

# ΗΑΦΕΝCITY: ΠΩΣ ΕΝΑ ΤΕΛΟΣ ΕΠΟΧΗΣ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΘΗΚΕ ΣΕ ΝΕΑ ΑΡΧΗ (ΚΑΙ ΣΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ PROJECT ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ)

■ της Αλεξάνδρας Γούτα



Μέχρι πριν από λίγα χρόνια, κοντά στο 2000, ο επισκέπτης της πρώην ελεύθερης λιμενικής ζώνης του Αμβούργου έβλεπε μπροστά του μόνο παλιές και ανενεργές αποθήκες χαμηλής αισθητικής, χτισμένες ως επί το πλείστον μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Τα οικονομικά του Αμβούργου ήταν "στενά", οι Γερμανοί συζητούσαν περισσότερο για προβλήματα του παρελθόντος, παρά για ευκαιρίες του μέλλοντος και πολλές δυναμικές τοπικές επιχειρήσεις ετοιμάζονταν να μεταφερθούν σε άλλες πόλεις, με πιο ελκυστικό περιβάλλον γι' αυτές και ευρύτερο αναπτυξιακό ορίζοντα.

Και τότε ακριβώς γεννήθηκε το όραμα. Πώς θα ήταν αν σε αυτή την ουσιαστικά ανενεργή και άχαρη περιοχή δημιουργείτο ένα πρότζεκτ αστικής ανάπλασης-μαμούθ, που θα έφερνε στο Αμβούργο εκατοντάδες επιχειρήσεις, θα δημιουργούσε χιλιάδες θέσεις εργασίας και θα ένωσε πολίτες και φορείς κάτω από την ομπρέλα ενός κοινού στόχου;

## Το HafenCity σε (μεγάλους) αριθμούς

Οι Γερμανοί δεν έμειναν στα λόγια και έτσι γεννήθηκε το "HafenCity", το μεγαλύτερο πρότζεκτ αστικής ανάπλασης στην Ευρώπη, βάσει έκτασης (2,2 εκατ. τετραγωνικά χιλιόμετρα στην τελική του μορφή). Το 1997 το πρότζεκτ υπήρχε μόνο στα πρακτικά της συνεδρίασης του δημοτικού συμβουλίου της πόλης.

Το 2001-2002 μπήκε στην αφετηρία. Σήμερα έχει προσελκύσει στο Αμβούργο περίπου 500 επιχειρήσεις και έχει ανοίξει χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας. Το 2020 εκτιμάται ότι εντός του HafenCity θα ζουν μόνιμα 12.000 άνθρωποι και θα εργάζονται 45.000, ενώ το πρότζεκτ θα έχει αυξήσει κατά 40% την έκταση του υπάρχοντος κέντρου της πόλης!



Κτήριο πολυλαπλών χρήσεων στο Überseequartier του Αμβούργου.  
Αρχιτέκτων:  
Erick van Egeraat. <http://www.archdaily.com/>

Για τη δημιουργία του ανέλαβαν δράση από κοινού κεντρική διοίκηση, αυτοδιοικητικές αρχές, επενδυτικές εταιρείες και φορείς. Το HafenCity, στις όχθες του ποταμού Έλβα, έχει «μεταμορφώσει» μια περιοχή ουσιαστικά αναξιοποίητων λιμενικών αποθηκών σε κέντρο επιχειρηματικότητας, εργασίας, φιλοξενίας και κατοικίας, μέσω επένδυσης-μαμούθ της τάξης των 10 δισ. ευρώ μέχρι στιγμής.

Η "ψυχή" του εγχειρήματος, ο πρώην ομοσπονδιακός υπουργός Οικονομικών και Εργασίας Γκιουνάρ Ουλντάλ (Gunnar Uldall) βρέθηκε πρόσφατα στη Θεσσαλονίκη, με αφορμή το συνέδριο «Μια πόλη από το μέλλον», που διοργάνωσε το «Parallaximag». Και έδωσε χρήσιμες πληροφορίες...



