

Marta ŚLUSARCZYK¹

REWITALIZACJA ZDEGRADOWANYCH TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH NA WYBRANYCH PRZYKŁADACH Z TERENU NIEMIEC

Po okresie dominacji przemysłu ciężkiego w 2 połowie XX wieku pozostały nieużytkowane i zdegradowane tereny hut, kopalń, fabryk bawełny, cementowni, doków, linii transportowych oraz kamieniołomów. Obszary te obecnie pełnią role drugoplanowe, czasem uzupełniając jedynie współczesne funkcje, niejednokrotnie zupełnie inne od tych pierwotnych. Zatem ich rewitalizacja jest szczególnie ważnym zadaniem i jednym istotniejszych problemów współczesnych miast. W niniejszym artykule zaprezentowano wybrane przykłady rewitalizacji z terenu Niemiec: HafenCity w Hamburgu; Spinnerei From Cotton to Culture w Lipsku oraz Park am Gleisdreieck w Berlinie. HafenCity w Hamburgu – to realizacja nowej dzielnicy portowej, obejmującej hotele, sklepy, biura, budynki użyteczności publicznej i zabudowę mieszkaniową oraz liczne przestrzenie publiczne. Spinnerei From Cotton to Culture w Lipsku pokazuje jak pierwotną fabrykę bawełny zamieniono na ośrodek produkcji artystycznej. Mieści on m.in. pracownie i sale wystawowe, jednocześnie zachowując industrialny charakter budynków. Natomiast Park am Gleisdreieck jest przykładem przekształcenia nieczynnego fragmentu linii kolejowej w Berlinie w nowoczesny, ogólnodostępny park miejski. Realizacje te są dowodem na to, że odpowiednio przeprowadzona rewitalizacja, dostosowana do konkretnych warunków, pozwala na ożywienie istniejącej struktury, przy jednoczesnym jak najlepszym wykorzystaniu jej walorów. Przywołane w artykule przykłady mogą posłużyć jako inspiracje dla władz do rewitalizacji przestrzeni postindustrialnych polskich miasta takich jak m.in. Rzeszów.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, HafenCity Hamburg, Spinnerei, Park amGleisdreieck.

1. Wstęp

Kiedy na początku XIX wieku wynaleziono maszynę parową i zapoczątkowano przemysłową rewolucję, zapewne nikt się nie spodziewał, że w tak dużym

¹ Marta Ślusarczyk, doktorantka, Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, tel.: 787 901 118; e-mail: marta.b.slusarczyk@gmail.com

stopniu przyczynią się one do rozwoju miast. Powstające licznie zakłady przemysłowe przyciągały pracowników nawet z najdalszych okolic. Liczba ludności gwałtownie wzrastała, a w celu zaspokojenia jej potrzeb tworzono osiedla mieszkaniowe przeznaczone specjalnie dla pracowników. Powstawały nowe miasta, a istniejące powiększono o kolejne obszary. Przez następne dwa stulecia rozwijająca się gospodarka przemysłowa była motorem napędzającym dla licznych ośrodków miejskich. Wskutek kolejnych przemian gospodarczych, ekonomicznych i społecznych ich znaczenie znacznie zmalało. Niegdyś tętniące życiem wielkie fabryki, dziś już nie spełniają swojej funkcji. Po erze wielkiego, ciężkiego przemysłu pozostały nieużytkowane i zdegradowane obszary hut, kopalń, fabryk bawełny, cementowni, doków i portów przeładunkowych czy linii transportowych, a także tereny magazynowania i składowania, kamieniołomy i inne, które towarzyszyły i uzupełniały funkcje przemysłowe lub znajdowały się w obrębie ich oddziaływania. Obecnie obszary te pełnią role drugoplanowe, czasem jedynie uzupełniają współczesne funkcje, niejednokrotnie zupełnie inne od pierwotnych. Ich rewitalizacja jest szczególnie ważnym zadaniem i jednym z istotniejszych problemów współczesnych miast. W niniejszym artykule przedstawiono wybrane przykłady rewitalizacji terenów poprzemysłowych pochodzące z terenu Niemiec: Hafencity w Hamburgu; Spinnerei From Cotton to Culture w Lipsku oraz Park amGleisdreieck w Berlinie [1-12].

