
- 23% (25,6 ha): powierzchnia zajęta pod komunikację,
- 14% (15,2 ha): prywatna przestrzeń ogólnodostępna,
- 7% (7,3 ha): prywatna przestrzeń zamknięta.

Z kolei nowo wybudowana przestrzeń biurowa będzie zajmować ok. 40% powierzchni ogółem (ok. 1 mln m²), przestrzeń mieszkalna – 36% (ok. 0,9 mln m²), hotele oraz ośrodki nauki, kultury i rozrywki – 16% (ok. 0,4 mln m²), a przestrzeń handlowo-usługowa – 8% (ok. 0,22 mln m²). Zakłada się, że obszar będzie docelowo zamieszkały przez ponad 15 tys. osób, a 42 tys. ludzi znajdzie tam pracę (w tym 35 tys. w biurach).

Za zarządzanie rozwojem dzielnicy w latach 1997–2004 odpowiadała spółka Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung (GHS), przemianowana następnie na HafenCity Hamburg GmbH (www.hafencity.com). Do jej zadań należy m.in. pozyskiwanie funduszy, opracowywanie planów rozwoju, przekształcanie infrastruktury i przestrzeni publicznej, współpraca z inwestorami, deweloperami i mieszkańcami oraz kreowanie marketingowej strony przedsięwzięcia. Rewitalizacja dzielnicy opiera się na partnerstwie publiczno-prywatnym, co umożliwia współpracę między władzami miasta a jednostkami prywatnymi (Juchimiuk 2012, s. 20). Finansowanie z funduszy publicznych wyniesie 2,4 mld euro, a z funduszy prywatnych – 8,5 mld euro (HafenCity Hamburg 2015). Za sprzedaż gruntów odpowiada Komisja ds. Zarządzania Gruntami (Kommission für Bodenordnung). Plany zagospodarowania przestrzennego są zatwierdzane przez Ministerstwo Rozwoju Miast i Środowiska Hamburga. Sprawny proces rewitalizacji zapewniają interdyscyplinarne zespoły ekspertów. Utworzono interesujące stanowiska – zatrudniono m.in. planistę społecznego (*social planner*), czyli specjalistę od spraw społecznych. W zakresie jego obowiązków znajduje się rozwiązywanie konfliktów między różnymi interesariuszami a mieszkańcami czy koordynacja inicjatyw społecznych (jedną z nich była realizacja tymczasowego placu zabaw).

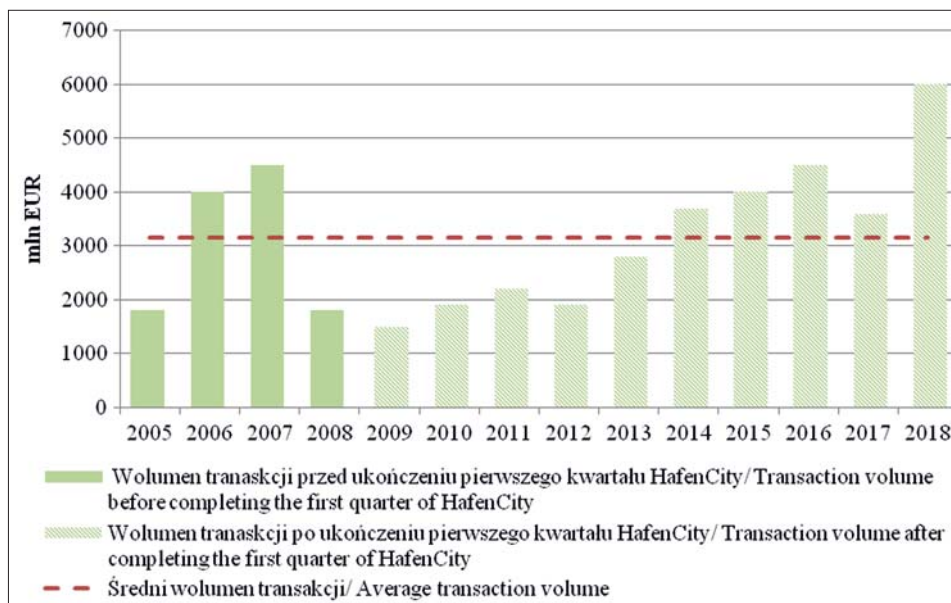
Mimo pozytywnego postrzegania projektu pojawiają się głosy krytyki, zwłaszcza ze strony mieszkańców (Nowacka-Rejzner, Rejzner 2012, s. 126). Potwierdza to raport opublikowany w 2010 r. przez organizację Zukunftsrat Hamburg (www.zukunftsrat.de). Nie w pełni pozytywna ocena wynika z faktu, że większość prac znajduje się jeszcze na etapie realizacji. Rada dokonująca oceny

