

유럽 해항도시 항만재개발 롤모델로서 하펜시티 함부르크의 특성에 관한 연구

† 정진성 · 조현천*

† 한국해양대학교 유럽학과 교수, * 한국해양대학교 국제해양문제연구소 HK교수

The Characteristics of the HafenCity Project - as a model for the European port city development -

† *Chin-Sung Dury Chung · Hyunchon Cho**

† *Department of European Studies, Korea Maritime University, Pusan 606-791, Korea*

* *Institute of International Maritime Affairs, Korea Maritime University, Pusan 606-791, Korea*

요 약 : 현재 독일 함부르크에서 공사 중에 있는 하펜시티는 수변공간 개발을 통한 도시재생 사업 중 모범적인 사례로 평가받고 있다. 본 논문에서는 하펜시티가 21세기형 도시를 지향하고 있음을 밝힐 것이다. 이는 도시인구의 교외이동으로 인한 도심의 공동화 현상을 치유하고 극복하는 방안으로서의 재도시화 현상과 맞물려 있다. 따라서 하펜시티 프로젝트의 현황과 특징을 살펴보기에 앞서 유럽의 해항도시에서 도시공동화를 불러일으킨 원인과 그 극복방안으로서의 재도시화 현상에 대해 먼저 살펴볼 것이다. 함부르크 하펜시티가 지향하는 새로운 도시성, 그리고 전통과 창조의 결합을 통한 문화적 가치들이 하펜시티 프로젝트에 어떻게 구체적으로 추구하고 있는지를 살펴보고 소개함으로써 북항 재개발 사업이 개선되어 올바른 방향으로 나아가길 바라기 때문이다

핵심용어 : 하펜시티, 슈파이허슈타트, 도시성, 역사성과 혁신성, 지속가능성

Abstract : Hamburg is going with the HafenCity Project to create a new urban space for the city's bustling central district. HafenCity will add an additional 155 hectares to Hamburg's central urban area, increasing its total area by some 40 percent. The qualities of the HafenCity are mainly marked through the location at the water, the river Elbe and the historically embossed milieu the Speicherstadt. A tightly mix of residential accommodation, offices, cultural and leisure amenities, retail facilities and restaurants manages diverse identities of quarters in a framework of an elaborate urban layout.

This study is focusing on the purpose of the project goals, the task of the Hamburg authorities and GHS (Gesellschaft für Hafen und Standortentwicklung) and an urban planning ideas competition (draft masterplan).

Regarding of the new trend of the reurbanisation in Europe, the aim of this study is to find out, in which way HafenCity is trying to develop the new city district as a model for the European port city of the 21st century.

Key words : Hafencity, Speicherstadt, urbanity, tradition and, innovation, sustainability

1. 들어가는 말

현재 독일 함부르크에서 건설 중인 하펜시티는 수변 공간 개발을 통한 도시재생 사업의 사례 가운데 가장 모범적으로 평가받고 있다. 하펜시티는 항만을 뜻하는 독일어 Hafen에 영어 City를 더한 신조어이다. 이 용어는 1996년 함부르크의 유명한 건축가 폴크빈 마르크 Volkwin Marg 교수가 함부르크 도심지 개발에 관한 연구 보고서 <그라스브룩과 바아켄하펜 사이의 도심지 항만지역 개발에 관한 연구 Studie zur Entwicklung des innerstädtischen Hafensandes zwischen

Grasbrook und Baakenhafen>를 시에 제출한 이후 처음 쓰이기 시작했다. 하펜시티 프로젝트는 함부르크 시청에서 약 800m 떨어진 곳에 위치한 창고 밀집지역인 슈파이허슈타트 Speicherstadt의 남쪽에 위치한 옛 항구지역을 재개발하여, 약 155ha 크기의 새로운 수변도시를 창조해내는 사업이다. 이 사업이 완공되면 하펜시티는 5500채의 주택과 4만개의 일자리를 갖춘 신개념 미니도시가 될 것이며, 또한 도심과 인접한 입지 조건에 힘입은 원도심과의 자연스런 연결성으로 인해 함부르크의 도심면적이 40% 더 확장된다.

하펜시티와 부산의 북항 재개발 사업은 규모면에서나 시기

† 대표저자 : 연회원, dury@hhu.ac.kr 051)410-4852

* 교신저자 : 연회원, cho3624@dreamwiz.com 051)410-5278

적으로, 그리고 또 도심에 위치한 항만구역의 재개발이라는 큰 틀에서 볼 때 여러 가지 유사점을 보인다.¹⁾ 그러나 두 사업의 진행방식에는 근본적인 차이가 있다. 하펜시티의 경우 철저한 지방정부 주도과 시민들의 참여로 이루어지는데, 이로 인해 시민들의 문화적 욕구와 함부르크의 정체성을 잘 녹여내고 있다. 이에 비해 부산의 북항 재개발은 중앙정부 주도로 진행되고 있다. 북항은 부산항이 처음 개항된 곳으로서 역사적인 의미가 크고 도심에 위치하여 친수공간으로서 시민들의 요구가 강하며 전형적인 배산임수의 경관 구성에서 핵심을 차지하고 있는 곳이다.



HAMBURG

- 독일의 16개 주 안에 속한 도시 주 (City State)
- 인구 : 약 180만 명 (부산 : 약 357만 명)
- 넓이 : 약 755 km² (부산 : 약 759.86 km²)
- 부근 지역 : 19,801 km²
- 부근 인구 : 약 430만 명
- 독일에서 2번째 큰 도시 (베를린 인구 : 약 340만 명, 뮌헨 인구 : 약 120만 명)

(이·정,2006). 그러나 이 사업에는 부산 시민의 정서 및 의견 반영, 도시 정체성과 개발의 조화 등 여러 측면에서 미비한 부분이 많다. 본 논문에서는 함부르크 하펜시티가 지향하는 새로운 도시성, 그리고 전통을 새로 창조하는 문화적 가치들이 하펜시티 프로젝트에 어떻게 구체적으로 추구되고 있는지를 살펴볼 것이다. 그러나 하펜시티 프로젝트를 소개하는 본 논문의 숨은 의도는 북항 재개발 사업이 올바른 방향으로 나아가는 데 보탬을 주는 것이다.

또한 본 논문에서는 하펜시티가 21세기형 도시를 지향하고 있음도 밝힐 것이다. 이 과정에서 염두에 둘 것은, 도시인구의 교외 이동으로 인한 도시의 공동화 현상을 치유하고 극복하는 방안으로서의 재도시화 현상과 이 지향점이 맞물려 있다는 점이다. 따라서 하펜시티 프로젝트의 현황과 특징을 살펴보기에 앞서 유럽의 해항도시에서 도시공동화를 불러일으킨 원인과 그 극복방안으로서의 재도시화 현상에 대해 먼저 살펴보고자 한다.

2. 교외에서 도심지로

과거 항만은 한 도시의 경제성장의 열쇠로써 거의 도심이나 마찬가지로였다. 유럽의 주요 해항도시들은 대부분 중세에 형성되었고, 대항해 시대 개막과 함께 신대륙의 발견·이주·개발의 거점이 되기도 하였다. 항만이 도심이 된 것은 육로가 발달

하지 않았을 뿐만 아니라, 조선 기술이 덜 발달된 시절 바다가 아닌 강을 중심으로 정착시설이 발달하고 이를 중심으로 도시가 형성된 까닭이었다. 이런 연유로 과거 도심에 위치한 수변 공간은 자연스레 산업, 물류, 교통의 중심지 역할을 했다. 하지만 이런 도심지 항만은 20세기에 들어와 큰 변화를 맞이한다. 20세기 중반 이후 하역시설이 자동화되고, 대형 컨테이너선의 개발로 인해 수심이 깊은 항만이 필요함에 따라 항구 및 항만은 하류의 도시외곽으로 이전되었다. 그 결과 도심지 항만 지역은 산업 유희지로 전락하고 말았다.

항만의 공동화가 가속되었던 또 다른 이유는 조선업 분야에서 유럽의 해항도시들이 아시아의 다른 도시들과의 경쟁에서 살아남지 못하고 조선 설비를 철거해야 했기 때문이었다. 조선 설비의 철거는 인구의 이동과 주위 상권 및 주거지역의 변화에도 큰 영향을 미쳤다. 이리하여 항만 지역은 공동화되었고, 그 결과 도심지와 물 사이에는 소통 불가능한 경계선이 그어졌다.

항만지역의 공동화 현상과 더불어 유럽에서는 1970년대 이후부터 도심지의 역할이 교외로 이동하는 현상을 보였다 (Dieter,2003). 우선 경제력이 있는 중산층이 환경이 열악한 도심지를 벗어나 교외에 정착한 반면, 수입이 없는 실업자나 노년층은 도심지 안에 남게 되었다. 인구의 이동에 이어 자연스럽게 상업, 무역, 레저관련 시설 등도 도심지에서 교외로 옮겨갔다 (Volker,2000). 이러한 교외화 현상으로 인해 서서히 활기를 잃어가던 도심지는 1990년대 중반부터 달라지기 시작했다 (Geppert and Gornig,2003). 도시재생 사업을 통한 도시 활성화 방안에 대한 토론이 이어졌으며, 그와 동시에 후기산업사회에 적합한 일터 및 삶의 형태에 대한 논의가 주요 이슈로 떠올랐다 (Läpple,2003).