2. Hafencity Hamburg

Hafencity w Hamburgu to urbanistyczny projekt realizacji nowej dzielnicy powstającej w zrewitalizowanej przestrzeni północnej części portu nad rzeką Elbą, w bezpośrednim sąsiedztwie historycznego centrum miasta, o powierzchni brutto 157 ha, obejmującej hotele, sklepy, biura, budynki użyteczności publicznej i zabudowę mieszkaniową oraz liczne przestrzenie publiczne (rys. 1.). Port zamknięto w 1997 roku. Stracił on na znaczeniu w połowie XX wieku, kiedy po wynalezieniu kontenera przekształceniom uległ transport śródlądowy i morski. Zlokalizowane w pobliżu miasta baseny portowe okazały się zbyt małe i płytkie dla nowych statków kontenerowych, a istniejąca przestrzeń magazynowa nie była wystarczająco duża pod obsługujące je urządzenia.² [10]. Rozwijający się pod koniec XIX wieku przemysł morski spowodował modernizację oraz rozbudowę portu w Hamburgu. Z tego powodu wyburzono dwie dzielnice, Kehrwieder i Wandrahm, zamieszkiwane przez ponad 20 tysięcy ludzi. Kamienice zostały zastąpione przez obiekty składów i magazynów „Miasta Spichrzów”. Przy-

² Źródło: <http://www.hafencity.com/de/ueberblick/die-hafencity-alt-und-neu-im-dialog.html> [dostęp: 30.06.2017].

wrócenie życia miejskiego stanowi powrót do korzeni miasta i jego wodnej tożsamości, z powrotem przybliża śródmieście do rzeki Łaby.³

Pierwsze szanse na wykorzystanie przestrzeni starych doków, magazynów i spichlerzy władze miasta zauważyły już na początku lat 90. Po przeprowadzeniu wstępnych badań, zaczęto wykupywać grunty od prywatnych właścicieli, tak aby cały obszar należał do Portu i Magazynu Miasta Hamburg GmbH (od 2004 roku Hafencity Hamburg GmbH). Początkowo propozycje rozwoju powstały nieoficjalnie i zostały przedstawione władzom miast przez znanego architekta Hamburga Volkwina Marga w grudniu 1996 roku. 7 maja roku następnego, ówczesny burmistrz Hamburga Henning Voscherau ostatecznie przedstawił społeczeństwu „Wizję Hafencity”. W kwietniu 1999 roku otwarto konkurs na utworzenie projektu urbanistycznego – Masterplanu. Zwycięzcę wybranego przez międzynarodowe jury ogłoszono drugiego października – został nim Hamburgplan, holendersko-niemiecki zespół z Kees Christiaanse z ASTOC. Zwycięski projekt formułujący plan przebudowy północnej części portu został zatwierdzony przez Senat Hamburga 29 lutego 2000 roku jako Masterplan. Następnym krokiem było przedstawienie planu opinii publicznej. Głównymi założeniami były m.in. włączenie dawnego portu w obszary śródmiejskie, intensywna interakcja istniejących i nowych budynków oraz wody, włączenie nowych obiektów w koncepcję ochrony przeciwpowodziowej oraz publiczny charakter parterów obiektów. Poprzez realizację kolejnych etapów planu powierzchnia byłego portu miała zostać przekształcona w ekskluzywną dzielnicę, z różnymi rodzajami zabudowy mieszkalnej, biurami oraz obiektami kulturalnymi i rekreacyjnymi⁴ [6].

Całość obszaru podzielono na trzy części: Zachodnią (Westliche Hafencity), Centralną (Zentrale Hafencity) oraz Wschodnią (Östliche Hafencity). W każdej z nich wyodrębniono po 3-4 kwartały: Am Sandtorkai / Dalmannkai, Am Sandtorpark / Grsbrook i Strandkai w części Zachodniej; Überseequartier, Elbtorkai, Am Lohsepark i Brooktorkai / Ericus w części Centralnej; oraz Oberhafen, Baakenhafen i Elbbrücken w części Wschodniej.⁵ Jako pierwszą zrealizowano część Zachodnią, część Centralna jest prawie ukończona, w części Wschodniej budowa dopiero się rozpoczęła, a jej ukończenie planuje się na 2025 rok⁶ [10]. Część ta jest bardziej rozbudowana, ale jednocześnie mniej zintegrowana z miastem. Baakenhafen skupia się na funkcji mieszkaniowej oferującej różne możliwości spędzenia wolnego czasu. Wynika to z największej bliskości

³Nowicka-Rejzner U., Rejzner K. A., *Przestrzeń publiczna w obszarach rewitalizowanych – na przykładzie Hafencity*, [w:] *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 3 – A/2012, Zeszyt 12, rok 109, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2012, s. 123.