poddała w wątpliwość realizację idei zrównoważonego rozwoju (*Nachhaltigkeit*), szczególnie w aspekcie społecznym i ekonomicznym, a także stopnia udziału i roli zieleni w tym projekcie. Obiekcje wywołuje również proces integracji terenów objętych planem z obecnym centrum Hamburga. Jednocześnie ewaluacja podkreśla gospodarczy rozwój obszaru oraz stosowanie ekologicznych materiałów i odnawialnych źródeł energii. Bardzo pozytywnie jest oceniana gospodarcza strona rewitalizacji.

EFEKTY EKONOMICZNE ZMIAN URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNYCH

Przekształcenia na obszarze HafenCity oraz lokalizacja nowych przedsiębiorstw i obiektów handlowo-usługowych mogą istotnie wpływać na sytuację gospodarczą miasta. Zaletą zarówno Hamburga, jak i samego HafenCity jest zróżnicowana struktura gospodarcza wynikająca z lokalizacji różnych funkcji. W nowej dzielnicy – zgodnie z założeniami zawartymi w masterplanie – widoczne jest także przemieszanie funkcji w poszczególnych budynkach. Na uwagę omawianego obszaru składa się działalność z zakresu handlu, usług, zaawansowanych technologii, mediów, przemysłu, logistyki, kultury i rozrywki. W Hamburgu po 2010 r. nastąpił wzrost produktu krajowego brutto o 3,6%; w tym samym czasie zakończono prace w pierwszym kwartale HafenCity – Am Sandtorkai/Dalmanikai. Budowa kolejnej dzielnicy też może wpłynąć na wzrost gospodarczy. Należy jednak zaznaczyć, że nie był to jedyny czynnik, który przyczynił się do poprawy sytuacji ekonomicznej miasta. Generowanie efektów ekonomicznych za pomocą przekształceń architektonicznych jest z kolei ewidentne i łatwiejsze do zweryfikowania na rynku nieruchomości (Thomsen 2015).

Od 2012 r. obserwuje się wzrost na hamburskim komercyjnym rynku nieruchomości, na co w szczególności wpływa budowa atrakcyjnych obiektów w HafenCity (ryc. 2). Średnia wielkość transakcji komercyjnych w mieście w ostatnich 10 latach (2005–2014) wyniosła 2373 mln euro. W pierwszym kwartale 2015 r. łączny wolumen transakcji komercyjnych był równy 750 mln euro, z czego 60% to transakcje obiektami biurowymi. W porównaniu z pierwszym kwartałem 2014 r. nastąpił wzrost liczby transakcji o 30%. Takie ukształtowanie portfela nieruchomości wynikało głównie ze sprzedaży trzech budynków biurowych: S-KAI (Am Sandtorkai 50, HafenCity), Hamburg-America-Center (Am Sandtorkai 48, HafenCity) oraz Coffee Plaza (Am Sandtorpark 2–6, HafenCity), które agencja Pembroke Real Estate kupiła od Norrporten za ponad 100 mln euro (Grossmann & Berger 2015). W pierwszym kwartale 2015 r. spadła natomiast (z 28% do 19%) liczba transakcji nieruchomościami handlowo-usługowymi.