경제적 트렌드의 측면에서 보자면 글로벌리제이션은 지금까지와는 다른 새로운 형태의 직업과 노동 조건을 제시하고 있다. 생산지 외에 유통관련 지사와 사무실을 곳곳에 두고 있는 기업의 경우 여러 측면에서 접근성이 쉬운 도심지를 선호하고 있다 (Läpple,2003). 도심지는 관공서, 경쟁업체, 고객 등과 단시간에 효율적으로 소통할 수 있는 장소이기 때문이다. 또한 도심지는 일터를 중심으로 관공서, 문화와 레저 공간 그리고 주거공간을 한꺼번에 찾는 전문 인력들에게 가장 이상적인 곳이기도 하다 (Läpple,2003). 이것은 인터넷을 통하여 제공되는 정보나 화상토론이 시간과 공간을 초월한다는 주장과는 상반된다 (Cairncross,1997). 그러나 인터넷을 통한 정보수집 및 상호 소통이 시공간을 초월한다고는 하나 실제로는 경제, 사회, 문화 공간이 공존하는 도심지에서 대면(Man to Man)을 통한 정보수집 및 리스크 관리, 거기다 눈부신 속도의 정보통신 기술까지 배가된 업무 처리 효율성과는 비교가 안 된다.

사회적 트렌드의 측면에서 본 도심지의 변화는 양적 현상

1) 두 곳 모두 신항 건설에 따라 공동화된 도심 항만 지역의 유희지를 재개발하여 비즈니스와 휴식 문화 관광 레저시설 등이 들어서는 친수형 복합 신도시를 건설하는 프로젝트이다. 전체 사업 규모도 비슷하다. 먼저 먼적상 하펜시티가 약 155ha이고 북항재개발은 약 151ha다. 예산은 하펜시티가 63억 유로이고 북항재개발이 약 8조100억 원이다. 그리고 또 공동화되고 있는 원도심을 되살리는 중심점 역할을 할 것으로 기대된다는 점도 똑같다.

(인구의 증감)과 질적 현상(사회적 구조), 즉 탄생, 죽음 그리고 이주에 의하여 나타난다(Knoll, Michael et al, 2003). 독일 내 최근 주거지 선호도 조사에 의하면 1970-80년대 붐을 일으킨 교외주택을 선호하는 가정은 10-15%에 그치는 것으로 나타났다. 이는 현재의 복잡한 노동시장에서 일하는 도시 인구의 라이프스타일과 그 형태가 맞지 않기 때문에 나타난 현상이다. 특히 젊은이들은 거리에서의 다양한 삶과 도시 안에서의 공간에서 활동하기를 선호하며 도심지가 제공하는 문화적인 다양성과 역사 유적, 그리고 역동성과 빠른 트렌드의 파악 가능성 그리고 쾌적함을 높이 평가하였다(B.A.T. 레저연구소, 2006). 이는 결혼보다는 독신과 동거를 선호하는 21세기의 트렌드 및 앞서 언급한 도심의 효율성과도 연관이 크다.

이런 점을 고려할 때 유희지로 방치된 항만지역은 유럽의 모든 대도시가 추구하는 지속가능한 도시 만들기에 가장 적합한 공간이다. 또한 항만지역은 대개 시에 귀속되어 있기 때문에 공익을 위하여 다양하게 활용될 수 있으며 접근성이 뛰어나 도시 마케팅에도 큰 도움을 준다. 그리고 항만지역의 재생 작업은 공간의 역사적 의미와 정체성을 강화시키면서도 그 주변지역을 새롭게 변모시킬 수 있는 이점이 있어, 도시 전체의 이미지 재형성에 아주 긍정적인 요소가 된다. 항구도시에 대한 새로운 정체성 확보는 역사적 건축물의 재생을 통해 도시 역사를 다시금 둘러보고, 도시가 쌓아온 전통과 현재 거주하고 있는 시민의 욕구를 담은 현대성의 접목으로 이루어진다(Schubert, 2002).

이는 자연스레 도시의 경관은 물론 도시의 문화적 입지나 정체성을 드러내는 중심 요소인 수변공간의 성격과도 연결된다. 수변공간의 특성을 살리고 항만과 도심 지역이 편리한 교통으로 서로 연결되며, 그 주위에 주거지와 편의시설, 위락 시설 등이 지역과 지형의 특성에 알맞게 자리 잡기 위해서는 항만재개발지역에 대한 경관계획 또한 중요하다. 즉 시각적인 측면에서 사람과 사물, 사물과 사물, 사람과 사람의 관계를 수변공간에 무리 없이 위치시켜야 한다. 또한 항만재개발지역 경관 계획의 핵심은 항만구역과 도시의 조화를 고려하여 지역 전체를 대상으로 경관형성을 추진하는 것이다. 항만구역은 독특한 경관구조를 가지고 있는데 그것은 산의 능선이나 수계선으로 형성되는 영역 내에서 도로축, 랜드 마크, 거점이 되는 지구 등에 의해 구성된다. 따라서 항만재개발지역 경관계획은 새로운 구성요소를 지역의 경관구조 속에 포함시켜 경관구조를 재편성하는 것이다. 구체적인 시설이나 건축물은 설계 단계에서 검토하고 경관계획단계에서는 지역 전체 모습을 고려하여 수계선, 도로축, 토지이용 등 경관의 기본구조를 정하는 것이 필요하며 이 때 항만지역이 가지고 있는 경관 자원을 최대한 활용해야 한다(이·정, 2006). 부산 북항에 대한 연구에서 볼 수 있는 항만도시 경관의 시각적 요인에서는 역동성, 안정성, 쾌적성, 친숙성 등이 큰 역할을 하는데(양·구·윤, 2008), 이

네 가지 요인까지를 고려한 경관 자원 활용이 이루어지고 있는 곳이 바로 하펜시티이다.



Fig. 1 HafenCity/Waterfront/Inner city: 그림위의 알스터강과 그림 아래의 엘베강을 사이에 두고 있는 함부르크의 도심지와 하펜시티 (진한 색으로 표시).

(source: Bruns-Berentelg, J.(2010), "Hafencity Hamburg: Stadtstruktur, Gebäude und neue Urbanität", Consense, Internationaler Kongress und Fachmesse für nachhaltiges Bauen²⁾

3. 하펜시티 프로젝트 준비단계 및 현황

현재 하펜시티 프로젝트를 책임지고 있는 기관은 <하펜시티 함부르크 유한회사 Hafencity Hamburg GmbH>이다. 하펜시티 함부르크 유한회사의 모태는 1990년도 초에 출범한 바우포럼이다. 그리고 이 바우포럼의 창단 멤버들을 중심으로 1995년 <항구 및 부지개발공사>가 발기되었으며, 이것이 2003년 현재의 하펜시티 유한회사로 개명되었다. 하펜시티 유한회사로 거듭날 때까지의 과정을 간단히 살펴보면 다음과 같다.

1990년대 초 도시개발청 Stadtentwicklungsbehörde이 신설되고 함부르크 토목 기사장인 에그베르트 코썸Egberd Kossak이 청장이 되었다. 유희지로 전락한 항만지역의 잠재력을 일찍이 높이 평가한 그는, 도심지와 엘베강을 연계시켜 개발하고자 하였으나 여러 가지 어려움으로 난관에 처하기도 했다. 이를 타개하기 위하여 창설한 것이 <바우포럼>이다. <바우포럼>은 유명한 도시계획 전문가, 건축가 그리고 건축 유망주들로 구성된 국제적인 조직이었는데, 코삭은 <바우포럼>을 통해 지역전문가뿐만 아니라 다른 문화권이나 다른 해항도시에서 온 건축전문가들의 의견까지 널리 수렴하고자 하였다.

당시 낙후된 미개발 지역이었던 상 파울리에서 시작하여 알토나 지역을 거쳐, 노이뮐렌에 이르는 약 4km에 이르는 지역을 재생하려는 계획안이 우선 제출되었다. 주택지와 노동공

2) 하펜시티의 위치: 시청과 약 800m 떨어짐, 총 면적: 155 헥타르 (1/3 물), 친수공간: 10km, 동-서 길이: 3,3 km, 남-북 길이: 1 km, 전체 도심지 면적: 약 40% 넓어짐.

간의 혼합 형태를 지향하면서 하천 및 수로, 항만도시의 특성을 건축에 반영하는데 주안점을 두었다. 바우포럼의 기획안은 하펜시티 프로젝트와 직접적인 연관은 없었으나 항구와 인접해 있는 도심지역 재개발이라는 점에서 근본적으로 일치한다.