⁴Nowicka-Rejzner U., Rejzner K. A., *Przestrzeń...* op. cit. s.122 oraz <http://www.hafencity.com/de/ueberblick/hafencity-die-genese-einer-idee.html> [dostęp: 30.06.2017].

⁵ Źródło: <http://www.hafencity.com/> [dostęp: 30.06.2017].

⁶ Źródło: <http://www.hafencity.com/> [dostęp: 30.06.2017].

rzeki oraz najmniejszej ilości hałasu. Oberhafen stanowi kwartał działalności twórczej i kulturowej, jednocześnie będąc pewnego rodzaju buforem. Kwartał Elbbrücken, który znajduje się najbliżej głównych ciągów komunikacyjnych miasta przeznaczony jest na funkcje bardziej komercyjne, takie jak sklepy czy przedsiębiorstwa oraz mniej spokojny rodzaj zabudowy mieszkaniowej⁷ [10].

HafenCity promowane jest jako „dzielnica zrównoważonego rozwoju”, dlatego też bardzo ważną rolę odgrywają przestrzenie otwarte (25%) – w szczególności otwarte przestrzenie publiczne (28 ha) występujące m.in. w postaci parków, miejsc przeznaczonych do odpoczynku, zabaw, ćwiczeń fizycznych oraz promenad poprowadzonych nad wodą (10.5 km nadbrzeża dostępnego publicznie). W części Zachodniej większość przestrzeni miejskich została zaprojektowana przez biuro architektoniczne EMBT ArchitectesAssociats. Połączone są one ze sobą za pomocą deptaków lub leżą w pobliżu promenady. Wymienić tutaj należy m.in. kilkupoziomowe tarasowe schody schodzące do wody – Magellan-Terrassen, tradycyjny port, Marco-Polo-Terrassen – stanowiące zieloną, miękką strukturę z drzewami, wyspami trawy i utwardzone drewnianymi deskami oraz Vasco-da-Gama-Platz będący popularnym miejscem spotkań, gdzie można zagrać w koszykówkę lub coś zjeść.

W centrum założenia zlokalizowano Loshepark – największy ciągły park w HafenCity, ukończony w 2016 roku. Jest czymś w rodzaju „Hamburskiego Central Parku”. Zajmuje około 4 ha powierzchni przestrzeni zielonej o różnych funkcjach. Otwarty konkurs wygrało biuro Vogt Landschaftsarchitekten AG z Zurichu. Oprócz miejsca rekreacji i odpoczynku stanowi także miejsce pamięci – trzyczęściowa stacja kolejowa jest pomnikiem historii deportacji. W latach 1940-1945 w Hamburgu zamordowano 8 tysięcy osób żydowskiego pochodzenia.⁸ Oprócz Loshepark funkcjonują także dwa inne parki: rekreacyjny Sandtorpark oraz Grasbrookpark⁹ (rys. 1-2) [6, 10].

Bardzo ważnym aspektem w projektach i realizacjach o takiej skali jest komunikacja. Rewitalizowany obszar z miastem połączony jest przy pomocy 25 mostów drogowych i kładek pieszo-rowerowych¹⁰. Komunikację zbiorową pełni utworzony w 2012 dodatkowy odcinek linii metra (U-Bahn) oraz dwie linie autobusów miejskich – miasto kładzie bardzo duży nacisk na transport bezemisyj-

⁷Źródło: <http://www.hafencity.com/html> [dostęp: 30.06.2017].

⁸ Źródło: <http://www.hafencity.com/de/konzepte/die-stadt-der-plaetze-parks-und-promenaden.html> [dostęp: 30.06.2017].

⁹Nowicka-Rejzner U., Rejzner K. A., *Przestrzeń...* op. cit. s.124.

¹⁰ Źródło: <http://www.hafencity.com/de/konzepte/attraktive-anschluesse-zur-555-alten-555-innen-stadt.html> [dostęp: 30.06.2017].

ny.¹¹ Z powodu wyspiarskiego charakteru miejsca, odnowiono stare lub zbudowano nowe mosty, jednak w samej dzielnicy dużą uwagę zwrócono na komunikację rowerową oraz pieszą. Ograniczenie ruchu kołowego zwiększa jakość przestrzeni, ogranicza zanieczyszczenia oraz hałas, zachęca mieszkańców do większej aktywności fizycznej, co idealnie wpisuje się w ideę zrównoważonego rozwoju [2, 4, 10].