## Μετατρέποντας σε αξία την ...απαξίωση

Σύμφωνα με τον κ. Ουλντάλ, η ανάγκη αξιοποίησης της συγκεκριμένης έκτασης στο δήμο Hamburg-Mitte στο Αμβούργο ανέκυψε όταν η ελεύθερη λιμενική ζώνη άρχισε να απαξιώνεται, καθώς μειωνόταν η σημασία αντίστοιχων υποδομών γενικότερα στην ενοποιημένη ΕΕ του ούτως ή άλλως ελεύθερου εμπορίου, των μεγάλων φορτηγών πλοίων και της αυξημένης ασφάλειας στα σύνορα.

Έτσι, μπήκε στην αφετηρία το πρότζεκτ, το οποίο προωθήθηκε με ταχύτατους ρυθμούς. Ενδεικτικό είναι ότι τον Ιανουάριο του 2013 είχαν ήδη ολοκληρωθεί 51 μικρότερα έργα κι επενδύσεις εντός του HafenCity, ενώ άλλα 35 βρίσκονταν υπό κατασκευή ή στο στάδιο του σχεδιασμού. Για το 2014 έχει προγραμματιστεί η έναρξη κατασκευής εννέα έργων στο κεντρικό και ανατολικό HafenCity, από την περιοχή Strand και μέχρι το Baakenhafen, συνολικού ύψους επένδυσης 650 εκατ. ευρώ.

## Ποιος "τρέχει" το HafenCity;

Υπεύθυνος φορέας ανάπτυξης και οικοπεδούχος του έργου είναι η εταιρεία HafenCity Hamburg GmbH (100% θυγατρική της Ελεύθερης και Χανσεατικής Πόλης του Αμβούργου, που χρησιμοποιεί τα έσοδα από τις πωλήσεις γης για να χρηματοδοτεί έργα υποδομών). Η αρμοδιότητα του σχεδιασμού της ανάπτυξης και της έκδοσης οικοδομικών αδειών ανήκουν σε ειδική ομάδα εργασίας (task force) του υπουργείου Αστικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος.

## "Μαγνήτης" πολυεθνικών

Όπως λέει ο κ. Ουλντάλ, αν κάποιος πάει στο HafenCity θα καταλάβει αμέσως τι συνέβη ήδη εκεί. "Έχουμε πολλά νέα κτίρια, τα οποία κατασκευάστηκαν για να στεγάσουν μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες, όπως η Germanischer Lloyds, η Unilever, η Neumann Kaffee Group, μία από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις



εμπορίας καφέ παγκοσμίως και το περιοδικό Spiegel”, εξηγεί.

Στο HafenCity εδρεύουν σήμερα 500 επιχειρήσεις, όχι μόνο μεγάλες, αλλά και μικρές και μεσαίες. Πρόσφατα, ο CEO του HafenCity ανακοίνωσε ότι μέχρι το τέλος του 2020 θα έχουν δημιουργηθεί εντός του Hafencity 45000 θέσεις εργασίας, εκ των οποίων 35000 θα αφορούν προσωπικό γραφείου και οι 10.000

www.worldchanging.com



υπαλλήλους εμπορικών επιχειρήσεων και καταστημάτων. Παράλληλα, περίπου 2300 άνθρωποι κατοικούν ήδη μόνιμα εκεί, αριθμός που εκτιμάται ότι θα αυξηθεί σε 12000 μέχρι το 2020.