그 후 1997년 헤닝 포셔라우Henning Voscherau 시장이 하펜시티 프로젝트를 공포하자 함부르크 시의회가 프로젝트 수행을 의결한다. 그런데 하펜시티 프로젝트를 수행하기 위한 정지작업의 일환으로 1995년에 이미 <항구 및 부지개발 공사 GHS=Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung GmbH>가 설립된 상태였다(Bodemann,2001). 이 법인은 함부르크 시가 100%의 지분을 가지고 있는 <함부르크 항만 및 창고 주식회사 Hamburger Hafen und Lagerhaus Aktien Gesellschaft>(HHLA)의 자회사이다. 하펜시티 프로젝트를 시작하기 위한 토대를 마련하기 위하여 <항구 및 부지개발 공사>는 우선 항만지역 내에 소재하던 업체들의 건물 및 시설물을 매입하였으며, 몇 년에 걸쳐 이 업무를 수행하는 과정에서 부동산 투기를 막기 위하여 철저한 행정 보안 유지가 요구되었다.

1997년 하펜시티 프로젝트 공포 이후 함부르크는 법적으로 하펜시티 부지 일체를 관리하고자 법인인 <특별자산- 도시와 항구 Sondervermögen Stadt und Hafen>를 설립하였는데, 토지 매각 후 만들어진 자금으로 하펜시티 건설비용뿐만 아니라 2002년에 완공된 <알텐베르더 컨테이너 터미널> 건설비용까지 충당하도록 하였다. 이렇게 함으로써 항만경제의 위축을 막고, 항만구역의 일부였던 하펜시티 부지를 도시개발에 이용할 수 있게 하였던 것이다(<http://www.hafencity.com/de/ueberblick/hafencity-die-genese-einer-idee.html>).

또 GHS는 함부르크 시장국과 협력 하에 2년에 걸친 치밀한 준비과정을 거친 후, 1999년 4월 예술 아카데미와 공동으로 하펜시티 도시건축 아이디어 공모전을 개최하였다. 역사성을 지니고 있는 원도심과의 연계성, 홍수피해 방지책, 교통과 사회적 인프라 구축, 슈파이허슈타트를 비롯하여 하펜시티 부지에 남아 있는 문화재에 대한 활용방안 등에 대한 다채로운 아이디어 공모전이였다. 참가한 175개 이상의 팀 중에서 1차로 8개 팀을 선정한 후 1999년 10월 독일-네덜란드 합작법인 함부르크 플랜/키이스/크리스타인제/아스톡의 응모작을 최종 당선작으로 확정하였다. 이 응모작에 대한 전시회와 공청회 등을 통해 공개적 논의를 진행한 후 2000년 2월 29일 함부르크 시의회는 하펜시티 건설 기본마스트플랜을 확정하였다. 이 마스트플랜에 따라 하펜시티는 2001년 착공에 들어갔고 2025년경 완공될 예정이다. 1) 암 잔트토어카이/달만카이, 2) 암 잔트토어파크/그라스브로크, 3) 브로크토어카이/에리쿠스, 4) 슈트란트카이, 5) 위버제 지구, 6) 엘프트오어 지구, 7) 암 로제파크, 8) 오버하펜/바아켄하펜/엘프브뤼켄첸트룸 등 8개의 구역으로 나누어 서쪽에서 동쪽, 북쪽에서 남쪽의 순으로 공사가 진행 중이다. 2011년 현재 하펜시티의 건설 현황은 아래 도표와 같다.

구역	2011년 3월 현재상황
잔트토어카이	2003년 착공, 2009년 완공 37.700qm BGF(연건평), 주거지: 19.200qm (약 124 개) 사무실: 18.400qm (약 50개의 사무소)
달만카이	125.300 qm BGF (엘프필하모니를 합하면: 222.600qm) 주거지: 84.500 qm BGF (,엘프필하모니 합하면: 97.300 qm) 622개의 주거지 (엘프필하모니 합하면: 667개) 다양한 건축시공회사: 건축협동조합, 건축연합조합, 건축사무소 협동조합, 노인층을 대상으로 하는 건축조합, 개인 건축사무소, 투자자 사무실 면적: 34.300 qm BGF 식당가, 상가: 6.500 qm BGF
암 잔트토어파크/그라스브로크	2011년까지: 약 97.000 qm BGF 그 중 주거지: 16.900qm BGF 사무실: 68.500 BGF 그린센터, 물류회사 큐호네&나겔, 독일센터, 국제센터, 미국센터 등 완공 특별사용도: 6100 qm BGF (방과후 관리 가능한 종일학교) 식당가/상가: 5400 qm BGF 거주빌딩 (17.000 qm BGF)은 2012 착공 예정 구 커피보관창고, 카타리네 학교, 정보통신 산업, 물류업체, SAP IT 산업체 완공
슈트란트카이	완공된 건물: 유니레버 (독일어권 지역 본사) 2009년도 6월 마르코 폴로 타워: (거주타워) 2009년 겨울 2013/2014년 거주건물: 약 57.000 qm BGF 슈트란트카이 서쪽 (2011년 공모) 2014/2015 슈트란트카이 동쪽 착공 예정
하펜시티 중심지 (건축 진행 중)	
브로크토어카이/에리쿠스	2011년 중간: 약 105.000 qm BGF, 그 중 사무실 공간: 99.000qm BGF 주거지: 4 200 qm BGF 식당가/상가: 2100 qm BGF
브로크토어카이 (중앙역에서 약 2분 거리)	2010년 초: 54.000 qm BGF 사무실: 49.000 qm BGF 주거지: 약 4.200 qm BGF, 식당가/상가: 1.100 qm BGF 카이슈파이허 B
에리쿠스	2011년 여름까지: 총 51.000 qm BGF T.V. 방송가, 언론사 슈피겔: 약 31.000 qm BGF

	에리쿠스 콘토어: 사무실: 19.000 qm BGF 식당가/상가: 1.000 qm BGF
위버제 지구 (하펜시티의 중심지)	2014년까지: 약 286.000 qm BGF 주거지: 47.000 qm BGF 사무실: 131.500 qm BGF 상가: 53.000 qm BGF 식당가: 12.500 qm BGF 호텔: 39.000 qm BGF 크루즈 터미널: 3.000 qm BGF 학술연극장 포함한 사이언스 센터: 23.000 qm BGF
북쪽 위버제 구역	총 107.000 qm BGF 그 중 2011년도 봄 완공: 사무실: 32.000 qm BGF 주거지: 약 44.000 qm BGF 식당가/상가: 15.000 qm BGF 호텔: 8.500 qm BGF 2011년 가을까지 완공 예정: 주거지: 약 3.000 qm BGF 식당가/상가: 약 3.500 qm BGF 사무실: 약 1.000 qm BGF
남쪽 위버제 구역	2011년 착공예정 2013/2014년도까지: 총 179.000 qm BGF 사무실: 98.500 qm BGF 식당가/상가: 47.000 qm BGF 호텔: 30.500 qm BGF 크루즈터미널: 약 3.000 qm BGF 그 외 사이언스 센터와 /다용도 사용: 약 23.000 qm BGF
엘브토어 지구	총 면적 195.000 qm BGF 사무실: 90.000 qm BGF 주거지: 36.500 qm BGF 식당가, 상가, 서비스: 약 14.500 qm BGF 문화: 약 14.500 qm BGF 호텔: 약 4.000 qm BGF 교육시설 (하펜시티 대학, 큐흐네 로지 스틱 대학): 약 34.000 qm BGF 특별사용도: 1.500 qm BGF 2008년 여름 개관: 함부르크 국제 해양 박물관
암 로호제파크	총 210.000 qm BGF 2007년도 가을 완공: 자동차 박물관/ 문화 및 행사 앙상블, 사무실, 교육기관 2013년도 까지 약 40.000 qm BGF 부지가 주거지, 주택협동조합, 국가 지원 아파트, 공공을 위한 1층 사용도, 사회복지 시설 (약 300 거주지 확보) 호텔, 사무실, 거주지를 위한 부지 설계 단계: 12.000-20.000 qm BGF 2012년부터 주차공간 확보

하펜시티 동쪽 구역 (설계 단계)	
바아켄하펜	383.000 qm BGF 엘베의 워터프론트 구역이며 하펜시티의 가장 큰 부두의 거주지와 여가구역 1,5 헥타르 크기의 바아켄하펜의 놀이와 여가시설, 사무실과 혼합, 식당가와 상가 남쪽지역은 로호제파크의 연결구역, 엘베강가의 산책로, 사용도 아직 미정
오버하펜	약 20.000 qm BGF 창조적- 문화적 구역 2013년도까지 심화된 토론을 걸쳐 사용도 설계 동쪽: 스포츠 공원
엘브브뤼켄	560.000 qm BGF 메트로폴리탄 형태의 거주지와 상가센터 동쪽은 등대 (약 150m) 공공장소: 시카고 스퀘어 기업의 주둔지, 호텔, 식당가와 상가 소음보호 구역엔 거주지 지하철 U 4와 연결된 엘브브뤼켄 역

Table 1. Hafencity in Daten und Fakten Stand: März 2011 (source: Hafencity Hamburg GmbH, Presse und Öffentlichkeitsbericht p.1-9)



Fig. 2 Public urban spaces—squares, parks and promenades. 하펜시티의 8개 구역 1.산도카이, 2.달만카이, 3.슈트란트카이, 4.암 산토파크 5.그라스브로크, 6.위버제쿠아티어, 7.브로크토카이, 8.오버하펜, 바아켄하펜. (source: Hafencity Hamburg GmbH, Hafencity Models of Development Success: Unlocking Regulation Opportunities, Juergen Bruns-Berentelg. ULI European Trends Conference Hamburg 2007)

