

# PARK AM GLEISDREIECK W BERLINIE JAKO PRZYKŁAD REWITALIZACJI TERENÓW POKOLEJOWYCH<sup>1</sup>

KATARZYNA FOLJANTY

## STRESZCZENIE

Administracje miast dopiero zaczynają rozpoznawać ogromny potencjał, jaki drzemie w opuszczonych terenach pokolejowych. Bardzo często tereny te, położone w samym sercu miasta, są sprzedawane prywatnym inwestorom, którzy dążąc do maksymalnego zysku zapełniają je budynkami biurowymi, osiedłami mieszkaniowymi lub centrami handlowymi. Po upadku Muru Berlińskiego Senat Berlina odniósł duży sukces poprzez przekształcenie wielu byłych terenów kolejowych w miejsca publiczne, służące rekreacji i kulturze. Dużą rolę w procesie tych przemian odegrała partycypacja społeczna. Najnowszym przykładem planowania z udziałem mieszkańców jest Park am Gleisdreieck, który został otwarty w 2011 roku. Mieszkańcy

okolicznych osiedli mogli składać własne propozycje, które były omawiane na regularnych spotkaniach i warsztatach z projektantami. Przez takie zabiegi świadomość mieszkańców oraz ich tożsamość z tym terenem została zwiększona.

Artykuł zawiera opis procesu projektowania Parku am Gleisdreieck w Berlinie ukazując, które elementy cieszące się powodzeniem można zastosować w podobnych realizacjach.

Słowa kluczowe: tereny postindustrialne, kolej, dworzec kolejowy, Berlin, rewitalizacja, rekreacja, partycypacja społeczna, park, architektura krajobrazu

## PARK AM GLEISDREIECK IN BERLIN AS AN EXAMPLE OF POST-RAIL AREA REVITALIZATION

### ABSTRACT

City administrations have yet to recognize the vast potential of abandoned post-railway areas. Very often these sites, located in the very heart of the city, are sold to private investors who, seeking to make maximum profits, develop them into office buildings, housing estates or shopping malls. After the fall of the Berlin Wall, the Senate of Berlin has been very successful in transforming many former railway lands and building complexes into public areas for recreation and culture. The success of these transformations has been largely due to the planning process being open to public participation. A formidable example of this approach is Park am Gleisdreieck, which was opened in

2011. The residents of surrounding neighbourhoods could submit their own suggestions, which were discussed in depth during regular architectural workshops. With this approach, the inhabitants' awareness and their connection with the area has been strengthened.

This article describes the process of designing Park am Gleisdreieck in Berlin and discusses the lesson to be learned from it.

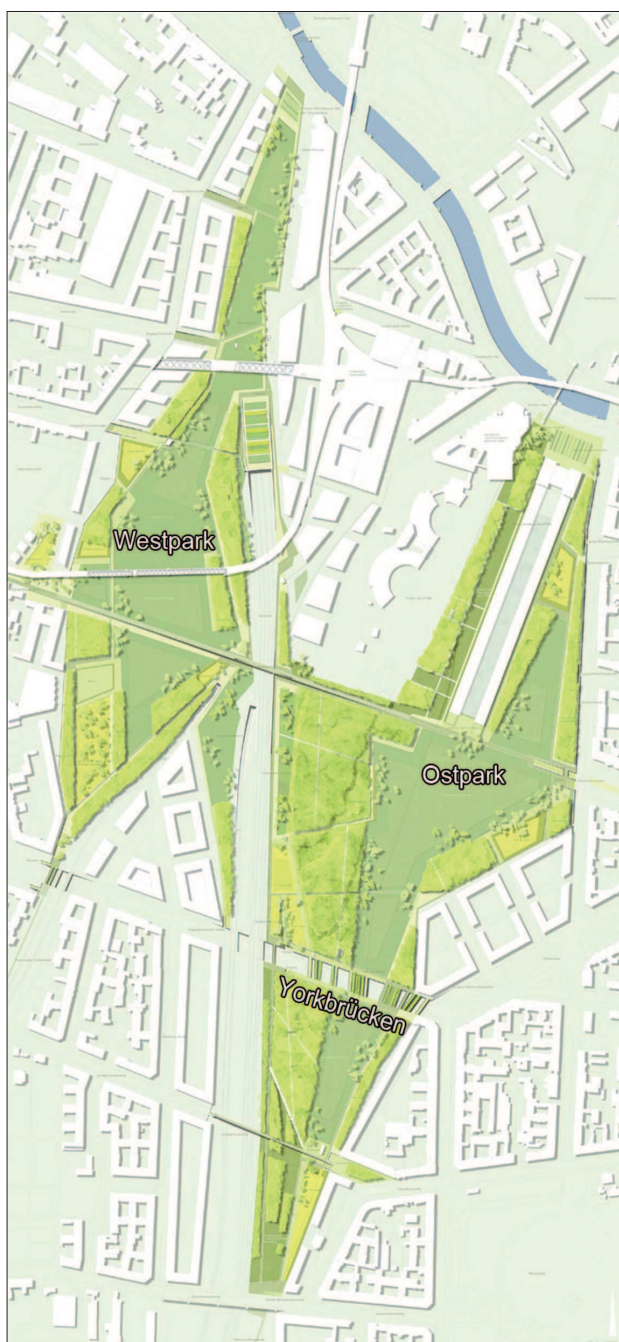
Keywords: railway, train station, Berlin, regeneration, recreation, public participation, parks, landscape design