#### Προ HafenCity

Όπως προαναφέρθηκε, προ του HafenCity στην περιοχή του κομματιού του λιμανιού του Αμβούργου, όπου δημιουργήθηκε, υπήρχαν μόνο μεγάλες αναξιοποίητες εκτάσεις και παλιές αποθήκες, που δεν λειτουργούσαν αποδοτικά. Σύμφωνα μάλιστα με τον κ.Ουλντάλ, δεν ήταν οι παλιές όμορφες αποθήκες, που ενίοτε συναντάμε στα λιμάνια, αλλά κτίσματα που χτίστηκαν μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Όταν το πρότζεκτ άρχισε να υλοποιείται, ήρθαν οι επιχειρήσεις, οι οποίες δεν ήταν μόνο ξένες πολυεθνικές, αλλά και τοπικές επιχειρήσεις από το Αμβούργο, που ήθελαν να επεκταθούν



Εσωτερική άποψη του κτηρίου του Der Spiegel, στο Hafencity. Αρχιτέκτων: Henning Larsen Architects. Πηγή φωτογραφίας: inhabitat.com

και δεν έβρισκαν τον ιδανικό χώρο.

“Αν δεν τους είχαμε προσφέρει αυτή την έκταση, θα είχαν φύγει εκτός Αμβούργου, πχ, για να πάνε στο Βερολίνο. Τελικά όμως, όχι μόνο δεν έφυγαν, αλλά σήμερα μπορούμε να μιλάμε και για 45000 νέες θέσεις εργασίας εντός του HafenCity στα επόμενα χρόνια”, υποστηρίζει ο κ.Ουλντάλ.

#### Εφικτό εν μέσω κρίσης

Κατά τον ίδιο, η εκδήλωση μιας ισχυρής οικονομικής κρίσης δεν είναι υποχρεωτικά αποτρεπτική για τέτοια πρότζεκτ. “Δεκαπέντε χρόνια πριν, όταν το HafenCity βρισκόταν στην αρχή, οι Γερμανοί συζητούσαν περισσότερο για τα προβλήματα του παρόντος, παρά είχαν θετικές προσδοκίες για το μέλλον. Το HafenCity και μόνο ως σχέδιο, έδωσε ώθηση στη δημόσια συζήτηση, στην απασχόληση, στη δημόσια διοίκηση. Δημιουργήθηκε ένα όραμα πάνω στο οποίο η πόλη του Αμβούργου μπορούσε να δουλέψει. Η ανάπτυξη του HafenCity δημιούργησε μια λαμπρή προοπτική για το μέλλον”, υπογραμμίζει.

Προσθέτει ότι τα οικονομικά του Αμβούργου ήταν «στενά» όταν ξεκίνησε το έργο. «Για να το χρηματοδοτήσουμε λοιπόν, θα έπρεπε να λάβουμε πολλά δάνεια, να βρούμε τρόπο να αντλήσουμε χρήματα (σ.σ. καθώς η κεντρική διοίκηση δεν παρείχε καμία χρηματοδότηση στο έργο). Αυτό που αποφασίσαμε τελικά ήταν το εξής μοντέλο: πουλήσαμε εκτάσεις γης σε επενδυτές και η πόλη του Αμβούργου κατασκεύασε τις απαιτούμενες συνδετήριες γέφυρες και δρόμους. Οι δε επιχειρήσεις που ήρθαν στο HafenCity χρηματοδότησαν την κατασκευή των κτιρίων γραφείων τους, πχ μέσω επενδυτικών εταιρειών, που έψαχναν για επενδύσεις με προοπτική. Ουσιαστικά δηλαδή, αφήσαμε τις βασικές υποδομές του λιμανιού και τις αποθήκες στον έλεγχο του δήμου και με τα χρήματα που αποκομίσαμε από τις ιδιωτικοποιήσεις καταφέραμε να κατασκευάσουμε τα απαραίτητα έργα υποδομής, όπως γέφυρες και διάνοιξη δρόμων. Αυτή λοιπόν ήταν η κατάσταση όταν ξεκινήσαμε και έτσι πράξαμε. Μέσα σε “στενά” οικονομικά όρια. Νομίζω ότι αυτό το μοντέλο θα μπορούσε να ακολουθήσει και η Θεσσαλονίκη», επισφαινεύει.

