

Rewitalizacja terenów portowych w Düsseldorfie nową marką miasta

Dr hab. inż. arch. Barbara Gronostajska, Politechnika Wrocławska

1. Wprowadzenie

Rewitalizacja (łac. *re+vita* – dosłownie: przywrócenie do życia, ożywienie) w myśl definicji to działanie polegające na ożywieniu zdegradowanych obszarów miast, np. przemysłowych. Celem jest znalezienie nowego zastosowania i doprowadzenie do stanu, w którym obszary te zmieniają swoją funkcję¹. Rewitalizacją może być objęta część miasta lub zespół architektoniczno-budowlany, które w wyniku przemian zachodzących w gospodarce, ekonomii, urbanistyce oraz życiu społecznym utraciły swoje pierwotne znaczenie i funkcję. Tak więc rewitalizacja jest „zespołem działań z zakresu budownictwa, planowania przestrzennego, ekonomii, polityki społecznej, których celem jest doprowadzenie do ożywienia, poprawy funkcjonalności, estetyki, wygody użytkowania i jakości życia w rewitalizowanym zespole”².

Lata powojenne były dla miast europejskich bardzo trudnym okresem. W odniesieniu do modelu stadiów rozwoju regionów miejskich (Klaasseni Scimemi³) dochodzi do kryzysu współczesnych miast, rozpoczyna się proces nazywany *urbansprawl*⁴.

Prestiżowe instytucje europejskie podjęły działania na rzecz renesansu miast. W latach 70. i 80. w krajach

Europy Zachodniej procesom odnowy zagospodarowania poddawano centralne obszary miast, często z zabudową z przełomu XIX i XX wieku. Renowacja zabudowy miejskiej była możliwa dzięki dużym dotacjom z budżetów poszczególnych państw oraz z budżetów gmin. Od początku lat 90., w miarę rozwoju gospodarki globalnej, w miastach krajów UE narastały problemy związane z „*upadkiem tradycyjnego przemysłu, powiększającym się bezrobociem oraz wykluczeniami społecznymi*”. Rozwiązywanie problemów społeczno-ekonomicznych i urbanistycznych wymagało nowej, zintegrowanej polityki terytorialnej państwa wobec zdegradowanych obszarów miejskich⁵.

Unia Europejska prowadzi szeroko zakrojone działania związane z polityką miejską. Znalazły one odzwierciedlenie w takich dokumentach, jak: Strategia Lizbońska⁶,

⁵ Równocześnie z tzw. naborami do programów i projektów oraz ich wdrażaniem rozwija się zarówno w łonie samorządów, jak i w świecie nauki refleksja nad koniecznością bardziej skutecznego, czyli – inaczej mówiąc – kompleksowego podejścia do problemów rozwoju lokalnego. Jest to refleksja nad projektami, które są w stanie zintegrować kilka cech równocześnie:

- po pierwsze – przynieść rozwiązania dla konkretnych problemów społecznych (bezrobocie, rozwój rynku pracy, poprawa warunków życia i mieszkania, w tym również osób starszych),
- po drugie – zapewnić trwałą ochronę środowiska przyrodniczego i kulturowego na terenach kryzysowych,
- po trzecie – umożliwić tym terenom wzrost gospodarczy, organizując i zapewniając jednocześnie warunki dla wzrostu tadu przestrzennego, estetyki przestrzeni publicznych i krajobrazu miejskiego,
- po czwarte – zapewnić poczucie tożsamości lokalnej i ułatwić identyfikację mieszkańców z przestrzenią, która staje się na powrót ich „małą ojczyzną” w procesie rewitalizacji.

⁶ W roku 2007 ogłoszono „Kartę Lipską na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich”. Ten dokument, podpisany również przez Polskę, wyrasta z nowego myślenia o polityce rozwoju miejskiego. Większy nacisk kładzie się na ochronę środowiska, zrównoważony rozwój, ochronę gleb przed zabudową. Jest to dostosowane do ogólnoeuropejskiej sytuacji demograficznej. W krajach Europy Zachodniej, a jeszcze bardziej w Europie Środkowej i Wschodniej gwałtownie spada liczba ludności miast. W najlepszym wypadku miasta europejskie liczyć mogą na stabilizację lub niewielki tylko wzrost liczby mieszkańców. Konieczne jest koncentrowanie działań na obszarach już zurbanizowanych. Ich odnowa i konsolidacja oraz działania na rzecz uspokojenia transportu, odbywa się np. przez wspieranie transportu publicznego, pieszych i rowerzystów. Równocześnie trzeba przeciwdziałać negatywnym zjawiskom społeczno-gospodarczym, w szczególności zagrożeniom ubóstwem i bezrobociem oraz segregacją i marginalizacją społeczną. Innymi słowy, chodzi o realizację jakościowego rozwoju miejskiego.