Tereny pokolejowe mają dziś duże szanse rozwoju. Zajmują zazwyczaj ogromne obszary, nierzadko w centrach miast, lecz opuszczone i zaniedbane ulegają szybkiej degradacji. Taka przestrzeń staje się nieatrakcyjna nie tylko pod względem społecznym,

ale i inwestycyjnym. Stworzenie nowej jakości przestrzennej jest założeniem pożądanym zarówno przez mieszkańców, jak i przyjezdnych. Podstawą do osiągnięcia sukcesu jest konsekwentne realizowanie działań według spójnej wizji przestrzennej. Przykła-

---

<sup>1</sup> Podstawę artykułu stanowią informacje uzyskane podczas rozmów z przedstawicielami Loidl Atelier (Leonard Grosch) oraz Grün Berlin GmbH (Markus Kohlke).



1. Plan zagospodarowania Parku am Gleisdreieck, źródło: Loidl Atelier

1. Design of Park am Gleisdreieck, source: Loidl Atelier

dy zagraniczne potwierdzają, że dobrze zaplanowane przedsięwzięcia modernizacji i adaptacji takich obszarów mogą pozytywnie wpłynąć na uzyskanie ładu przestrzennego i estetyki miasta.

Berlin jest miastem, gdzie po II Wojnie Światowej wiele dworców czołowych nie zostało odbudowa-

nych lub zostały całkowicie wyburzone ze względu na ograniczenie połączeń między zachodnią częścią miasta a okolicą. Duża część terenów pokolejowych po upadku muru berlińskiego została przekształcona w kompleksy zabudowy połączone z funkcjami rekreacyjnymi i kulturalnymi.

Przykładem przekształceń terenów po byłych dworcach, jak Anhalter Bahnhof, Görlitzer Bahnhof czy Nordbahnhof, jest otwarta 2 września 2011 roku pierwsza 12-hektarowa część założenia parkowego o nazwie Park am Gleisdreieck zlokalizowana na granicy dzielnic Kreuzberg i Schöneberg. Druga część parku o powierzchni 9 hektarów zostanie udostępniona odwiedzającym na jesieni 2013 roku (il. 1, 2). Zamawiającym projekt jest Administracja Senatu ds. rozwoju Berlina reprezentowana przez Grün Berlin GmbH, a projektantami twórcy z Atelier Loidl – architekci, którzy w 2006 roku wygrali konkurs na zagospodarowanie tego terenu. W proces projektowania zaangażowana była również społeczność lokalna.

### Rys historyczny miejsca

W latach 1871-1874 Berlińsko-Anhalcka Firma Kolejowa wybudowała Anhalcki Dworzec Towarowy na terenie zwanym Gleisdreieck<sup>2</sup>, zaprojektowany przez Franza Schwechтена. Po zniszczeniach II Wojny Światowej zachowała się tylko wschodnia część budynku, obecnie używana jako jeden z budynków Niemieckiego Muzeum Techniki.