Ryc. 2. Wolumen transakcji komercyjnych w Hamburgu w latach 2005–2018 (opracowanie własne na podstawie Market Survey Commercial: Grossmann & Berger 2015)

Fig. 2. The volume of commercial transactions in Hamburg in 2005–2018 (own study based on Market Survey Commercial: Grossmann & Berger 2015)

Na potrzeby analizy rynek nieruchomości komercyjnych w Hamburgu podzielono na 19 podrynków (wśród nich jest HafenCity). Pierwszy kwartał 2015 r. koncentruje się na dwóch podrynkach: Centrum i obszarze HafenCity, gdzie miało miejsce 11 transakcji o wartości 480 mln euro, co stanowi 64% ogólnego wolumenu transakcji (tab. 2). Market Survey Commercial (Grossmann & Berger 2015) prognozuje, że w ciągu 3 lat silne tendencje wzrostowe liczby transakcji w HafenCity na tle pozostałej części miasta nie ulegną zmianie ze względu na już rozpoczęte i planowane inwestycje. Latem 2018 r. został zrealizowany m.in. ambitny projekt Intelligent Quarters. Obiekt ten znajduje się na Magdeburg Dock i oferuje 18 600 m² powierzchni biurowej na wynajem. Składa się z dwóch oryginalnych nowoczesnych budynków (Überseeallee 10 i 12). Za ich realizację odpowiadał deweloper ECE Projektmanagement, a projekt stworzyło biuro Störmer Murphy and Partners.

W 2015 r. rozpoczął się na rynku biurowym wyraźny wzrost powierzchni użytkowej objętej transakcjami oraz cen. W pierwszym kwartale łączna powierzchnia użytkowa objęta transakcjami była równa 123 tys. m², czyli o ok. 17% więcej niż w poprzednim roku. Na tę wartość istotnie wpłynęły trzy transakcje. Otóż miasto Hamburg zakupiło część kompleksu Axel-Springer

Tab. 2. Rynek powierzchni biurowych w Hamburgu – stan na I kwartał 2015 r. (opracowanie własne na podstawie Market Survey Commercial: Grossmann & Berger 2015)

Tab. 2. *The office space market in Hamburg – as at Q1 2015 (own study based on Market Survey Commercial: Grossmann & Berger 2015)*

Lp. No.	Podryunki Submarkets	Powierzchnia użytkowa objęta transakcjami [m ²] <i>Usable area covered by transactions</i>	Pustostany [m ²] <i>Vacancy</i>	Powierzchnia planowanych realizacji 2015/2016 [m ²] <i>Area of planned implementations 2015/2016</i>
1.	Centrum	54 100	215 600	96 860
2.	HafenCity	17 000	41 500	41 998
3.	Port Rim	2800	16 100	0
4.	Alster Area Zachodni	1500	18 200	34 820
5.	Alster Area Wschodni	2500	11 000	11 000
6.	St. Georg	2800	30 500	0
7.	Centrum Południe	8700	140 600	55 826
8.	St. Pauli	1700	13 600	2070
9.	Altona	2600	19 800	21 600
10.	Bahrenfeld	3900	38 200	17 200
11.	Eimsbüttel	700	21 000	7656
12.	Eppendorf	3800	14 800	0
13.	Airport	2200	31 700	20 000
14.	Centrum Północ	600	21 800	19 300
15.	Barmbek	1600	42 300	22 000
16.	Wandsbek	2200	42 500	18 591
17.	Harburg	4200	46 200	42 300
18.	Harburg Zachodni	2100	20 009	0
19.	Harburg Wschodni	8000	13 800	0