¹ Definicja podana w Wikipedii [1].

² Istnieje kilka grup problemów, na których skupia się rewitalizacja miast we współczesnej Polsce (2004): ożywienie opustoszałych śródmieść, które utraciły swoją rolę jako centra handlowe miast, poprawa jakości życia i odtworzenie więzi społecznych w wielkich osiedlach – „blokowiskach”, zagospodarowanie terenów przemysłowych lub opuszczonych przez wojsko [1].

³ Model uwzględnia relację między wzrostem liczby ludności w centrum miasta i w obwodzie regionu miejskiego i zakłada 4 etapy: *stadium urbanizacji* – występuje, gdy liczba ludności całego regionu rośnie, a wzrost w rdzeniu jest silniejszy od wzrostu w obwodzie, w którym może dojść nawet do spadku populacji; *stadium suburbanizacji* – występuje także, gdy populacja regionu rośnie, ale wzrost jest silniejszy w obwodzie, a w rdzeniu może zostać zarejestrowany spadek populacji; *stadium dezurbanizacji* – charakteryzuje się spadkiem liczby ludności w regionie jako całości. Spadek jest silniejszy w rdzeniu, w obwodzie może zostać zarejestrowany także wzrost populacji; *stadium reurbanizacji* – występuje gdy populacja regionu również spada, ale spadek jest silniejszy w obwodzie, a w rdzeniu może dojść nawet do wzrostu populacji. Ladislav Navotny, Trendy migracji i rozwój miejskiego regionu funkcjonalnego, Bratysława.

⁴ proces rozlewania się miast na obszary mniej intensywnej urbanizacji.

Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego, traktaty (zwłaszcza dotyczące polityki środowiskowej, funduszy strukturalnych i transeuropejskich sieci komunikacyjnych) oraz w dokumencie Acquis URBAN⁷, będącym zbiorem celów i priorytetów polityki miejskiej.

W myśl tych działań, na lata 2007–2013 UE przyjęła następujące priorytety:

- wzmocnienie roli miast w sieci osadniczej, głównie dotyczyć to miało obszarów metropolitalnych oraz tzw. miast-bram,
- ograniczenie ekspansji urbanizacji na nowe tereny,
- rewitalizacja miejskich obszarów zdegradowanych.

W rewitalizacji miejskich obszarów zdegradowanych uwzględnione zostały trzy cele: społeczne (rozwiązywanie problemów mieszkańców obszarów zdegradowanych), gospodarcze (ożywienie gospodarcze obszarów), urbanistyczne (odnowa zagospodarowania i zyski z podatków).

W latach 2000–2006 miasta w krajach UE stały się jednym z beneficjentów funduszy strukturalnych skierowanych na działania dotyczące rozwoju regionalne-

⁷ Acquis Urban – Agenda działań w zakresie polityki miejskiej

W trakcie Nieformalnego Spotkania Ministrów UE ds. polityki miejskiej, która odbyła się 29–30 listopada 2004 r. w Rotterdamie, ministrowie podpisali dokument Acquis Urban, zawierający zestaw wspólnych zasad decydujących o powodzeniu polityki skierowanych do obszarów miejskich.

Acquis Urban – co decyduje o powodzeniu polityk adresowanych do miast:

I. Priorytety: a) Zrównoważenie konkurencyjności gospodarczej, spójności społecznej oraz jakości środowiska, b) Miasta muszą być dobrym miejscem do życia, w którym ludzie dobrowolnie chcą mieszkać i które zachowują swoją tożsamość kulturową,

II. Mechanizmy udanej polityki miejskiej, c) Krajowe, regionalne i lokalne polityki sektorowe powinny być lepiej zintegrowane, d) Instytucje odpowiedzialne za dostarczanie usług, które mają wpływ na obszary miejskie, powinny uwzględniać konkretną sytuację w jakiej się one znajdują, e) Polityki miejskie powinny być długookresowe, f) Podejście odgórne do zarządzania powinno być równoważone oddolnym wzmacnianiem wspólnoty, g) Pomiedzy różnymi poziomami zarządzania pożądane są porozumienia, partnerstwo i zaufanie a nie rygorystyczne kontrole,