Fot. 1. Hafencity Hamburg – fragment zrewitalizowanej historycznej zabudowy portu – Speicherstadt, archiwum własne

Fot. 1. Hafencity Hamburg – a fragment of the revitalized historical port development – Speicherstadt, own archives

¹¹ Źródło: <http://www.hafencity.com/de/konzepte/die-neue-u-bahn-linie-u4.html> oraz <http://www.hafencity.com/de/konzepte/urbane-mobilitaet-die-stadt-der-vielen-kurzen-wege-.html> [dostęp: 30.06.2017].



Fot. 2. Hafencity Hamburg – przykład nowoczesnej zabudowy mieszkaniowej, archiwum własne autora

Fot. 2. Hafencity Hamburg – an example of modern housing development, the author's own archives

3. Leipziger Baumwollspinnerei

Spinnerei From Cotton to Culture w Lipsku to przykład rewitalizacji, która dzięki odpowiednim krokom pozwoliła na swobodną zmianę funkcji obiektu. Bez znaczących przekształceń architektonicznych czy urbanistycznych, obszar ten stał się nowym miejscem kultury, który przyciąga odwiedzających, a artyści chętnie zakładają tutaj swoje pracownie. Była fabryka bawełny jest zlokalizowana w Lindenau – zachodniej dzielnicy Lipska i znajduje się w kwartale zabudowy ograniczonym ulicami: Thüringerstraße, AlteSalzstraße, Saarländer Straße oraz Spinnereistraße. Zajmuje około 6 ha¹² powierzchni. Zachowanych jest 20 z 24 ceglanych budynków (cztery hale dużych młynów i budynki funkcjonalne) o około 100 tysiącach metrów kwadratowych łącznej powierzchni użytkowej. Przez najemców wynajęte jest 70%.¹³ Spinnerei jest autentycznym miastem fabrycznym pochodzącym z przełomu XIX i XX wieku udostępnionym do zwiedzania oraz dającym możliwość wynajmu pomieszczeń (rys. 3.) [11].

Początki historii fabryki bawełny w Lipsku sięgają końca XIX wieku. Wybudowano wtedy pierwszą przędzalnię, budynek mieszkalny oraz administracyjny. Z upływem lat fabryka rozrosła się do dużego założenia obejmującego obiekty fabryczne, administracyjne oraz zabudowę mieszkaniową przeznaczoną

¹² To samo źródło podaje także informację 10 ha.

¹³ Źródło: <http://www.spinnerei.de/lage.html> [dostęp: 15.06.2017].

dla robotników (m.in. budynki wzdłuż Thüringerstraße), a także elektrownię zaopatrującą założenie w energię, szkołę i przedszkole przeznaczone dla dzieci pracowników, łaźnię czy budynek straży pożarnej. Była niczym miasto w mieście, posiadała własne sklepy i park.¹⁴

Produkcja nici trwała aż do początku 1993 roku. Przedsiębiorstwo zostało zlikwidowane, a pracowników zwolniono. W sierpniu tego samego roku obiekt został zakupiony przez firmę, która do 2000 roku zajmowała się produkowaniem kordów do opon samochodowych. Wtedy to ostatecznie zamknięto ostatnią linię produkcyjną. Dzięki nowemu administratorowi rozpoczął się kolejny etap życia fabryki. Wiele sal nie było zajętych przez produkcję, dlatego postanowiono wykorzystać je równolegle na alternatywne projekty. Odbyła się letnia akademia, wolne pomieszczenia udostępniono pierwszym artystom, którzy utworzyli tutaj swoje studia. Firmy architektoniczne założyły biura, prowadzono warsztaty i otwierano sale wystawowe. W 1998 roku odbyły się pierwsze zajęcia z tanga. Rok później swoją tymczasową siedzibę otworzył tutaj Lepziger Schauspielhaus.¹⁵

26 lipca 2001 roku nieruchomość zakupił kolejny właściciel, który docenił obiekty oraz dostrzegł niesamowitą atmosferę i potencjał miejsca. Starą fabrykę bawełny zamienił na prawdziwą „fabrykę sztuki”. Zamiast tworzyć nowe formy, co wiązałyby się z dodatkowymi kosztami, postanowił postawić na zasoby tego co już istniało i zainwestował w remont istniejących budynków. Pozwoliło to na kontynuowanie wynajmu, teraz już większej ilości pomieszczeń, na dotychczasowych warunkach oraz zachowaniu autentycznych cech miejsca. Te pierwsze działania zaczęły przyciągać kolejnych artystów i najemców, co zapewniło wpływ środków na następne działania związane z rozwojem miejsca.¹⁶ Dzisiaj mieszczą się tutaj liczne pracownie, biura różnych przedsiębiorstw (niekoniecznie związanych z działalnością artystyczną, jak np. producenci win, dystrybutorzy fortepianów), galerie sztuki i sale wystawowe oraz kawiarnia.