(Caffamacherreihe 3, Centrum), w którym na 32 tys. m² będzie się mieścić Urząd Hamburg-Mitte Borough. Druga największa transakcja (7 tys. m² powierzchni biurowo-magazynowej) dotyczyła nieruchomości zlokalizowanej w zachodnim Hamburgu. Rozpoczęła się również budowa nowej siedziby Engel & Völkers Group (o powierzchni 67 tys. m²) w HafenCity. Rok 2015 charakteryzuje się spadkiem transakcji komercyjnych dotyczących dużych powierzchni, odnotowano natomiast wzrost obrotu nieruchomościami o powierzchni poniżej 5 tys. m². Podryunki Centrum, HafenCity i Centrum Południe stanowiły 65% powierzchni użytkowej objętej transakcjami komercyjnymi i odpowiadały za ok. 50%

wszystkich zawartych umów (tab. 2). Największy obrót nieruchomościami zaobserwowano w Centrum (44%, 54 100 m²) i HafenCity (14%, 17 tys. m²), na trzecim miejscu uplasowało się Centrum Południe (7%, 8700 m²).

Ukończono 68 projektów, a 71 jest na etapie budowy bądź planowania (stan na rok 2018/2019). Do nowej dzielnicy przenoszą się międzynarodowe firmy spoza Niemiec, a także przedsiębiorstwa mające siedzibę w innych częściach Hamburga. Od 2015 r. na terenach objętych przebudową znajdują się 23 w pełni ukończone obiekty komercyjne. Większość lokalnych firm, zatrudniających do 50 osób, oferuje kreatywne i nowoczesne usługi (w tym usługi projektowe) zapewniające kontynuowanie prac rozwojowych na omawianym obszarze. Szczególnie atrakcyjnym budynkom udało się przyciągnąć najbardziej znane marki, takie jak: Hamburger Sparkasse, NYK Linie, APL, Mondia Media, Neumann Gruppe GmbH, Kühne + Nagel, Unilever, Der Spiegel i British Petroleum. Krótki opis wybranych, spektakularnych budynków eksponuje znaczenie architektury dla popularyzacji marki przedsiębiorstw, a zarazem możliwość szybszego zwrotu zainwestowanego kapitału.

Jednym z bardziej cenionych przez architektów kompleksów budynków w HafenCity jest Coffee Plaza. Fakt ten potwierdza nagroda otrzymana w prestiżowym konkursie American Architecture Awards w 2011 r. (www.aia.org). Dominantą zespołu jest wieżowiec usytuowany na Am Sandtorpark 4. Wpisuje się on w nurt architektury zrównoważonej przez zaprojektowanie fasad minimalizujących zużycie energii i jednocześnie zapewnienie środowiska pracy z naturalną wentylacją i światłem dziennym. Eliptyczna wieża składa się z 11 kondygnacji powierzchni biurowej, apartamentów na najwyższym piętrze oraz restauracji na parterze (www.e-architect.co.uk). W mniejszym budynku na Am Sandtorpark 2 siedzibę ma Lebuhn & Puchta Rechtsanwältin – międzynarodowa kancelaria prawnicza świadcząca usługi dla biznesu (www.lebuhn.de). W trzecim obiekcie na Am Sandtorpark 6 mieści się Hanjin Shipping – koreańska firma logistyczna przewożąca ponad 100 mln ton ładunków rocznie (www.hanjin.com). Na parterze budynku znajduje się piekarnia niemieckiej firmy Le Crobag.

W 2007 r. oddano do użytku siedzibę firmy Kühne + Nagel, usytuowaną równoległe do kanału. W ten sposób powstało płynne przejście pomiędzy wodą a lądem. Obiekt składa się z trzech części (o 3, 6 i 12 kondygnacjach), pośrodku znajduje się dziedziniec. Wieża wskazuje na prestiż miejsca i stanowi odrębny punkt orientacyjny w mieście. Fasadę zaprojektowano na zasadzie kontrastu – zewnętrzne elementy o strukturze geometrycznej, wykonane z kamienia i szkła, zestawiono z bardziej delikatnym, opływowym wnętrzem. Podkreślona została identyfikacja wizualna marki przez umieszczenie logo na najwyższym piętrze obiektu.