모든 구역은 각 투자자들과 건축사무소에 분양이 되며 부지 가격은 사전에 결정되었기 때문에 높은 액수를 제시한다고 유리한 것은 아니다. 분양은 건축물의 사용도와 컨셉에 대한 공청회를 통하여 이루어지는데, 이를 통하여 양질의 아이디어

를 도시개발에 불어 넣기 위함이다. 부지를 관할하는 의회에서 긍정적인 평가를 받은 기업이나 개인은 바로 부지를 사들이지 않고 우선 토지 사용 허가제 Anhandgabeverfahren란 절차를 밟는다. 기업 및 개인 낙찰자에게는 이러한 절차가 이득이다. 건축물에 대한 설계 기간이 충분히 주어지며, 이러한 절차가 끝난 이후에야 비로소 토지대금을 지불함으로써 경제적 부담을 줄일 수 있기 때문이다. GHS가 모든 건축실행의 책임을 맡고, 새로운 인프라 구축을 하며 기획 단계부터 마케팅, 시민들과의 소통 그리고 부동산의 매각도 책임진다. 주거지 구역은 각종 건축 입찰을 통하여 선정된 회사를 택하여 건축설계도와 친환경 건축 재료의 품질 관리를 한다. 사무실 부지는 GHS가 미래투자자들을 선정하며 건축회사를 연결시켜 준다. 이때 미래 투자자들은 공간을 50-70% 직접 사용해야 하며 건축회사 그리고 시와 함께 공간 용도에 대한 컨셉을 구상한다. 이 기간이 지난 후에 비로소 매매계약이 이루어진다. 부동산의 가격은 함부르크 시가 선정하는데, 주거지는 사무실보다 낮게 책정이 된다. 이 제도로 인하여 상업적, 비상업적 그리고 문화적 투자자들의 균형 있는 참여를 유도한다. 거주지와 건축의 설계과정은 건축사무소에서 개별적으로 기획할 수 있으나 도시가 정한 조건과 건축법을 따라야 한다. 공공장소는 위버제 지구만 함부르크 시에서 건축을 하며 하펜시티의 모든 구역은 개인 투자자들에 의하여 매각이 되었다. 개인 투자자들이 지은 공공장소나 공공건물은 서로 연계되어야 하며 시민들에 의한 언론적, 문화적, 정치적 활동이 자유롭게 사용되어야 한다.

4. 하펜시티의 특징

영국, 네덜란드, 프랑스, 스페인, 포르투갈의 해항도시들 역시 도시재생사업의 일환으로 산업유휴지로 전략한 항만을 재개발하였다. 그러나 입지조건적인 측면에서 하펜시티 프로젝트는 이들 나라의 경우와 근본적으로 차이가 있다. 하펜시티에서 시청사, 중앙역, 쇼핑가, 박물관, 극장 등이 모두 도보로 몇 분 안 되는 거리 안에 있기 때문이다.

이러한 입지조건으로 인하여 하펜시티가 완공되면 현재의 도심과 연결되어 도심면적이 40% 더 확장되는 효과를 발휘한다. 항만은 하펜시티의 근간이나 중심은 아니다. 과거 항만이 중심일 때 항만에 의존적일 수밖에 없었던 도시 경제는 이제 제반 시설의 증축과 사회문화적 다양성, 시민의 수요 및 요구에 따라 여러 가지 해양 산업으로 그 스펙트럼을 키워간다. 항만 자체도 화물 위주의 단순기능 항만이 아닌 환경 친화적인 기능을 우선시 하며, 관광 및 레

저를 통한 시민 편의는 물론 고용 창출, 관광객 유치, 부가 산업까지 발전시키며 이것이 하나의 문화를 이루는 복합기능의 항만으로 변하고 있다. 이런 특징을 고스란히 반영하고 있는 것이 하펜시티이다. 즉 도심지에서 주거지의 역할이 강화되면서 일상생활에서 필요한 모든 소비재를 이용 및 구입할 수 있는 곳, 어디서든지 쉽게 접근할 수 있는 공공장소, 소매

상점, 교육과 문화기관, 관광과 여가의 공간을 한 곳에 두는 것이 하펜시티의 목표라 할 수 있다(GHS,2000).

해양 관광이란 목적상의 분류로 일상생활을 벗어나 변화를 추구하기 위한 행위이며, 공간적으로는 해역과 연안에 접한 단위지역 사회에서 일어나는 관광목적의 활동이며, 행태적으로는 직·간접적으로 해양공간에 의존하거나 연관된 활동을 의미하는데(남,2010), 이 해양 관광이 하펜시티에서는 도시인의 일상생활에 접목되어 도시에서의 노동과 주거, 여가 활동이 해양 관광에서 누릴 수 있는 이점과 어우러져 도시 생활에 활기를 불어넣고 문화 수준을 높여준다. 레저 활동은 등산, 관광, 여행 등 초기의 수동적 형태에서 건강과 체력증진, 자아실현 그리고 삶의 질 향상 등의 새로운 가치를 부여하는 능동적 형태로 발전하고 있고, 자아실현과 삶의 질 향상, 체력 증진이 라는 화두는 하펜시티가 일터와 생활공간, 자연 환경을 아우르려는 시도와도 일치한다(전·하·강·정,2004).

함부르크는 독일 통일과 유럽연합 가맹국 확대에 의한 빠른 변화에 발맞추어 2002년부터 “메트로폴 함부르크, 성장하는 도시”라는 슬로건을 통해 쇠퇴하는 독일의 다른 대도시들과의 차별화를 시도하였다. 함부르크는 또한 과거 한자도시로 명성을 누렸던 해항도시인데, 그 한자시대의 대표적 건축물이 바로 옛 항만지역과 도심 사이에 늘어서 있는 창고 밀집지역인 슈파이허슈타트이다. 이제 하펜시티 프로젝트를 통하여 역사적인 건축물을 재조명하여 한자도시의 정체성을 유지하면서 잘 구축된 인프라를 바탕으로 도심지 내에서 자연친화적 환경과 소비, 노동, 주거까지 모든 것을 포함한 21세기형 유럽 도시의 롤 모델을 추구하는 것이다(Siebel,2006). 이런 목표를 달성하기 위해 침수 공간 확보와 복합적 토지 이용 및 도시로서의 유지 가능성에 중점을 두고 있는데(이,2008), 이를 구체적으로 설명하면 다음과 같다.

4.1. 물의 도시

메가시티 함부르크가 내건 슬로건은 “다시 엘베로 향하여”이다. 중세 함부르크는 자유도시였다. 그러나 비스마르크의 독일제국 건설(1871) 후 관세동맹에 가입함으로써 항구 내 관세 자유지역 설정이 필요하였다. 이에 함부르크는 창고 밀집지역인 슈파이허슈타트를 건설하고 함부르크 시민과 엘베강 사이의 교류를 차단하였다. 이렇게 하여 약 100년 동안 엘베강은 시민들의 삶과 유리되어 있었다. 이제 방치된 도심지 인근의 항만지역을 환경 친화적으로 재개발하고, 그 공간을 다시 시민들에게 돌려주는 것이 하펜시티 프로젝트의 본질이다. 물은 도시공간을 보다 친근하고 생동적으로 만들기 때문이다.

우선 하펜시티는 전체 면적 155ha 중 50ha가 하천인, 그야말로 ‘물의 도시’이다. 하펜시티의 지역 곳곳이 침수 피해 및 상습 범람 지역임에도 생태계 보존과 및 하천 접근성을 높이기 위하여 방조제 등 인위적인 시설물을 설치하지 않았다. 그리하여 공원, 공공장소, 산책로 등이 물과 자연스럽게 조화를 이루고 있다(이·장,2007). 그러나 물의 도시에서 건물의 침수 피해를 방지하기 위하여 건물들은 평균 수위로부터 7.5m 높

이 위에 건설된다.

하펜시티는 수상택시를 이용할 수 있을 뿐만 아니라 산책로와 광장, 공원 등의 공공시설들을 엘베강과 연계시켜 수변 공간을 자연스럽게 생활의 일부로 끌어들이고, 수변 광장 등을 문화행사 공간 등으로 활용하게끔 설계되었다. 그리고 또 사무실과 주거지가 같이 있는 주상복합건물의 경우 사무실은 도로 방향, 주택은 하천 쪽을 향하게끔 하였다. 즉, 육지와 하천을 함께 공유하는 항구도시의 특성과 도심지의 조밀성을 바탕으로 한 사용구조를 잘 살려 공공장소를 개발하고, 수변 공간을 단순한 위락 관광 시설이 아닌 사회 경제 문화적 만남과 소통의 장소로 만들어낸 것이다. 함부르크만이 가진 전형적 도심지의 이미지를 살려내면서 옛 항구의 공간을 보다 지속적이고 환경 친화적으로 개발하기 위해 노력한 흔적이 곳곳에 보인다.