Nazwa „Gleisdreieck” pochodzi od powstałego w 1912 roku trójkątnego przecięcia linii kolejowych (il. 3). Po dwóch poważnych wypadkach rozgałęzienie zostało zmienione tak, aby linie przecinały się na 2 poziomach. Po II Wojnie Światowej ruch pasażerski i towarowy został wstrzymany, aktualnie tylko koleje miejskie (S-Bahn i U-Bahn) przejeżdżają ponad tym terenem. Obszar stopniowo przekształcił się w zielony zaniedbany nieużytek, mimo to powstające w latach 70. XX w. plany deweloperskie zmierzające do jego zabudowy spotkały się z ostrą krytyką mieszkańców. Postanowiono zatem, że tereny te pozostaną otwartym parkiem dla mieszkańców Berlina.

Teren ten zajmuje kluczową pozycję w założeniu otwartej przestrzeni miasta. Wypełnia lukę od

<sup>2</sup> Gleisdreieck (niem.) to trójkąt torowy - konfiguracja w komunikacji torowej umożliwiająca zawracanie lub kierowanie składów pociągów w jednym z trzech zbiegających się kierunków.

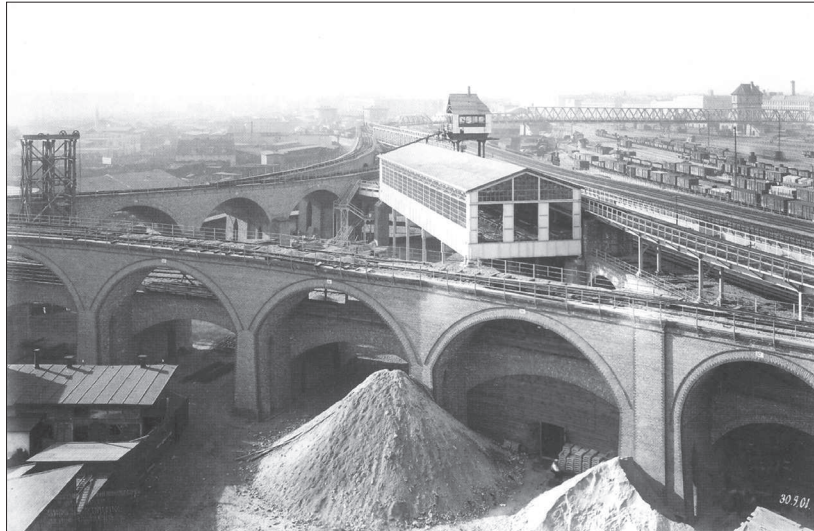


2. Plan zagospodarowania część wschodniej Parku am Gleisdreieck, źródło: Grün Berlin GmbH  
 2. Design of the eastern part of Park am Gleisdreieck, source: Grün Berlin GmbH

Dzielnicy Rządowej przez Potsdamer Platz do terenów Gleisdreieck, łącząc jednocześnie północno-południowy pas zieleni znajdujący się w centrum Berlina. W przyszłości ma przechodzić do kolejnego założenia parkowego udostępnionego dla zwiedzających w 2000 roku – również pokolejowego Natur-Park Schöneberger Südgelände. W bezpośrednim sąsiedztwie parku znajdują się przestrzenie miejskie o wyjątkowej atrakcyjności: Potsdamer Platz, Niemieckie Muzeum Techniki i dzielnica przy dawnym dworcu Anhalckim z Tempodromem i Liquidromem.