Do największych i najbardziej rozpoznawalnych obiektów należy siedziba firmy Unilever, odzwierciedlająca nowoczesną, płaską strukturę hierarchiczną i kreatywny rozwój kultury organizacyjnej. Atrakcyjność architektoniczną obiektu potwierdzają nagrody: World Architecture Festival Award w 2009 r. dla najlepszego biurowca na świecie oraz Prime Property Award w 2010 r. Budynek zlokalizowany na Am Strandkai 1 ma dynamiczną formę i jasną bryłę, która z założenia ma się otwierać na mieszkańców Hamburga. Obiekt wpisuje się w idee architektury zrównoważonej, przyjaznej ludziom i środowisku. Redukcja zużycia energii przez biurowiec umożliwiła uzyskanie złotego certyfikatu Eco-label (www.unilever-haus.de).

W 2011 r. oddano do użytku kompleks na Ericusspitze według projektu Henning Larsen Architects (www.henninglarsen.com). Pod adresem Ericusspitze 1 znajduje się siedziba Grupy Spiegel. Budynek jest jednym z najnowocześniejszych biurowców medialnych w Europie (www.spiegelgruppe.de). Największy niemiecki tygodnik podkreśla, że architektura nowej siedziby wspomaga proces pracy w redakcji, tworzy przestrzeń do koncentracji i komunikowania się. Bryła biurowca ma kształt dwóch połączonych skrzydeł w rzucie przypominającym literę „U”. Jak twierdzą architekci, inspiracją projektu były rozpięte żagle statku, co stanowi odwołanie do poprzedniej funkcji obszaru. Siedziba Grupy Spiegel jako drugi budynek w Hafencity otrzymała złoty certyfikat Ecolabel (www.sztuka-architektury.pl). Na Ericusspitze 2–4, w biurowcu nazwanym Ericus-Contor (www.ericus-contor.de), znajduje się siedziba firmy farmaceutycznej. Oba 12-piętrowe budynki kompleksu na Ericusspitze są do siebie zbliżone. Charakteryzują się podobną elewacją i futurystycznym wyglądem, osiągniętym za pomocą geometrycznych kształtów i cofnięć w fasadzie określanych mianem „okien na dziedziniec”. Warto zauważyć, że Grupa Spiegel w dużo większym stopniu niż firma farmaceutyczna podkreśla znaczenie atrakcyjnej architektury i osiągniętych dzięki niej korzyści (www.ftt.ROTO-frank.com).

W budynku Sumatrakontor projektu Ericka van Egeraata od 2013 r. ma swoją siedzibę British Petroleum. Zdaniem członka zarządu M. Schmidta budynek uosabia nowoczesność i trwałość (www.bp.com). Biurowiec nawiązuje charakterem do ekspresjonizmu, co zostało osiągnięte za sprawą biało-czerwonych, pionowych pasów na elewacji. Połączenie dwóch barw z jednej strony stanowi odniesienie do zabytkowych budynków portowych wykonanych z czerwonej cegły, a z drugiej koresponduje z białymi tynkowanymi elewacjami pozostałej zabudowy (www.architecturenewsplus.com). Wysokość budynku stopniowo wzrasta w kierunku dwóch przeciwległych narożników, osiągając od 7 do 10 kondygnacji (www.erickvanegeraat.com).