4.2. 역사성과 혁신성

하펜시티는 공간의 역사적 의미와 정체성을 강화시키면서 그 주변지역을 완전히 새로운 형태로 변모시킬 수 있다는 점에서 도시 전체의 긍정적인 이미지 형성에 중요한 요소가 된다. 하펜시티 프로젝트는 앞서 강조했듯이 ‘도시 안의 도시’를 조성하는 것으로서 업무, 주거, 무역, 학교, 공원, 문화, 레저 시설 등이 복합적으로 어우러진 21세기 새로운 형태의 유럽형 해항도시를 지향한다. 하펜시티를 통한 함부르크의 새로운 정체성 확보는 역사적 건축물을 재생하면서 도시역사에 접목되어 가고 있다. 이러한 역사성 추구는 21세기 유럽형 해항도시의 롤 모델로서의 함부르크의 혁신적인 이미지나 한자도시로서의 다양한 문화유산의 의미를 부여하기 위한 가장 좋은 바탕을 제공한다.

건설과정에서 과거 항만 하역 창고(카이슈파이허 A, 카이슈파이허 B 등)로 쓰던 건물들을 없애지 않고 문화재로 지정함과 동시에 이 건물들을 현대적인 디자인으로 리모델링하여 과학센터, 국제해양박물관, 콘서트홀(엘프필하모니) 등과 같은, 새로운 도시 랜드마크로 재탄생시켰다. 이렇듯 역사적인 건물들에 도시의 필요와 환경에 부합하는 역할을 다시 부여함으로써, 건축학적으로 원도심과 신도시를 이질적으로 대비되지 않게 도시의 이미지를 조화롭게 이어주고 있다. 이는 균형 있는 도시재개발 사업을 위해 건축가와 디자이너뿐 아니라, 인류학자, 사회학자, 생태계학자 등이 참여하여 이들의 다양한 의견을 각 분야에 반영하여 종합한 결과라 하겠다. 역사성이 강한 건축물과 현대성을 보기 좋고 쓰임새 있게 혼합함으로써 시민들에게 신도시 하펜시티의 문화적 역사적 정체성을 실용성 있게 드러내 보이고, 타도시민들과 관광객들에게는 매력적인 문화 관광 공간을 선사하게 된 것이다. 아직 공사가 진행 중인 하나, 이런 노력의 결과로 하펜시티는 도시가 가진 문화적 자원을 활용하여 시민들의 문화적 욕구충족과 경제적 파급효과를 유발하는 도시재생의 대표적인 사례로 이미 손꼽히고 있다(이·김,2009; 김,2008).



Fig. 3 Important cultural institutions: 하펜시티의 역사성과 혁신성의 랜드마크. 왼쪽 위, 아래: 역사적 창고 카이슈파이허 A 위에 건축 될 엘브필하모니, 오른쪽 위: 사이언스 센터, 왼쪽 아래: 역사적 창고 카이슈파이허 B 에 완공된 국제 해양 박물관 (source: HafenCity Hamburg GmbH, Hafencity Models of Development Success: Unlocking Regulation Opportunities, Juergen Bruns-Berentelg, ULI European Trends Conference Hamburg 2007)

4.3. 도시성과 자부심

하펜시티 프로젝트에서 나타나는 하펜시티와 도시성은 문화와 여가 공간, 주거 공간 및 노동 공간, 식당과 상가 공간 그리고 공공장소의 공존을 뜻한다(Bruns-Berentelg,2010). 일상적 삶과 문화 내지는 여가활동의 공간이 주민들에 의하여 잘 활용되고, 일상적인 생활 외에 도시만의 특성을 지닌 도시적 이미지가 나타나는지, 그리고 도시적 정체성이 확보된 뚜렷한 도시 이미지가 잘 표현되고 있는지에 그 의미를 둔다.

도심지를 재개발한 세계 어느 도시에서나 콘서트홀이나 박물관 또는 크루즈 터미널 등을 쉽게 볼 수 있다. 그러나 하펜시티는 이런 것들 외에 시민들의 자부심을 높이기 위하여 함부르크를 대표하는 역사적 기업 유치와 지식 공간의 확보에도 중점을 두었다. 그리하여 슈피겔, 유니레버, 저먼 로이드, SAP, 큐호네 물류센터 등 전통 있는 회사뿐만 아니라 하펜시티 대학과 큐호네 로지스틱 대학, 세계 환경 운동의 총본산 그린피스 독일 본부, 디자인·음악·영화 등 지식과 창조산업 분야의 작업 공간과 주거 공간이 하펜시티에 집결된다.³⁾ 게다가 전체 부지 중 20-35%를 옥외공간으로 개발하여 쾌적한 환경을 조성하고자 한다. 무늬만 자연친화성과 다기능을 갖춘 인공 도시가 아닌, 원래 존재하던 장소를 잘 손질하고 거기에 시와 시민, 각계 전문가와 학자들이 시민의 생활에 요구되는 모든 기능을 더하고 함부르크만의 자연환경과 도시 특성을 가미한 복합도시가 그 탄생을 앞두고 있다.

21세기는 다양성의 시대다. 따라서 해항도시로서의 하펜시티의 경쟁력은 독특하고 다채로운 해항문화도시의 이미지를 만들어내고, 그 이미지에 맞는 도시 제반 시설의 건립 여부에

달려 있다. 도시생활은 점점 더 개인주의를 지향하고, 고령화 사회를 배경으로 개인의 여유로운 생활과 문화생활 체험을 중요시하는 추세가 이미 자리를 잡았으며, 그리고 거기에 뒷받침하는 자연친화적 환경까지 요구되고 있다. 위와 같은 사회의 변화와 삶의 모습이 바뀌어가는 데에 부응하여 하펜시티는 거주 시민들이 보다 풍성하고 다채로운 문화를 향유하고, 또 문화를 발전시킬 수 있는 곳으로 설계되어 있다.

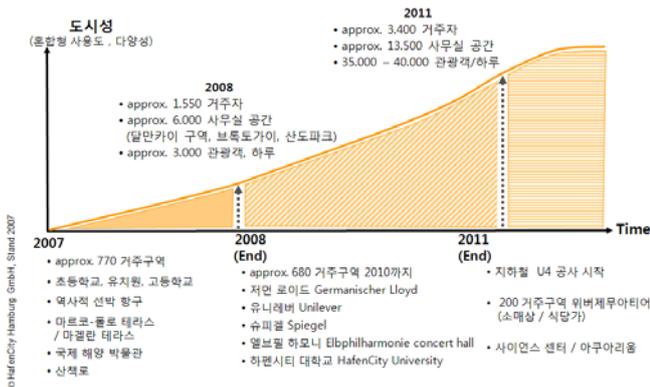


Fig. 4 Creating urbanity: 하펜시티의 도시성 (혼합형 사용도, 다양성), (source: Hafencity Hamburg GmbH, Hafencity Models of Development Success: Unlocking Regulation Opportunities, Juergen Bruns-Berentelg. ULI European Trends Conference Hamburg 2007)

4.4. 지속가능성과 접근성

도심이라는 입지조건, 주거와 일터의 공존, 문화적 욕구 충족, 친수 공간 확보, 지하철을 이용한 접근성 등 하펜시티는 지속가능한 도시로서 최상의 조건을 갖추고 있다. 함부르크가 지향하는 ‘지속 가능한 도시’의 컨셉은 주로 세 가지 측면에서 볼 수 있는데, 환경적, 경제적 그리고 사회적 지속 가능성이 그것이다. 먼저 환경적 지속성의 컨셉은 우선 자원절약에 있다. 옛 항구공간을 재생하는 기획이 외각의 지역개발보다 더 선호되는 이유도 자원의 절약이다. 함부르크는 2010년에 선정된 스톡홀름에 이어 2011년 유럽의 “그린 캐피탈” (녹색수도)로 선정되었다. 21세기의 환경보전이 가장 잘 되었고 녹색공간과 친환경적 건축물이 가장 많은 곳을 평가기준으로 하는 이 상은 함부르크가 보다 혁신적이며 삶의 가치가 높은 “물가의 메트로폴”의 도시로 인정받고 있음을 증명한다. 경제적 지속성은 새로운 프로젝트로 인한 경제적 효율성이 얼마나 크느냐에 따라 좌우된다. 즉 폐허공간이 재생작업으로 들어가면 기존의 인프라 시설을 다시 사용한다는 의미인데, 이로 인하여 새로운 주민과 상인이 들어오고 새로운 일자리도 창출된다. 또한 세수확대로 인하여 경제적 순환이 원활해진다. 사회적 지속성은 사회적 긴장상태를 완화시키고 불협화음을 평화적이며 신사적인 방법으로 해결하는데 그 의무를 지니고 있다. 이런 3가지 특징 중에서 주목할 부분은 에너지 효율성을 고려한 환경적 지속가능성이다.