## Koncepcja projektu

Dalekobieżna linia kolejowa wyraźnie dzieli park na część wschodnią i zachodnią, mimo to koncepcja przewiduje rozpatrywanie całego założenia jako jedności, aby odwiedzający park mogli poczuć rozległość przestrzeni (il. 1, 4). Jednym z najważniejszych elementów jest różnorodność użytkowania podzielona na „dwie prędkości”. W parku zaprojektowano miejsca spotkań, odpoczynku i kontemplacji, jak również place zabaw i boiska sportowe (il. 5). Istotnym elementem projektu było zachowanie ro-



3. Teren Gleisdreieck w 1901 roku; S. Hattig, R. Schipporeit, *Großstadt-Durchbruch*, Deutsches Technikmuseum Berlin und Jaron Verlag GmbH, Berlin 2002  
 3. Gleisdreieck in 1901; S. Hattig, R. Schipporeit, *Großstadt-Durchbruch*, Deutsches Technikmuseum Berlin und Jaron Verlag GmbH, Berlin 2002



4. Dalekobieźna linia kolejowa dzieląca park na część wschodnią i zachodnią. Fot: K. Foljanty, 2012  
 4. A long-distance railway track divides the park into eastern and western parts. Photo: K. Foljanty, 2012



5. Część sportowa. Fot: K. Foljanty, 2012  
 5. Sports field. Photo: K. Foljanty, 2012



6. Trasa kolei muzealnej. Fot: K. Foljanty, 2012  
6. Museum's railway route. Photo: K. Foljanty, 2012



7. Dawne znaki kolejowe. Fot: K. Foljanty, 2012  
7. Old railway signs. Photo: K. Foljanty, 2012

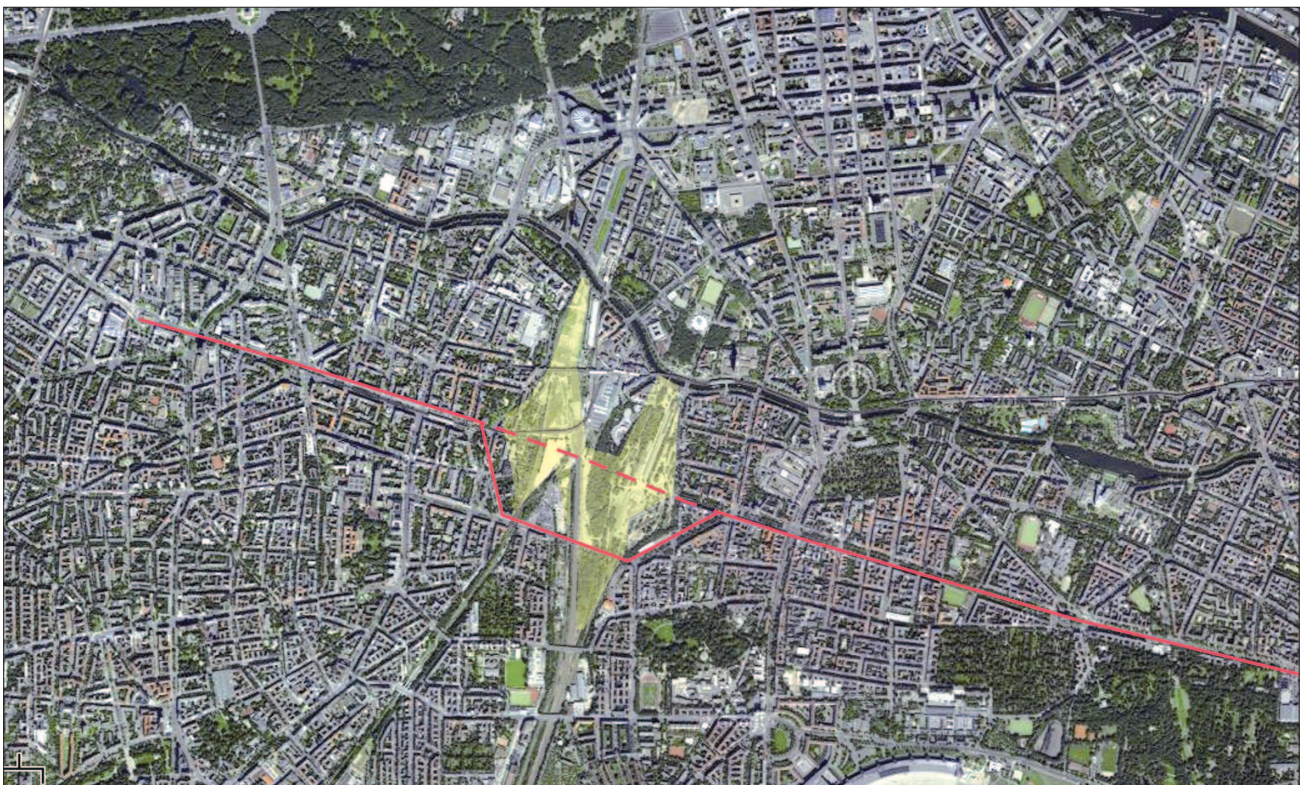
ślinności ruderalnej oraz śladów historycznych. Uważny użytkownik znajdzie tu stare tory kolejowe, dawne systemy sygnalizacji czy tzw. kozły oporowe na zakończeniu torowisk (il. 6, 7). W 2011 roku projekt zdobył srebrną nagrodę Urban Quality Award.