III. Włączanie stron zainteresowanych

h) Partnerzy publiczni, prywatni i lokalni w miastach powinni być włączeni w konstruktywną współpracę, i) Partnerstwo musi być zrównoważone i posiadać cechy odpowiedzialności demokratycznej wybieranych w wyborach władz lokalnych, j) Udział społeczny powinien być budowany na podstawie dialogu z ekspertami i stymulować wśród mieszkańców miast poczucie przynależności do miejsca,

IV. Osiąganie odpowiedniej równowagi przestrzennej

k) Polityki powinny być długookresowe i koncentrować się na obszarach potrzebujących wsparcia lub obszarach, które mogą stanowić o rozwoju miasta, l) Wyzwania społeczne w dzielnicach zdegradowanych muszą być powiązane z rozwojem potencjału gospodarczego w regionie, m) Należy wspierać współpracę instytucjonalną pomiędzy miastem a regionem, n) Należy wspierać zrównoważone sieci współpracy miast oraz współpracę funkcjonalną pomiędzy małymi, średnimi i dużymi miastami,

V. Wspieranie dobrych praktyk

o) Dobre praktyki oraz udane rozwiązania powinny być szeroko promowane, p) Powinna być prowadzona ewaluacja polityk, q) Podnoszone powinny być umiejętności związane z rewitalizacją osób zawodowo nią się zajmujących jak również partnerów społecznych i lokalnych władz, zaangażowanych w ten proces [3].

go. Ponadto – w ramach specjalnego programu dla miast, tzw. Inicjatywy Wspólnotowej URBAN⁸ – podejmowane były kompleksowe programy rozwoju miast, dotyczące również rewitalizacji obszarów zdegradowanych. W realizacji polityki spójności UE w latach 2007–2013 na miasta skierowano szczególną uwagę, a ich zadaniem ma być partnerstwo w przygotowywaniu programów operacyjnych. Dzięki temu miasta uzyskują znaczne środki na ich realizację i będą mogły swobodniej, niż w okresie poprzednim, dysponować finansami.

Obszarami działań objęte zostały przede wszystkim powojenne, peryferyjne dzielnice w dużych miastach, często zamieszkałe przez imigrantów. Nowym wyzwaniem stała się także regeneracja i rekultywacja dawnych terenów przemysłowych i ich adaptacja do nowych funkcji. W niektórych miastach europejskich tereny portowe (water fronty) stanowią istotną część zabudowy przemysłowej [2].

Wraz z omówionym upadkiem miasta, przy zwolnieniu, a nawet zahamowaniu jego wzrostu zaludnienia rozpoczęła się degradacja terenów portowych w obrębie miast, związana z upadkiem przemysłu stoczniowego, rozwojem konteneryzacji oraz innych technologii transportu morskiego, opartych na wykorzystaniu dużych statków. Tereny te znajdują się najczęściej w bardzo korzystnych lokalizacjach. Często w miejscach, gdzie miasta miały swój początek, czyli w centrach. To nie mogło zostać niezauważone przez władze miast. Tak więc pojawiły się nowe, inwestycyjnie atrakcyjne tereny.

Doświadczenia niemieckie na przykładzie portu w Düsseldorfie

Podobna sytuacja występowała również na terenie Niemiec. Po wojnie kraj był bardzo zniszczony. W wielu miastach zachowana tkanka budowlana wahała się od 90% aż do 7% (6 miast niemieckich). Przystąpiono więc do nowych inwestycji. Lata powojenne na terenie Niemiec charakteryzowały się rozwojem budownictwa na nowych terenach oraz ekstensywnym rozwojem starych dzielnic. Na nowych terenach powstawały nowe osiedla mieszkaniowe, które spowodowały migrację ludności oraz przesunięcie kapitału na nowe tereny, jednocześnie powodując zubożenie śródmieść miejskich, a także koncentrację na nich ludności ubogiej i imigrantów.

Od lat 70. rozpoczęto działania mające na celu zdekapitalizowanie zdegradowanych zasobów budowlanych. Opracowano do tego celu system działania określany jako „rewitalizacja klasyczna”, który został oparty o interwencję sektora publicznego. W tym celu uchwalono w roku 1971 ustawę o wspieraniu rewitalizacji miast

⁸ więcej na ten temat http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/newsroom/document/pdf/saarbrucken_urban_en.pdf.