환경적이고 생태적인 측면에서 지속가능한 도시를 만들기 위해 우선 난방 에너지 공급, 건축물, 교통시스템 등 모든 분

1. 하펜시티에서의 사무실과 서비스 관련 사용도:
 함부르크를 대표하는 기업들, 즉 유니레버, SAP, 차이나 쉬핑, 큐호네+나겔, 뵐버른 은행, NYK 저먼 로이드, 노이만 그룹, 슈피겔 언론사 등이 입주하였다. 그 외 약 270여개의 중소기업들이 하펜시티에 자리 잡았다. 기업의 종류는 주로 금융회사, 정보서비스 센터, 물류관련 업체, 언론사, 무역회사, 기업컨설팅 회사, 건축회사 등이며 그곳에 현재 약 7200여명이 종사한다.
2. 문화, 여가 관련 사용도
 - 엘브 필하모니: 약 97.000 qm의 부지 (BGF)에 대 강당 (2.150 여석), 소강당 (550여석), 연습홀 (1000여석), 호텔 (약 250여개의 객실) 외 컨벤션 센터와 약 45개의 명품거주지가 들어온다. 식당가와 공공장소가 지어지는데, 이 컨서트홀은 세계적인 건축회사 헤어조그&모이런이 설계하였다. 2013년 완공 예정.
 - 국제 해양박물관: 2008년 개관.
 - 사이언스 센터: 약 23.000qm의 부지에서 현재 공사 중.
 - 자동차 박물관: 2008년 개관.
3. 교육기관
 - 체육관과 방과후 시설이 있는 초등학교: 2009년 완공.
 - 상급학교, 다른 초등학교: 로호제파크에 설계 중.
 - 하펜시티 대학교: 2011년 착공에 들어가 2013년 완공 예정.
 - 큐호네 로지스틱 대학교: 2010년 개교.
 - 국제 경영학교: 2010년 개교.
4. 기타 프로젝트
 - 함부르크 아메리카 센터: 2009년 개관
 - 디자인항구 함부르크: 2012년 완공 예정
 - 독일 그린피스 센터: 2012년 완공 예정
 - 기독교 포럼 센터: 2012년 완공 예정
 - 음악인의 집: 2012년 완공 예정
 - 슈타트하우스 호텔: 2013년 완공 예정
 - 산도하펜 클래식 선박항구: 5400qm부지에서 수영하는 전통선박항구: 2008년 완공
5. 공공적 사용도
 - 10.5 km 산책로
 - 수변 공공장소: 마젤란 테라스: 7800qm (2007년 완공): 바스코 다 가마 광장: 2700qm (2007년 완공), 로gm제파크 (2012 착공 예정)
 - 약 27헥타르 부지에 새로운 공공 주차장, 광장과 산책도로

야가 세심히 고려되었다. 친환경 도시공간의 지속성 핵심은 우선 자원절약에 있다. 브라운필드 개발, 즉 방치된 항구공간을 재생하는 것이 외각지역 개발보다 더 선호되는 이유도 자원을 절약할 수 있기 때문이다.⁴⁾ 다음으로 근거리 난방과 탈중앙난방 시스템을 혼합한 혼합형 난방시스템을 도입하여 매 연방출량을 줄임과 동시에 태양에너지와 같은 재생에너지를 이용하도록 하고 있다. 여기서 무엇보다도 고층건물에 대해 생태건물 인증제를 도입한 것이 가장 괄목할만한 점이다. 설계와 시공 시 계획한 보온, 조명, 온수공급, 에너지 경영 등 건물의 효율성을 명기한 환경마크를 건물에 부착하도록 하고 있으며, 환경친화적 건축자재 사용여부, 에너지 효율성, 건강과 안락함에 대한 고려 등의 항목에 대한 평가를 거쳐 환경적으로 우수한 건축물에 대해 황금색, 은색 인증마크를 부여하였다. 마지막으로 효율적으로 설계된 지하철을 바탕으로 하여 보행자 도로와 자전거 도로를 갖추어 일상에서의 이동시 매연을 뿜는 자동차 보다 친환경적인 보행이나 자전거 이용을 선호하게끔 유도하고 있다. 특정 지역이 개발될 때마다 보행자와 자전거도로가 같이 생기며, 보행자도로의 70%는 차로와 구분되고, 30%는 수변에 위치하는데, 그 길이가 약 10km이다. 버스나 전철 외에 수상택시나 수상보트가 운행된다. 하펜시티 내에서는 함부르크 항구의 북쪽 끝자락과 함부르크 남쪽, 도심지를 이어줄 지하철 노선 U4가 생긴다. U4는 도심지와 슈파이허슈타트, 즉 하펜시티의 경계지역까지의 원 스톱

교통연결을 목표로 한다. 하펜시티 내에는 총 세 개의 다리가 건설될 예정인데 모두 하펜시티와 도심 그리고 도시 바깥을 이어준다. 지하철역인 바움발과 메스베르거가 하펜시티를 도심과 이어주고 있으며 전철과 버스도 물론 함께 이용할 수 있다.

4.5. 국제성

항만은 해륙의 연결기능이 수행되는 중계지이며, 국제 무역의 관문이고 화물유통의 거점으로써 국가 경제발전에 중요한 역할을 담당하고 있다. 특히 항만은 화물의 발생지로부터 최종 도착지까지의 총 화물 유통 과정상의 핵심부분으로 하역, 보관, 이송, 심지어 유통가공에 이르기까지 교통서비스를 제공하고 화물의 부가가치를 창출함으로써 산업의 국제 경쟁력 제고에 중요한 역할을 수행해왔다(오·여·이,2000). 도시의 국제적인 위상을 높이기 위해서는 클러스터를 개발하여 기업, 대학, 연구기관이 함께 국제적인 네트워크를 만드는 것이 필수적이다. 하펜시티를 함부르크를 상징하는 해양성과 국제적 개방성을 부각시키는데 중점을 두고 있음은 하펜시티의 거리 이름만 들어도 알 수 있다. 우선 국제 해양도시 상호간의 교류강화를 목적으로 북쪽 위버제 지구와 동쪽의 마그테부르크 하펜에는 코리아 거리, 상해 거리, 도쿄거리, 오사카 거리 등 아시아의 국명이나 도시이름을 딴 거리들이 있는데, 대부분이 함부르크와 자매 결연을 맺은 해양도시들이다. 그리고 2010년 12월에는 국제해양박물관으로 통하는 다리 중의 하나인 부산 다리가 개통되었다. 거리명칭 외에도 잔트토어카이에는 국제적으로 이름이 있는 건축가 테헤라니가 설계한 중국선박센터 China Shipping Centre가 자리하고 있는데, 이를 통해 함부르크가 중국과의 교류를 중시하고 있음을 알 수 있다. 또 위버제 지구의 남쪽 거리는 미국도시의 이름으로 지어졌다. 그 외에도 친수 공간 역할을 하는 3개의 야외 테라스에 마젤란, 마르코 폴로, 바스코 다 가마 등 해양 탐험가의 이름을 붙였다. 이로써 함부르크는 시민은 물론 함부르크를 찾는 모든 이들에게 함부르크의 활발한 국제 교류를 알리고 있으며, 교육 효과는 물론 도시의 분위기까지 국제적으로 이끌어 올렸다. 전통을 바탕으로 하여 또 다른 전통이 되어가는 국제화, 우리는 여기서 함부르크 하펜시티가 표방하는 것이 세계도시를 지향하는 개방성임을 알 수 있다



Fig. 5 New Underground Railway Linie U4: 도심지와 하펜시티를 연결하는 새로운 지하철 U4 호선 (source: Hafencity Hamburg GmbH, Hafencity Models of Development Success: Unlocking Regulation Opportunities, Juergen Bruns-Berentelg, ULI European Trends Conference Hamburg 2007)

5. 하펜시티를 통한 유럽도시의 재발견

함부르크는 유럽의 대표적인 도시 중의 하나이고, 하펜시티는 ‘유럽 도시’가 가지고 있는 역사성과 장점들을 간직하고 있다. 유럽의 도시역사는 해방의 역사다. 그리스의 폴리스에서 알 수 있듯이 유럽 도시의 근간, 그것은 바로 자유이다. 군주정이나 지배를 일삼는 귀족이 존재하지 않았으며, 자유롭고 시민에 의한, 그리고 각자 고유의 세계에 의해 형성된 분할된

4) 브라운필드란 주로 황폐해진 상태로 사용되고 있지 않은 토지, 전체 혹은 부분이 기성 시가지에 존재하는 토지, 유효한 활용을 위하여 개입이 필요한 토지 혹은 오염문제가 존재하거나 오염문제 존재 가능성의 원인이 될 수 있는 토지로 정의 된다 (CABERNET).

계층에서 독립적인 수백의 다양한 공동체들이 존재했다. 또 중세의 유럽도시는 가히 혁명적 공간이었다. 시장을 통해 부르주아의 경제적 해방이 일어난 장소였고, 민주적 절차를 갖춘 독립적 행정을 향한 시민들의 정치적 해방이 이루어진 곳이기도 하였다(Siebel,2006). 이런 전통을 통해 유럽도시가 지향하는 바가 무엇이지 알 수 있다. 즉 창조적이고 수평적인 분위기에서 자유로운 교역과 행정을 위한 격의 없는 소통을 통해 도시의 발전을 논의하고, 궁극적으로 도시를 단순히 소비나 주거, 해상 교역의 중심지가 아니라 모든 요소를 조화롭게 갖춘 인간 중심, 삶 자체의 중심지로 만드는 것이다.