W lutym 2012 roku Markus Kohlke, reprezentujący Grün Berlin GmbH, wyjaśnił, dlaczego na tak

ogromnym i najbardziej atrakcyjnym pod względem inwestycyjnym obszarze w centrum Berlina powstaje park miejski. Teren przeznaczony pod Park am Gleisdreieck znajduje się w sąsiedztwie Potsdamer Platz, który stał się miejscem licznych inwestycji po zjednoczeniu Berlina. Według prawa niemieckiego przy tak dużym założeniu inwestor musi w innej lo-



8. Fragment Planu Hobrechta z 1862 roku z zaznaczeniem osi Generalszug (czerwony) oraz obecnych granic Parku am Gleisdreieck (żółty); źródło: Zentral- und Landesbibliothek Berlin, autor: Ferdinand Boehm  
 8. Fragment of Hobrecht's Plan from 1862 indicating the Generalszug axis (red) and the current boundaries of Park am Gleisdreieck (yellow); source: Zentral- und Landesbibliothek Berlin, author: Ferdinand Boehm



9. Fragment widoku Berlina z lotu ptaka z 2009 roku z zaznaczeniem osi Generalszug (czerwony) oraz granic Parku am Gleisdreieck (żółty); źródło: maps.google.de  
 9. Fragment of a satellite map of Berlin from 2009, indicating the Generalszug axis (red) and the boundaries of Park am Gleisdreieck (yellow); source: maps.google.de

kalizacji (najlepiej pobliskiej) „oddać” miastu tereny zielone. Fundusze na budowę tego parku pochodzą więc od deweloperów Potsdamer Platz, Leipziger Platz i Kolei Niemieckich (Deutsche Bahn), a nie z podatków mieszkańców. Po zjednoczeniu Berlina wiele firm zainteresowanych było tym terenem, jednak ich plany spotkały się z silnym protestem mieszkańców. Przez 40 lat teren ten, jako nieużytki miejskie porósł bowiem drzewami i krzewami a mieszkańcy przychodząc tu na spacer nie mogli już po latach wyobrazić sobie innego użytkowania niż park.

Stąd także w samym procesie projektowania sposobu zagospodarowania terenu partycypacja społeczna była bardzo silna. Co dwa tygodnie projektanci przedstawiali swoją koncepcję mieszkańcom, którzy zgłaszali własne uwagi. Markus Kohlke występując często w roli rzecznika mieszkańców dodaje, że oprócz spotkań z projektantami mieszkańcy mogli uczestniczyć w organizowanych dla nich warsztatach oraz przedstawiać swoje wizje zagospodarowania tego terenu na wspólnych spotkaniach w plenerze. Na podstawie różnych uwag mieszkańców architekci z Grün Berlin GmbH oraz Loidl Atelier nanosili sugerowane zmiany do planu. Oczywiście nie wszystkie oczekiwania mogły być uwzględnione, choć duża ich część została rozpatrzona. Większość mieszkańców jest dziś zadowolona z parku w tym miejscu. Niektórzy jednak uważają, że inwestycja była zbyt kosztowna (m<sup>2</sup> parku kosztował ok. 50 euro); inni, że zamiast zieleni urządzonej powinien nadal pozostać tu teren o dzikiej roślinności. Doświadczenia sprzed prac projektowych dowodziły jednak, że infrastruktura kolejowa byłaby wówczas dewastowana, a teren opanowany przez bezdomnych i chuliganów. O trafności decyzji i powodzeniu parku świadczą dziś tłumy odwiedzających, nie tylko mieszkańców pobliskich osiedli, a do Grün Berlin GmbH wpływa ogromna ilość pozytywnych opinii. Leonard Grosch, wspólnik z Atelier Loidl przyznaje, że proces projektowania wspólnie z mieszkańcami i klientem, powiązanie ich odmiennych oczekiwań w spójny plan i wizję projektantów było ambitnym, choć trudnym wyzwaniem projektowym. Zabrakło w nim wkomponowania w założenie parku tzw. osi kompozycyjnej „Generalszug”, widocznej w planie Berlina Jamesa Hobrechta z 1862 roku (il. 8-10).