Uogólniając przeprowadzone w studium przypadku HafenCity rozważania, można stwierdzić za W. Bonenbergiem (2012), że każdy z obiektów można opisać za pomocą sześciu atrybutów kształtujących tożsamość marki. Jest to połączenie prestiżu, niepowtarzalności, swojskości, personifikacji, czytelności oraz identyfikacji kulturowej. Budynki HafenCity oferują szczególną wartość jako miejsca lokalizacji przedsiębiorstw prowadzących działalność na międzynarodową skalę. Stają się magnesami przyciągającymi inwestorów. Powstanie nowych firm spowodowało wzrost atrakcyjności rynku pracy i zwiększenie przychodów podatkowych dla sektora publicznego, co pozwala na prowadzenie dalszych prac rozwojowych w nowej dzielnicy. Projekty były realizowane zarówno przez mniejsze pracownie architektoniczne, jak i przez najbardziej znanych architektów. Wszystkie cieszyły się dużym uznaniem.

MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA DOŚWIADCZEŃ NIEMIECKICH W WARUNKACH POLSKICH

Rewitalizowany obszar portu w Hamburgu to bardzo dobry przykład konsekwentnie prowadzonych działań planistycznych i inwestycyjnych oraz polityki rozwoju miejskiego. HafenCity jest obecnie (stan na 2019 r.) największą przebudową śródmieścia miasta w Europie, która zasługuje na szczegółową analizę i pozwala na wykorzystanie pewnych doświadczeń w warunkach polskich. Realizacja projektu całego obszaru nie została jeszcze zakończona, ale ze względu na etapowe prowadzenie prac można już dokonać jej oceny. Określenie potencjału wykorzystania rozwiązań z HafenCity w Polsce jest dość trudne ze względu na specyfikę projektu, organizację władz lokalnych i odmienną skalę możliwości finansowych w Hamburgu. Niemieckie doświadczenia w zakresie kreowania nowoczesnej architektury i urbanistyki pozwalają jednak na sformułowanie pewnych uogólnień i rekomendacji:

1. Powstanie przemyślanego i aktualizowanego masterplanu. Władze powinny stworzyć kompleksowy plan umożliwiający koordynowanie prac różnych podmiotów na rzecz uzgodnionych celów. Masterplan obejmuje liczne i złożone problemy, które są analizowane w celu określenia potencjału miejsca i możliwości jego wykorzystania (Peter, Yang 2019). Ponadto na wiele sposobów pomaga w osiągnięciu sukcesu – przez kontrolę jakości budynków i przestrzeni oraz zarządzanie nią, zapewnianie spójności prac, odniesienie projektu do uwarunkowań społecznych, gospodarczych i środowiskowych, podział prac i odpowiedzialności w celu maksymalizacji efektywności ekonomicznej i finansowej przedsięwzięcia.

2. Wspieranie różnorodności funkcji obszaru i samych budynków. Mocną stroną obszaru jest zestawienie funkcji biznesowej, handlowej,

usługowej, mieszkaniowej i kulturowej zarówno na poziomie dzielnic, jak i poszczególnych budynków. Wielofunkcyjność zachęca do lokalizacji i wpływa na powstanie sieci kontaktów biznesowych. Kształtowanie struktury funkcjonalnej obszaru nie powinno opierać się na porównywaniu jej z przyjętą strukturą modelową miasta, lecz raczej na analizie potencjalnych następstw realizacji nowych projektów.

3. Promocja podejmowanych działań i projektów architektonicznych. Promocja przedsięwzięcia pomaga w przyciąganiu inwestorów (biznesu, usług, handlu, przemysłu i mieszkalnictwa), prowadzi do wzrostu wpływów z tytułu podatków, powstania nowych miejsc pracy i rozwoju turystyki. Najprostszymi, a zarazem jednymi z najbardziej efektywnych narzędzi są strony internetowe terenów objętych przebudową lub rewitalizacją czy też pojedynczych budynków. Oprócz stron internetowych poszczególnych projektów i oficjalnej strony HafenCity istnieje portal internetowy HWF Hamburg Business Development Corporation (www.hamburg-economy.de) – może być on przykładem dobrych praktyk promujących inwestycje, ze szczególnym uwzględnieniem działań w nowej dzielnicy.