Rys. 1 Widok na baseny portowe, [5]



Rys. 2 Widok zabudowy portu handlowego, [5]

(*Staedtebaufoerderungsgesetz*), uruchamiając równocześnie specjalne publiczne środki wspierające (*Staedtebaufoerderungsmittel*) [4].

Wśród krajów europejskich Niemcy posiadały największy potencjał związany z przemysłem stoczniowym oraz portowym. Większość dużych miast Niemiec są to liczące się porty morskie (Hamburg, Lubeka, Kilonia) albo śródlądowe (Düsseldorf, Brema, Kolonia). W miastach tych olbrzymie połacie obszarów zlokalizowanych w sąsiedztwie historycznych centrów, przeznaczone były na tereny portowe tzw. *Hafen*.

Wraz z upadkiem miasta przemysłowego oraz przemysłu stoczniowego, degradacji uległy tereny portowe. Nie mogły pozostać niezauważone w kontekście

dbanych lokalizacjach miast portowych. Ostatnie lata to wspaniała kariera i swoisty renesans *waterfrontów*, które stają się nowymi „sercami miast”, kształtującymi ich nową markę.

Jednym z ciekawych przedsięwzięć rewitalizacji *waterfrontów* jest przykład portu w Düsseldorfie. Miasta położonego w dolnej części Renu, przy delcie rzeki Dussel, która wpływa do Renu. Główna część miasta, z wyjątkiem czterech okręgów, położona jest na prawym brzegu Renu. Po drugiej stronie Renu, na delcie rzeki Erft zbudowano miasto Neuss.

Choć historia miasta jest bardzo długa, to dzieje portu są stosunkowo krótkie i sięgają XIX wieku, kiedy to po przeanalizowaniu lokalizacji, podjęto decyzję



Rys. 3 Plan portu z podziałem na rejony przeznaczone



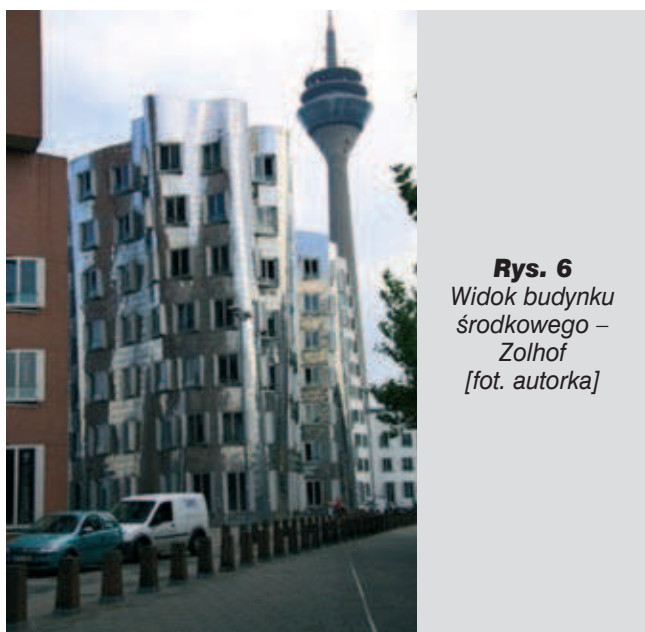
Rys. 4. Widok ukazujący kolejność prowadzonych działań do rewitalizacji [5]

poszukiwań tożsamości miast oraz charakterystycznych lokalnych cech. Tereny te zlokalizowane w sąsiedztwie wody, z charakterystycznym ukształtowaniem terenu, licznymi wartościowymi obiektami oraz technicznymi elementami wyposażenia portów (np. żurawie portowe) z punktu widzenia architektury i urbanistyki kreują nowe wartości w opuszczonych, zanie-

o budowie portu. W wyniku podjętych decyzji w roku 1866 powstaje budynek magazynu portowego. W 1880 berliński architekt Plock otrzymuje zlecenie wykonania projektu portu, który zostaje otwarty w 1896 roku. Zajmuje powierzchnię 80 ha i stosunkowo szybko rozwija się, powstają nowe budynki, tj. młyn, budynek celny, spedycyjny.