10. Zaznaczenie istnienia osi Generalszug w posadzce. Fot: K. Foljanty, 2012

10. Generalszug axis. Photo: K. Foljanty, 2012

Niestety powiązanie obu części parku kładką w centralnej jego części nie było możliwe ze względu na wysoką trakcję kolejową przechodzącą prostopadle do tej osi oraz duże koszty wybudowania takiego połączenia.

Mimo niewątpliwego sukcesu inwestycji nie udało się do końca rozwiązać problemu wandalizmu, choć obszar parku posiada naturalne ogrodzenie od strony zachodniej i wschodniej, gdyż wyniesiony został 3-4 metry ponad poziom otaczającej go siatki ulic. Park nie jest zamykany na noc i nie ma w nim zainstalowanych kamer, stąd patrolowanie tak ogromnego terenu nie może całkowicie wyeliminować chuligaństwa. Nierozwiązanym problemem jest konieczność regularnego oczyszczania ścian z tzw. graffiti, co znacznie podwyższa koszty utrzymania parku (w ciągu pierwszych dwóch miesięcy po otwarciu parku zostało na ten cel wydane około 20 tys. euro). Leonard Grosch podkreśla, że ogrodzenie parku byłoby łatwe do realizacji ze względu na dwustronne wyniesienie terenu ponad poziom ulic, jednakże byłoby wbrew decyzji zamawiającego. Partner z Atelier Loidl nie jest zwolennikiem terenu w centrum miasta, który dostępny byłby tylko w określonych godzinach, albo gdzie odwiedzający byłiby pod stałą obserwacją kamer.

W Berlinie jest 35 parków<sup>3</sup> i ogrodów o powierzchni większej niż 15 ha. Tym, co wyróżnia Park am Gleisdreieck od innych terenów zieleni Berlina jest otwarta przestrzeń, gdzie mieszkańcy mogą spędzać

<sup>3</sup> Dane na podstawie informacji udostępnionych przez Administrację Senatu ds. rozwoju Berlina (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin)



11. Mosty kolejowe nad ulicą Yorkstraße. Fot. K. Foljanty, 2012  
 11. Railway bridges above Yorkstraße. Photo: K. Foljanty, 2012

czas razem, nie pozostając anonimowi; mogą razem uprawiać sport, porozmawiać, korzystając z dobrze zaaranżowanej, wspólnej przestrzeni. Interesujące, że w parku zorganizowano specjalne miejsce dla kobiet z Bośni, będące ukłonem w stronę integracji wielokulturowej społeczności Berlina. Leonard Grosch przyznaje, że pomysł ten, został zgłoszony na jednym ze spotkań z mieszkańcami, którzy chcieli mieć własny ogród, aby sadzić w nim swoje rośliny. Senat Berlina zgodził się na ten pomysł, a Markus Kohlke dodaje, że przy tej okazji włączono w teren parku istniejące tu od dawna ogródki działkowe. W zamian za możliwość pozostania w tym miejscu, działkowcy oferują swoje produkty na targu, który regularnie odbywa się na parkowym placu.