4. Zaangażowanie zarówno lokalnych, jak i międzynarodowych architektów. Prace *starchitects*⁵ uważane są za szczególnie opłacalne z uwagi na spektakularny charakter przykuwający uwagę społeczeństwa i przedsiębiorców. Sława architekta może wpływać na promocję obszaru, a w konsekwencji – na efektywność ekonomiczną przedsięwzięcia. Pojawia się jednak również krytyka projektów *starchitects*, związana z dużo wyższymi kosztami realizacji przedsięwzięcia i kreowaniem oryginalności za wszelką cenę, z pominięciem aspektu wkomponowania w otoczenie. W zależności od budżetu i zakładanego celu należy więc angażować także mniej znanych architektów, którzy będą przywiązywać większą wagę do miejscowych uwarunkowań.

5. Monitoring decyzji lokalizacyjnych i rozwoju przedsiębiorstw w nowych obiektach. Generowanie pozytywnych efektów ekonomicznych wymaga posiadania dodatkowych informacji o procesach i zjawiskach zachodzących na danym obszarze. Pomocne jest powołanie jednostki gromadzącej i przetwarzającej dane, która pozwoli na podjęcie trafnych decyzji. Poddawanie różnych budynków stałej krytycznej ocenie ekspertów, przedsiębiorców i mieszkańców to zdaniem R. Barełkowskiego (2014, s. 28–29) punkt wyjścia do optymalizacji przyszłych realizacji bądź impuls do wnioskowania w analogicznych przypadkach.

⁵ *Starchitect* to termin określający architektów, których reputacja i uznanie krytyków doprowadziły do bardzo wysokiej pozycji zawodowej w swoim środowisku, dając im również sławę ogólnospołeczną.

ZAKOŃCZENIE

Podsumowując przeprowadzone rozważania, należy stwierdzić, że najistotniejszym działaniem podjętym w HafenCity było przywrócenie do życia zdegradowanego obszaru miasta przez uczynienie przestrzeni przyjazną dla mieszkańców i przedsiębiorców, a w konsekwencji ożywienie dzielnicy i jej roli jako kreatora zróżnicowanych aktywności i procesów. Sposób zagospodarowania (architektura) stał się elementem innowacyjnego wizerunku miasta i podnoszenia jego atrakcyjności gospodarczej (inwestycyjnej), architektonicznej oraz jako miejsca do życia. Przeprowadzone studium przypadku miało charakter poznawczy, otwierający pole eksploracji niewielkiego i nieusystematyzowanego dorobku wiedzy z zakresu kreowania różnorodnych efektów przez rewitalizację urbanistyczną.

Rewitalizacja urbanistyczna może stać się istotnym elementem procesu rozwoju i podnoszenia atrakcyjności również miast polskich. Obecność zdegradowanych struktur miejskich powinna stanowić silny bodziec do procesów przekształceń tych obszarów. Szansą na to są środki przeznaczane na potrzeby projektów rewitalizacyjnych z funduszy europejskich. Czynnikiem sprzyjającym rewitalizacji jest również silny trend na realizację projektów rewitalizacyjnych, których siłą napędową jest swoista moda na pracę, mieszkanie, spędzanie wolnego czasu czy handel w takich obszarach. Jest to też przejaw wielowymiarowości rewitalizacji (architektonicznej, ekonomicznej, społecznej, kulturowej środowiskowej i technicznej). Oznacza to szerokie perspektywy dla osadzania pomysłów na przyszłość ożywianego fragmentu miasta.

Wkład indywidualny autorów: Waldemar W. Budner – 50%, Kinga Pawlicka – 50%.