유럽 도시의 이러한 특징은 유럽 도시가 단순히 경제 발전이나 특정 산업 발전, 관광 도시로서의 동경이나 발전 사례가 아니며, 유럽에 국한되거나 유럽 내에서의 도시 롤 모델에 머무르는 것이 아님을 시사한다. 세계화 시대에 급속도로 진행되는 국제화와 경제적 상황에 알맞게 대응하면서도, 도시의 특성과 역사를 보존하며 행정적인 효율과 경제적 시너지 효과를 창출하고, 도시민의 욕구를 충족시켜 더 나은 삶의 질을 이끌어냄과 동시에 그 삶의 질이 도시 자체의 질로 이어지게 하는 것은 모든 도시가 지향하는 목표이기 때문이다. 또 여기에서 하펜시티의 특징을 찾을 수 있다. 즉 유럽의 대표 국가 독일, 그 안의 대표적 도시 함부르크가 해항도시로서의 장점과 유럽 도시가 본래 가지고 있는 역사적 배경을 조화시켜 도시민들에게 삶의 터전으로 구체화하고자 하는 것, 바로 그것이 하펜시티가 추구하는 바이다. 간단히 말해 하펜시티의 핵심은 21세기 유럽의 창조적 도시로서의 도시성이 뚜렷하게 나타나는 새로운 복합형 도심지를 건설하는 것이다.

최근 들어 함부르크에서 전문직 및 고소득 집단이 도심지로 이주하는 현상이 두드러진다. 2010년 3월에 실시한 한 조사에 따르면 약 6,000명이 하펜시티에서 근무하고 약 1,500명의 주민이 하펜시티로 이주해왔는데, 젊은 전문직 종사자, 50대 부부, 정년퇴직자 등 그 분포가 아주 다양하다. 또한 자녀들이 있는 가정의 분포도가 약 12%로 도심지 부근의 다른 지역보다 높으며, 외국인들의 분포가 약 11%로 상당히 높게 나타났다(Menzl,2010). 2010년 친수형 복합 도심지 건설 프로젝트인 하펜시티가 성공적인 원도심 및 항만재생 모델이 될 것임을 확인할 수 있는 대목이다.

수변생활은 하펜시티의 도시성과 함께 중요한 역할을 한다. 엘베강, 항구, 슈파이허슈타트 등은 함부르크의 정체성을 표현하는 말이다. 함부르크 사람들은 엘베강가에 사는 것과 해양 관련 직업에 종사하는 것에 자부심을 느낀다. 하펜시티에 거주하는 주민들은 복작대는 관광객, 항구의 소음, 항구와 물가

특유의 냄새, 다른 지역보다 훨씬 부족한 녹색공간에 대하여 큰 불만을 가지지 않는다. 이들은 엘베강가에서 휴가 온 듯한 분위기를 만끽하며 산책을 하거나 크루즈를 즐길 수 있는 것을 일종의 선물로 여긴다. 특히 도시외곽지역에 살다운 주민들에게 엘베에 대한 애착은 더 크다. 그들은 엘베강이 흐르는 함부르크 중심에 사는 것을 함부르크를 확실히 아는 것이라고 생각하고, 함부르크 시내에 사는 것에 대해 자부심을 가진다.

1970년대 이후 중산층은 도시를 벗어나 도시외곽으로 이주하였지만, 이제 다시 도시로 들어와서 도시가 제공하는 다양한 변화를 직접 체험하고, 도시 안에서의 삶을 통하여 보다 나은 네트워크를 형성하고 싶어 한다. 여기서 보다 나은 네트워크란 사회적 자산형 Sozialkapitalbildung (Thorsten,2008), 즉 도시가 제공하는 다양한 활동을 통한 이웃과의 관계 형성을 비롯하여 연극, 독서포럼, 스포츠 동우회, 다양한 취미활동으로 생성되는 관계를 말한다. 직업관계상 일과 거주를 함께 관리하는데 필요한 다양한 정보 공유나 네트워크가 하펜시티 안에 있는 정보센터 및 시민들이 직접 운영하는 인터넷 사이트를 통하여 수시로 이루어진다. 특히 2005년도부터 함부르크의 괴버문화재단과 하펜시티 유한회사가 함께 제공하는 문화행사 와 다양한 부류의 예술인들이 수시로 보여주는 부담 없는 거리축제가 지속적으로 이루어지고 있다(<http://hafencity.com>). 이것은 도시가 예산에 맞추어 공식적으로 기획하는 형식적인 축제와는 차이가 있다. 하펜시티가 젊은 예술인들이 자신들의 창의성과 미래를 열 수 있는 공간을 제공하는데 큰 의미가 있는 것이다.

하펜시티는 함부르크의 중심지에 위치한다. 우선 바로 옆에 중앙역이 있어 철도를 이용하여 키일이나 베를린 등 인근 도시로의 통근이 가능하다. 극장, 영화관, 박물관 등을 쉽게 방문할 수 있어 문화생활을 쉽게 즐길 수 있으며 야간에 여가시간을 누리는 데도 전혀 제약이 없다. 도시가 제공하는 여러 형태의 프로그램에 능동적으로 참여하는 새로운 라이프스타일이 정착되고 있다. 이러한 안정적인 도시구조와 제반시설은 해당 도시에 거주하는 이들의 소비 욕구를 증진시킴은 물론, 이들에게 도시에 대한 애착심을 심어주기도 한다.

하펜시티에 거주하기를 원하는 층은 대개 일과 가정, 그리고 주거를 연계시킨다. 일터와 거주지가 같은 공간에 있기 때문에, 예를 들면 일하다 집으로 가서 점심식사를 하거나 휴식을 취할 수 있는 장점이 있다. 따라서 하펜시티는 건축 설계에서부터 일하는 여성들을 위해 탁아소, 놀이터, 청소년을 위한 열린 공간 등이 들어섰으며, 이 공간들 또한 친환경적으로 조성하기 위해 노력하고 있다.⁵⁾ 가족적이지 않은 생활 방식을

5) 하펜시티의 개발에 대해 <함부르크 도시개발 센터의회 보고서> (1999-2002)에 명시된 젊은 층과 노인층의 요구사항은 다음과 같다.

젊은 층의 요구사항

물과 도심지의 자유로운 연계성; 쉬운 접근성, 자유로운 이동; 가까운 탁아시설, 학교, 놀이터, 청소년을 위한 열린 공간; 자유로운 산책공간, 놀이공간, 체육관, 다양한 연령의 주민들을 위한 쉼터; 다양한 문화시설, 시민들의 자율적인 축제; 친환경적 주거지, 산업성에 의한 공간 최소화 등

노인층의 요구사항

가까운 거리, 모든 것이 해결되는 곳 (시장, 문화센터, 병원, 은행); 열린 공간 (산책로, 쉼터, 문화센터, 관공서); 다양한 문화, 여가, 체육 시설; 치안중시; 친환경적 주거지; 한자도시의 역사성 보존; 도시의 정체성 확보 등

향유하는 고학력 전문 노동력들 또한 하펜시티를 선호하는데, 이들의 이주로 인해 고용 및 노동 환경의 질 또한 향상되고, 교육 환경 및 문화 시설에도 영향을 끼쳐 가정의 유입 또한 유발하는 이점을 지닌다. 또한 여성 근로자와 주부의 인구 또한 점점 높아질 것으로 예상된다. 하펜시티는 이러한 흐름에 맞추어 함부르크 개발청에 여성 자문위원회를 두고 있으며, 위원회의 행사 및 회의를 문서화하여 발간하고 있다.

6. 나오는 말

세계는 이미 국가 간 경쟁이 아니라 도시 간 경쟁의 시대로 접어들었다. 27개국 유럽연합에 가입하여 국경이 사라져버린 유럽에서는, 최근 들어 발전하는 대도시와 퇴보하는 대도시로 도시의 명암이 확실하게 엇갈리고 있다.

2004/2005년도 독일 B.A.T. 레저분석 연구소가 조사한 바로는 응답자 중 46%가 접근성 높은 주거지를 선호하며 1/3이 도심지에서의 주거지를 선호하였다. 직업 중심적이며 능력을 중요시 하는 세대들은 문화생활을 비롯한 다양한 서비스를 제공하는 도시를 거주지의 우선조건으로 꼽았다. 지벨은 인프라가 잘 구축되어 있는 복합형 도시를 21세기 유럽 도시의 특성으로 삼았다(Siebel, 2006). 21세기의 유럽 도시의 경쟁력은 이제까지 중시되었던 도시의 규모, 교통 인프라, 산업의 규모 외에도 도심지가 시민들, 근로자들 그리고 관광객들을 얼마만큼 끌어당기느냐에 달려있다. 그러기 위해서는 일상적인 생활뿐만 아니라 그 도시만의 특성을 살린 도시 모습, 즉 도시의 정체성이 확보되면서도 생동감을 지닌 분위기가 중요한 역할을 한다.