Zabudowa fabryczna to solidne budynki z czerwonej cegły o grubych murach, delikatnym detalu architektonicznym i dużych oknach pochodzące z lat 1884-1907. Praktycznie od początku XX wieku nie przechodziły znaczących przekształceń. Dodatkowe elementy, które powstały w okresie NRD zostały usunięte. W celu zapewnienia większej ilości światła i przestrzeni rozebrano zabytkowy bunkier węglowy z budynkami kotłowni oraz pochodzącą z 1925 roku halę nr 8. Symbolicznym elementem, widocznym z dużej odległości jest 50 metrowy komin. Udało się go zachować dzięki funduszom publicznym przeznaczonym na ochronę zabytków¹⁷ [11].

¹⁴ Źródło: <http://www.spinnerei.de/gruendereuphorie.html> [dostęp: 15.06.2017].

¹⁵ Źródło: <http://www.spinnerei.de/endgueltige-deindustrialisierung-neubeginn.html> [dostęp: 15.06.2017].

¹⁶ Źródło: <http://www.spinnerei.de/from-cotton-to-culture.html> [dostęp: 15.06.2017].

¹⁷ Źródło: <http://www.spinnerei.de/from-cotton-to-culture.html> [dostęp: 15.06.2017].

Spinnerei From Cotton to Culture wciąż pamięta o swojej tradycji. Jedna z sal poświęcona jest pamiątkom i pozostałościom po czasach, kiedy fabryka była ogromnym producentem bawełny. Dzięki łagodnemu przejściu od produkcji do obiektu pełniącego funkcje kulturalno-wystawiennicze (polegającemu na rozpoczęciu zmian funkcjonalnych równoległe do demontażu linii produkcyjnych) budynki nie zdążyły popaść w ruinę ani ulec zniszczeniu. Przed wprowadzeniem się kolejnych użytkowników, pomieszczenia były każdorazowo remontowane i odnawiane tak, aby zachować swój industrialny charakter. Spokojne przejście zmiany sposobu użytkowania pozwoliła na zachowanie klimatu miejsca, który jest charakterystyczną cechą sprawiającą, że była fabryka bawełny jest chętnie odwiedzana zarówno przez mieszkańców jak i turystów.



Fot. 3. Fragment historycznej zabudowy Baumwollspinnerei w Lipsku, zbiory własne autora

Fot. 3. Fragment of historical buildings Baumwollspinnerei in Leipzig, the author's own archive

4. Park amGleisdreieck w Berlinie

Sytuacja jaka panowała w Berlinie po II wojnie światowej spowodowała, że wiele z istniejących wcześniej dworców czołowych nie odbudowano lub zostały całkowicie wyburzone. Nie były już potrzebne ze względu na ograniczenie połączeń między zachodnią częścią miasta a okolicą. Park amGleisdreieck jest przykładem rewitalizacji terenów pokolejowych, przekształconych na nowoczesny, ogólnodostępny park miejski. 2 września 2011 roku otwarto pierwszą – wschodnią (Ostpark), dwa lata później drugą – zachodnią część (Westpark) za-

łożenia parkowego o łącznej powierzchni 26 ha, znajdującego się na granicy dzielnic Kreuzberg i Schöneberg. Autorami projektu zagospodarowania są zwycięzcy konkursu z 2006 roku – architekci z biura Atelier LoidlLandschaftsarchitektenundStadtplaner w Berlinie. Zamawiającym – Administracja Senatu ds. rozwoju Berlina, reprezentowana przez Grün Berlin GmbH. W proces projektowania zaangażowano również lokalną społeczność. Mogła ona składać własne propozycje, które następnie były omawiane na regularnych spotkaniach z projektantami. Oprócz konsultacji mieszkańcy mieli możliwość uczestniczenia w przeprowadzonych specjalnie dla nich warsztatach oraz mogli przedstawiać swoje pomysły na spotkaniach w plenerze¹⁸ [3]