Το HafenCity, λέει, αποτέλεσε ένα οικονομικό master plan το οποίο όμως συνδύασε το σεβασμό στο δημόσιο χώρο και τον παράγοντα άνθρωπο. “Δεν στοχεύσαμε μόνο στην οικονομική ανάπτυξη και σ’ ένα χώρο μόνο με γραφεία και υπηρεσίες, αλλά επιδίωξαμε και επιτύχαμε μία ‘μείξη’ με το πανεπιστήμιο και τις υπόλοιπες κοινωνικές δραστηριότητες της πόλης”, σημειώνει.

Αυτό δεν σημαίνει φυσικά ότι το λιμάνι καθαυτό «καταργήθηκε». Το λιμάνι του Αμβούργου αναπτύσσεται χρόνο με το χρόνο, ο τζιρός του ανεβαίνει διαρκώς και το HafenCity καταλαμβάνει μόνο ένα μικρό κομμάτι της έκτασής του. Συνολικά στο χώρο του λιμανιού εργάζονται σήμερα 150000 άτομα, που αποδίδουν “γενναία” για το κράτος σε φόρους και ασφαλιστικές εισφορές.

#### Τέσσερα βήματα για τη Θεσσαλονίκη...

Ο κ.Ουλντάλ δεν παρέλειψε να αναφερθεί και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, καλώντας τη διοίκησή του να προχωρήσει στην αξιοποίησή του σε τέσσερα στάδια: πρώτον, ν’ ανιχνεύσει τις εμπορικές ανάγκες των γειτονικών χωρών και να «στοχεύσει» ποιες από αυτές έχει συμφέρον να καλύψει. Δεύτερον, να επενδύσει

στην ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, προσφέροντας γρήγορες και ασφαλείς διανομές εμπορευμάτων. Τρίτον, να επεκτείνει μία από τις προβλήτες του, ώστε να προσαρμόζουν πλοία που μεταφέρουν πάνω από 10.000 κοντέινερ και, τέταρτον, να γίνει ανάπλαση των περιοχών που συνορεύουν μαζί του.

#### Συγγένειες, αλλά και ...αποστάσεις μεταξύ Αμβούργου και Θεσσαλονίκης



Κτήριο πολλαπλών χρήσεων στο Überseequarter του Αμβούργου. Αρχιτέκτων: Erick van Egeraat. Πηγή φωτογραφίας: e-architect.co.uk.

Αμβούργο και Θεσσαλονίκη έχουν σύμφωνα με τον κ.Ουλντάλ συγγένειες. «Αν κοιτάξετε το χάρτη της Ευρώπης θα δείτε ότι το Αμβούργο βρίσκεται ουσιαστικά στο “χείλος” της Βόρειας Θάλασσας και η Θεσσαλονίκη ανάμεσα στην Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή. Τόσο η Θεσσαλονίκη όσο και το Αμβούργο βρίσκονται κοντά σε πρώην κομμουνιστικά κράτη της Ευρώπης. Όταν άνοιξαν τα σύνορα πριν από 20 χρόνια, αμέσως δημιουργήθηκαν νέες εμπορικές ανάγκες και αυξημένες απαιτήσεις μεταφορών εμπορευμάτων, π.χ. από Αμερική ή Ασία, σημειώνει και προσθέτει ότι η πόλη μπορεί να εκμεταλλευτεί αυτά τα πλεονεκτήματα”, λέει. Βέβαια, εκτός από τις συγγένειες, υπάρχουν και βασικότερες διαφορές: την τελευταία πε-



Το ...κυλικείο του Der Spiegel στο Hafencity. Αρχιτέκτων: Ippolito Fleitz Group. Πηγή φωτογραφίας: inhabitat.com

νταετία, το Αμβούργο διαχειρίζεται ετησίως τουλάχιστον 8.500.000 κοντέινερ περισσότερα από τη Θεσσαλονίκη.

Παρόλα αυτά, ο κ.Ουλντάλ πιστεύει ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί να πρωταγωνιστήσει στα Βαλκάνια. Αρκεί να γίνουν -με μεθοδικότητα και συνέπεια- οι σωστές κινήσεις. ■