함부르크는 하펜시티 프로젝트를 통해 21세기형 도시 성장 모델을 제시하고 있다. 베를린 장벽의 붕괴로 시작된 동구권의 몰락으로 유럽에서 함부르크의 위상은 크게 달라졌다. 냉전시대 함부르크는 서방세계의 동쪽 끝에 위치한 도시에 불과했다. 그리고 북유럽은 완전히 유럽연합에 편입되지도 않은 상태였다. 그러나 철의 장막 붕괴에 이어 1995년 핀란드와 스웨덴이 유럽연합에 가입하고 뒤이어 2004년 폴란드와 발트해 3국이 유럽연합에 가담함으로써, 북유럽과 발트해가 유럽경제권에 편입되고, 함부르크는 다시금 유럽 대륙의 심장부가 되었다. 1990대 초 도시의 성장 잠재력에 주목한 함부르크는 신항을 개발함과 동시에 친수형 복합 신도시인 하펜시티 프로젝트를 통해 도시로서의 함부르크를 또 다시 부흥시키고 있다.

하펜시티에는 천혜의 자연환경과 다채로운 문화가 존재하며, 친수행위에 대한 사람들의 욕구를 충족해줄 수 있는 친수공간이 마련되어 있다. 이러한 자연환경은 환경 친화적인 시대의 흐름에 발맞춘 것일 뿐만 아니라, 도시 자체의 해양성과 친수 환경이라는 조건이 합쳐진 것이다. 친수환경과 해양도시 문화를 바탕으로 하고, 함부르크의 전통을 고려한 문화 시설 및 혜택은 시민들에게 또 다른 문화를 창출할 수 있는 원동력이 되어줄 것이며, 이 원동력은 나아가 하펜시티를 지속시키고 발전하는 근간이 되어 주리라 본다. 도시를 발전시키고 향

유하는 시민들의 라이프스타일은 끊임없이 재구성되고, 이 과정에서 이루어지는 정보 및 부가가치 창출을 위한 노력은 사회 전반에 걸쳐 경제는 물론 부가산업, 의정 과정에까지 영향을 미쳐 수평적이고 조화로운 분위기가 도시 전체에 자리 잡을 것이다. 또한 쉽 없이 재구성되고 논의되는 도시의 지속과 친수 공간 활용에 대한 방안 모색은, 여러 프로젝트와 실천을 앞당겨 고용 창출 및 환경 보호에도 크게 이바지할 것이다.

이렇듯 함부르크 하펜시티는 단순히 항구나 물 등 시설이나 자연환경만을 내세운 도시가 아니라, 환경을 되살리고 도시에서 다시금 건강한 여가와 문화, 노동, 그리고 삶을 향유하려는 현 시대의 시민들에게 ‘전통과 발전의 상징인 유럽’의 대표적 도시로써 21세기형 새로운 삶의 터전과 비전을 제시하고 있다. 이러한 도시 모델을 부산이 벤치마킹하고, 도시 자매결연 등으로 협력을 모색하며 비교 연구를 계속해 나간다면, 부산 역시 하펜시티를 뛰어넘는 21세기형 친수형 해양도시, 새로운 라이프스타일에 빠르게 부응하는 환경 친화적 도시로 거듭날 수 있을 것이다.

후 기

이 논문은 2008년도 정부재원(교육과학기술부 학술연구조성사업비)으로 한국연구재단의 지원을 받아 연구되었음 (NRF-2008-361-B00001)

참 고 문 헌

- [1] 김영환 (2008), “수변공간 문화재생의 계획적 특징에 관한 연구”, 대한건축학회논문집 계획계 제 24권 제 8호, pp. 207-216.
- [2] 나카무라요시오 (2007), 풍경의 쾌락, 효형출판
- [3] 남택근 (2010), “지역 해양 관광활성화를 위한 방안에 관한 연구”, 한국항해항만학회 2010년 춘계학술대회, pp.163- 164
- [4] 양위주, 구분아, 윤기항 (2008), “부산 북항 항만경관의 시각적 선호도 분석”, 한국항해항만학회지 제 32권 제 3호, pp.265-269
- [5] 오세웅, 여기태, 이철영 (2000), “항만과 지역경제간의 동태적 모델에 관한 연구”, 한국항해항만학회 추계학술대회 논문집, pp.15-23
- [6] 이범훈·김경배 (2009), “하펜시티 수변공간의 도시디자인 수법에 관한 연구”, 한국도시설계학회 2009년 추계 학술대회, pp. 586-595.
- [7] 이선주 (2008), “독일 하펜시티와의 비교를 통한 부산 북항 재개발의 개선방안에 관한 연구”, 공주대학교 대학원 석사논문
- [8] 이한석, 장만봉 (2007), 세계 해양도시의 친수공간, 해양과학문고3, (사)해양산업발전협의회, 한국해양대학교 부설 국제해양문제연구소

- [9] 이한석, 정원조 (2006), “부산 북항 재개발 경관계획에 관한 연구”, 한국항해항만학회지 제 30권 6호, pp.541-549
- [10] 일본건축학회 (2000): 해양건축용어사전, 이한석 등 역, 기문당
- [11] 전승환, 하해동, 강신영, 정영석 (2004), “해양레저스포츠 인프라 구축에 관한 기초연구”, 한국항해항만학회지 제 28권 제 6호, pp.579-585
- [12] B.A.T. 레저연구소 (2006), “더 멋있게, 더 아름답게 산다는 것?” 미래의 도심지에서 삶의 삶, 2006, 이 조사는 독일의 14세 이상의 2000명에게 설문조사한 자료임, Focus, www.medialine.de.
- [13] Bodemann, U. (2001), Hafencity Hamburg - Anlass, Masterplan, Chance”, in: Schubert, D.(Hg.), Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung oder Waterfront in Hafenstädten”, Berlin, Leue, pp.99-118
- [14] Bruns-Berentelg, J.(2010), “Hafencity Hamburg: Stadtstruktur, Gebäude und neue Urbanität”, Consense, Internationaler Kongress und Fachmesse für nachhaltiges Bauen 2010.6.21.-23
- [15] CABERNET (2011). Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network., Brownfield Definition. www.cabernet.org.uk
- [16] Cairncross (1999), “The death of distance. How the communication revolution will change our lives”, in Harvard Business School Press, Boston
- [17] Die Hafencity im Kontext der Hamburger Stadtentwicklung, Hafencity GmbH. http://www.stichting-babel.nl/Agenda_2009/HafencityHamburg.pdf
- [18] Eichner, V.(2000), “Die Stadt der Zukunft”, Bochum, InWIS Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung an der Ruhr Universität Bochum, pp.14-18
- [19] Freie und Hansestadt Hamburg, Stadtentwicklungsbehörde, Hafencity (2001): “Ein Ort zum Leben”, Hamburg, <http://hamburg.de/Behoerden/Pressesteile>
- [20] Geppert, K. und Gorning, M. (2003), “Die Renaissance der großen Städte - und die Chancen Berlins, in: DIW-Wochenbericht,” Jg. 2003, Nr. 26, pp. 411-418
- [21] GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH (Hrsg.) (2000), “Hafencity Hamburg der Masterplan”, Hamburg
- [22] Hafencity Hamburg GmbH (2007), “Hafencity Models of Development Success: Unlocking Regulation Opportunities”, Juergen Bruns-Berentelg. ULI European Trends Conference Hamburg
- [23] Hafencity Hamburg GmbH, Presse und Oeffentlichkeitsbericht <http://www.hafencity.com/de>
- [24] Hafencity GmbH (2011), “Genese einer Idee” <http://www.hafencity.com/de>
- [25] Knoll, Michael et al (2003), “Mobilität und Wohnen”, Werkstattbericht Nr.61, Berlin: IZT - Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung
- [26] Krädtke, S.(2006), “Die regionale Dimension der europäischen Entwicklung”, Europa-Studien
- [27] Läßle, D.(2003), “Thesen zu einer Renaissance der Stadt in der Wissensgesellschaft”, Jahrbuch, Stadt Region 2003- Schwerpunkt Urbane Regionen, Opladen: Leske+Budrich, pp.61-78
- [28] Menzl, M.(2010), Hafencity Hamburg, Diskussionspapier 2, “Reurbanisierung- Zuzugsmotive und lokale Bindungen der neuen Innenstadtbewohner - das Beispiel der Hafencity Hamburg”
- [29] Reihe Arbeitsheft zur Hafencity (1999), “Städtebaulicher Wettbewerb- das Ergebnis” - GHS 2 Auflage, Hamburg
- [30] Schubert, D. (2002): “Hafen- und Uferzonen im Wandel, Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten”, Berlin, Leue
- [31] Siebel, W.(2006): “Zukunft des Wohnens”, in: Archplus, Zeitschrift für Architektur und Städtebau, Jg. 38, Nr. 176/177.
- [32] Siebel, W.(2010): “Die Zukunft der Städte - Die europäische Stadt, Politik und Zeitgeschichte (APuZ 17/2010) <http://www.bpb.de/publikationen/MFZBGP.html>
- [33] Spiegel Online Hamburgs Hafencity: “Würfelhusten und Weltklassebauten” 2008.6.17 www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/0,1518,556104,00.html
- [34] Thorsten D.(2008): “Zauberformel für die Hafencity, Städtebau”, Spiegel Spezial, 2008.4
- [35] Wirth, L.(1938): “Urbanism As A Way of Life”. in: AJS 44, 독일어번역 (1974) “Urbanität als Lebensform”. in: Herlyn, U. (Hg.), Stadt und Sozialstruktur. München

원고접수일 : 2011년 6월 22일

심사완료일 : 2011년 8월 8일

원고채택일 : 2011년 8월 9일