Rys. 5 Widok budynków Zolhof [fot. autorka]



Rys. 6
Widok budynku
środkowego –
Zolhof
[fot. autorka]

W skład portu wchodzi 3 baseny portowe kolejno, (rys. 1): A – port handlowy, B – port drzewny, C – port handlowy. Najbliżej miasta zlokalizowany jest Bergerhafen, którego skala obiektów architektonicznych świadczyła o randze oraz zamożności portu (rys. 2). W czasie II wojny światowej port został poważnie zniszczony. Aż do lat 60. port był stopniowo odbudowywany. W połowie lat 60. port osiągnął największy zasięg aż 8 doków, wzdłuż 55 hektarów powierzchni wody. Nie tylko w porcie ale w mieście zaszły zmiany. Przemodelowane zostały stare granice, ze względu na bliskość centrum. Niegdyś port znajdował się na południowej granicy miasta, a teraz leży prawie w centrum (900 m od Starego Miasta, 1200 m do Königsallee). Podobnie jak w innych miastach, za sprawą zmian w przemyśle, rosnącej migracji transportu towarowego na drogi lądowe, pojawienie się innych struktur w sektorach transportu oraz magazynowania, w la-

tach 70. znaczenie portu spada. Miasto potrzebuje jednak nowych obszarów, aby wykonywać swoje obowiązki jako stolicy landu i międzynarodowej metropolii gospodarczej. W roku 1973 port zostaje przekazany miastu z zaleceniem jego reorganizacji, powiązaniu go z głównym dworcem kolejowym, oraz ze względu na interesującą lokalizację, wprowadzeniu nowych aktywności. W 1974 roku Rada Miasta zdecydowała się ograniczyć port do 33 hektarów. Na tej podstawie Urząd Miasta i Zakład Gospodarki Komunalnej, stworzyły koncepcję przyszłości portu w Düsseldorfie. Koncepcja ta miała na celu zapewnienie zaplecza dla firm transportu lądowego oraz utrzymanie i tworzenie nowych miejsc pracy. Przebudowa portu miała 4 fazy realizacji, (rys. 3). W pierwszym etapie powstały prestiżowe obiekty: *Rhine Tower*, Parlamentu i WDR. W roku 1985 Rada Miasta postanowiła tereny zlokalizowane przy Kaistraße w bezpośrednim sąsiedztwie miasta przeznaczyć na szeroko pojęte „media”. Pomysł zlokalizowania tu mediów miał być elastyczny i przynieść duże wpływy. Projekt okazał się słuszny, po podliczeniu kosztów miasto zyskało 25 mln euro.

Kolejne decyzje zapadły w roku 1976 i tereny portu rozpoczęto kolejno, systematycznie restrukturyzować. Działania miały być prowadzone w 3 lokalizacjach, (rys. 4):

1. BergerHafen/Zollhafen, teren o powierzchni 10 ha. – lata realizacji 1976–1991.
2. Zollhof/Kaistraße/Handelshafen, teren o powierzchni 9 ha. Lata realizacji 1983–2001, całość ukończono w 2010 roku. Na obszarze tym znalazła się prestiżowa zabudowa Medienhafen ukończona w roku 2010.
3. Speditionstraße/Franziusstraße, teren o powierzchni 11,5 ha, inwestycje zlokalizowane na tym terenie jeszcze nie zostały w całości zrealizowane. Realizacja inwestycji trwa od roku 1993.

Na terenie portu w Düsseldorfie pomimo kryzysu prace projektowe i budowlane wciąż trwają, jak do tej pory



Rys. 7
Charakterystyczne
okna



Rys. 8. Aksonometria prezentująca budynki Medienhafen w budynkach Zolhof, [fot. autorka]

najbardziej renomowaną lokalizacją jest obszar Zollhof/Kaistraße/Handelshafen, z zabudową Medienhafen, (rys. 8).

Kontynuacja rewitalizacji w sąsiedztwie Kaistraße miała na celu mocniejsze ożywienie gospodarcze tego terenu. Głównym założeniem było stworzenie nowoczesnego rejonu jako miasta kreatywnego z licznymi zapleczeniami multimedialnymi, biurami, usługami outsourcingu, sklepami, kwiaciarniami, zakładami fryzjerskimi, hotelami, restauracjami i terenami rekreacyjnymi.