Elementem unikalnym na skalę europejską są w berlińskim parku Gleisdreieck mosty kolejowe

przeprowadzone nad ulicą Yorkstraße (il. 1, 2, 11). Budowa 45 mostów dla 3 prywatnych przewoźników kolei rozpoczęła się około roku 1875. Do dziś zostały zachowane 33 mosty, z których 10 jest nadal eksploatowanych. Zachowane konstrukcje podpór niektórych mostów stanowią żeliwne kolumny Hartunga<sup>4</sup>. Kolumny te, kiedyś typowe dla obiektów kolejowych, od kilkunastu lat są niestety sukcesywnie demontowane. Ze względu na duże koszty utrzymania trwa obecnie dyskusja, które z mostów nad Yorkstraße należy zatrzymać, a które trzeba będzie usunąć.

Ponieważ zachodnia część parku jest obecnie w trakcie zagospodarowywania i zostanie otwarta dopiero w 2013 roku, w już użytkowanej części wschodniej projektanci mogli ocenić jakie elementy parku dobrze funkcjonują, które trzeba zmienić (il. 2).

<sup>4</sup> Które w nieco zmienionej formie zastosowano również w kilku wiaduktach we Wrocławiu (obecnie można je jeszcze zobaczyć nad ulicami: Stawową i Generała Kazimierza Pułaskiego).



W wielu rozmowach i wywiadach prasowych arch. Leonard Grosch podkreślał, iż nie trzeba urządzać każdego metra kwadratowego przestrzeni, żeby park cieszył się powodzeniem. Architekci przypisując określonym przestrzeniom parków konkretne formy aktywności, wiedzą, że sukces projektu zależy od użytkowników, którzy wiedzą najlepiej jak wykorzystać tereny zieleni miejskiej dla uprawiania własnego hobby i zgodnie z własnymi potrzebami. Zatem przestrzeń parku powinna zmieniać się stale zależnie od potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Markus Kohlke podkreśla znaczenie permanentnych spotkań z mieszkańcami, które dla projektantów dostarczać będą sugestii zmian kształtu parku w przyszłości.

### Informacje o projekcie

Powierzchnia: całość: ok. 26 ha

Ostpark: ok. 17 ha/ Westpark: ok. 9ha

Koszt: całość: 18 mln Euro

Ostpark: ok. 9,5mln Euro/ Westpark: ok. 8,5mln Euro

Otwarcie: Ostpark: wrzesień 2011/ Westpark: jesień 2013

Zamawiający: Administracja Senatu do spraw rozwoju Berlina reprezentowana przez Grün Berlin GmbH

Projekt: Atelier Loidl Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, Berlin

Zarządzanie budową: Breimann Bruun Simons Landscape Engineering GmbH przy współpracy z Atelier Loidl

Atelier LOIDL

Biuro architektury zieleni założone w 1984 roku przez Hansa Loidla, od 2005 roku współnikami są:

Leonard Grosch, Bernd Joosten i Lorenz Kehl. Wybrane realizacje: Lustgarten, Berlin (2000), Rhinpark, Duisburg (2009), Feldbergstraße, Frankfurt (2009), Hirschgarten, Erfurt (2009).

Grün Berlin GmbH

Grün Berlin GmbH jako filia Senatu Berlina zarządza terenami zielonymi. Jest firmą non-profit, która wspiera zieloną metropolię w formułowaniu miejskich strategii rozwoju za pośrednictwem zespołu interdyscyplinarnego i czterech dywizji: Rozwoju Projektu, Zarządzania Projektem, Zarządzania Parkami i Marketingu.

### Bibliografia:

1. S. Hattig, R. Schipporeit, *Großstadt-Durchbruch*, Deutsches Technikmuseum Berlin und Jaron Verlag GmbH, Berlin 2002

2. S. Kroll, J. Lampeitl, K. Lanzke, *Die Yorckbrücken ein verkehrstechnisches Baudenkmal der Berliner Eisenbahngeschichte*, Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin, Berlin 2007

3. D. Załuski, *Dworce Kolejowe- śródmiejskie przestrzenie podróży*, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2010

4. *Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojenne*, red. W. Jarczewski, IRM, Kraków 2009

5. *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, red. M. Kochanowski, Gdańsk 2002

6. <http://www.atelier-loidl.de>

7. <http://www.gruen-berlin.de>

*Katarzyna Foljanty, mgr inż. arch.  
Doktorantka Wydziału Architektury  
Politechniki Warszawskiej*