BIBLIOGRAFIA

Literatura

- Angradi T.R., Williams K.C., Hoffman J.C., Bolgrien D.W. 2019. Goals, beneficiaries, and indicators of waterfront revitalization in Great Lakes Areas of Concern and coastal communities. *Journal of Great Lakes Research* 45(5), 851–863. <https://doi.org/10.1016/j.jglr.2019.07.001>
- Barełkowski R. 2014. Problemy implementacji projektowania partycypacyjnego w Polsce. *Przestrzeń i Forma* 22/3, 25–46.
- Bonenberg W. 2012. Architektura jako marka miasta – na przykładzie aglomeracji poznańskiej. *Czasopismo Techniczne. Architektura* 1-A/1, 97–107.
- Eleftheriou V., Knieling J. 2017. The urban project of HafenCity. Today's Urban and Traffic profile of the area. Executive summary of methodology and traffic research conducted in the region. *Transportation Research Procedia* 24, 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.070>

- Grossmann & Berger, 2015. Market Survey Commercial. Online: www.grossmann-berger.com/img/geschaeftsberichte/Market_Survey_Investment_Hamburg_3Q2015.pdf (dostęp: 22.05.2018).
- HafenCity Hamburg, 2015. *Essentials Quarters Projects*. Online: www.hafencity.com/upload/files/files/Internet_Projekte_engl_final.pdf (dostęp: 5.05.2018).
- Juchimiuk J. 2012. Wpływ zrównoważonego rozwoju na poprawę jakości życia w HafenCity, Hamburg. *Ecolabel. Przegląd Budowlany* 12, 20–27.
- Lorens P. 2009. Podstawowe pojęcia. W: P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast* (s. 7–9). Gdańsk: Wydawnictwo Urbanista.
- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2008. *Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013. Wytuczne Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie programowania działań dotyczących mieszkalnictwa*. Online: www.funduszeuropejskie.2007-2013.gov.pl/Dokumenty/wytuczne-nepolskie/who/Documents/wytuczne/wytuczne%20-%20mieszkalnictwo%20-%20aktualizacja.pdf (dostęp: 02.03.2020).
- Nowacka-Rejzner U., Rejzner K.A. 2012. Przestrzeń publiczna w obszarach rewitalizowanych – na przykładzie HafenCity. *Czasopismo Techniczne. Architektura* 3-A, 121–128.
- Peter L.L., Yang Y. 2019. *Urban planning historical review of master plans and the way towards a sustainable city: Dar es Salaam*. Tanzania: Frontiers of Architectural Research. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2019.01.008>
- Ramlee M., Omar D., Yunus R.M., Samadi Z. 2015. Revitalization of urban public spaces: An overview. *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 201, 360–367. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.08.187>
- Thomsen H. 2015. *Stronger investment in Hamburg – thanks to HafenCity*. HafenCity Hamburg GmbH.
- Ziobrowski Z. 2010. Rewitalizacja miast polskich – podsumowanie projektu. I Kongres Rewitalizacji Miast Polskich, Kraków. Online: <http://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2016/10/13.-Podsumowanie-projektu.compressed.pdf> (dostęp 15.11. 2018).

Strony internetowe

- www.aia.org (dostęp: 2.08.2019).
- www.architecturenewsplus.com (dostęp: 2.08.2019).
- www.bp.com (dostęp: 29.09.2019).
- www.e-architect.co.uk (dostęp: 9.06.2019).
- www.ericus-contor.de (dostęp: 23.09.2019).
- www.ftt.roto-frank.com (dostęp: 2.08.2019).
- www.hafencity.com (dostęp: 24.09.2019).
- www.hamburg-economy.de (dostęp: 24.09.2019).
- www.hanjin.com (dostęp: 2.08.2019).
- www.henninglarsen.com (dostęp: 2.08.2019).
- www.spiegelgruppe.de (dostęp: 2.08.2019).
- www.sztuka-architektury.pl (dostęp: 21.07.2019).
- www.unilever-haus.de (dostęp: 7.08.2019).
- www.zukunftsrat.de (dostęp: 2.09.2019).