Zgodnie z założeniami, zachowano historyczny plan portu wraz z jego istniejącą tkanką budowlaną, która została jedynie zmodernizowana. Utrzymano charakter architektoniczny budynków portowych jako „niezmienionych świadków” minionych wydarzeń. Zostały odnowione i wyposażone w najnowocześniejszy sprzęt IT i media. Przywrócono im stary blask. Do realizacji nowych obiektów zaproszono wielu wybitnych architektów niemieckich i międzynarodowych. Powstały imponujące budynki zaprojektowane przez takie gwiazdy, jak: Frank Ghery, Steven Holl, David Chipperfield.

Całość została dopełniona świetnie skomponowanymi przestrzeniami publicznymi. W starym porcie handlowym, w klasycznych murach nabrzeżnych, pojawiły się kute żelazne balustrady, żeliwne pachotki, oświetlenie, miejsca wypoczynku i spotkań a odrestaurowane żurawie portowe stanowiące łącznik kulturowy pomiędzy tym co było, a tym co jest, przypominają wciąż o czasach minionych.

Przechodząc się portowymi bulwarami nie sposób przejść obojętnie obok budynku, a właściwie zespołu budynków Zolhof F. Gehrego, (rys. 5).

Realizacja Zolhof posiada, podobnie jak port, burzliwą historię. Powstał na miejscu wyburzonego, w wyniku błędnych decyzji, starego budynku. Pierwsza wersja nowego Zolhof powstała na desce projektowej słynnej z wizjonerskich pomysłów Zahy Hadid. Niestety jej dekonstrukcyjny projekt zrodził wiele problemów i realizację, tego prestiżowego obiektu zlecono innemu, światowej sławy architektowi, Frakowi Gheremu. W momencie podpisania umowy miał on już na swoim koncie wiele

wybitnych realizacji, które wielkimi literami wpisały się w dzieje współczesnej architektury.

Zaprojektowany przez Ghereggo Zolhof to zespół trzech kontrastujących budynków, tworzący niespotykaną w skali i formie rzeźbę.

Podobna, miękka forma budynków skonstrastowana jest zróżnicowanym materiałem i kolorem. Portowy wiatr delikatnie opływa zaokrąglone ściany budynku, by zatrzymać się na nieregularnie wysuniętych z fasady, kubicznych oknach, (rys. 7). Środkowy budynek to jakby lustro, w którym jak w zwierciadle odbijają się dwa boczne, niższe budynki. (rys. 6).

Rzeczywiście, budynki Zolhof to obiekty pełne gracji i niezwykłości, które w surową architekturę portu wprowadzają inny świat – świat radości, swobody, a może i odrobinę kiczu.

3. Podsumowanie

Waterfronty, bo tak popularnie nazwano zrewitalizowane tereny poportowe, to obecnie doskonałe tereny inwestycyjne. Ulokowane w bliskości historycznych centrów miast stają się nową wizytówką, nową marką tych miast. Można zauważyć, że większość zrewitalizowanych *waterfrontów*, aby przyciągnąć nie tylko inwestorów, ale również odwiedzających, w swej ofercie architektonicznej posiadają obiekty, które są ikonami współczesnej architektury. I tak w Bilbao, przyciąga turystów nie historyczne stare miasto, lecz słynne Muzeum Guggenheima, projektu wcześniej wspomnianego F. Gerhego Hamburgski *HafenCity* to dobiegająca końca budowa filharmonii Herzoga&de Meurona. Ta szklana konstrukcja niczym obłok zawieszona została nad całym założeniem. Wreszcie opisany Düsseldorf z budynkami Zolhof. Wszystkie te budynki zachwycają i sprawiają, że miasta stają się coraz piękniejsze, poprawiają swój wizerunek i chętniej je odwiedzamy.

BIBLIOGRAFIA

- [1] <http://pl.wikipedia.org/wiki/Rewitalizacja>
- [2] Topczewska T., Rewitalizacja miast w polityce państwa, [w] Człowiek i Środowisko 31 (1–2), 2007, s. 5–35
- [3] http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_regionalna/rozwoj_miast/Strony/AcquisUrban.aspx
- [4] Billert A., Problemy rewitalizacji w Polsce na tle doświadczeń niemieckich. <http://www.poznan.pl/mim/public/s8a/pages.html?co=li-st&id=1025&ch=6187&instance=1017&lang=pl>
- [5] <http://www.duesseldorf.de/planung/hafen/einzelprojekte/index.shtml>