Park amGleisdreieck powstał w miejscu, którego nazwa pochodzi od trójkąta torowego¹⁹, czyli od rodzaju układu przestrzennego torów, który umożliwia zawracanie lub kierowanie jadących pociągów w jednym z trzech zbiegających się kierunków. Pod koniec XIX wieku wybudowano tutaj dworzec towarowy zaprojektowany przez Franza Schechтена, a na początku wieku następnego powstało wyżej wspomniane trójkątne przecięcie linii kolejowych. Przestało ono funkcjonować po drugiej wojnie światowej, kiedy ruch towarowy i pasażerski został wstrzymany. Przez kolejne lata powoli przekształcał się w zielony zaniebdany nieużytek. W latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku ostry sprzeciw okolicznych mieszkańców zapobiegł deweloperskim planom zabudowy, a sam obszar pozostał terenem użytkowanym przez Berlińczyków. W 1997 roku miasto postanowiło przekształcić go w park. Ze względu na swoją lokalizację znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie innych atrakcyjnych przestrzeni miejskich, takich jak PotsdamerPlatz czy Niemieckie Muzeum Techniki (rys. 4.).

Dzisiaj Park amGleisdreieck jest częścią zielonego korytarza, który umożliwia spacerowanie, jazdę na rowerze czy inne rodzaje aktywności, wzdłuż ciągłego systemu zielonych ścieżek biegnących od parku Natur-Südgelände w Schöneberg do Tiergarten . Dzięki aktywnemu uczestnictwu obywateli w jego tworzeniu uwzględniono pomysły i życzenia Berlińczyków. Pomimo przedzielenia dalekobieżną linią kolejową biegnącą na osi północ-południe i podziału na część wschodnią (Ostpark) oraz zachodnią (Westpark), całe założenie odbiera się jako jeden organizm. Park został pomyślany tak, aby zaspokoić dwa rodzaje użytkowników. Osoby aktywne mogą korzystać z utwardzonych powierzchni, ścieżek rowerowych, jeździć na rolkach, uprawiać różne dyscypliny sportowe oraz korzystać ze wszystkich aspektów otwartych przestrzeni zielonych. Jednocześnie dla osób pragnących zaznać spokoju i relaksu czy poczuć przyjemność z obcowania z przyrodą, przygotowano przeznaczone do tego miejsca spotkań, odpoczynku i kontemplacji. Zachowano roślinność, która z czasem porosła relikty techniki. Osoby zainteresowane historią miejsca odnajdą ślady przeszłości

¹⁸ K. Foljanty, *Park amGleisdreieck w Berlinie jako przykład rewitalizacji terenów pokolejowych*, [w:] *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki: teoria i historia*, tom 57, nr , 2012, s. 129-130, 135.

¹⁹ niem. Gleisdreieck – trójkąt torowy.

w postaci starych torów kolejowych, urządzeń sygnalizacyjnych, kozłów oporowych na zakończeniu torowisk czy innych obiektów i urządzeń, które pozostały po wcześniejszej funkcji tego miejsca.²⁰



Fot. 4. Park am Gleisdreieck, archiwum własne autora

Fot. 4. Park am Gleisdereick, the author's own archive

Wschodnia, 17-hektarowa część parku (Ostpark) znajduje się na sztucznie utworzonym płaskowyzu rozciągającym się od mostów poprowadzonych ponad ulicą Yorkstrasse aż do Muzeum Techniki, które zajmuje między innymi zachowaną, wschodnią część budynku dworca towarowego. Wymienione mosty są elementem unikalnym. Ich budowa rozpoczęła się pod koniec XIX wieku, a do dziś zachowało się ich 33, z których 10 nadal jest eksploatowana. Wyróżniającą je, charakterystyczną cechą jest podparcie konstrukcji na żeliwnych kolumnach Hartunga, które kiedyś były typowe dla obiektów kolejowych. Różnica wysokości terenu powoduje, że park jest naturalnie oddzielony od reszty miasta. Przed Muzeum znajduje się centralny plac. Mają na nim miejsce liczne koncerty oraz wydarzenia artystyczne i teatralne.

Inną wyróżniającą cechą tego projektu jest jego finansowanie. Fundusze pochodzą od deweloperów, a nie z podatków mieszkańców. Wynika to z bliskości innych miejsc związanych z licznymi inwestycjami, takich jak Potsdamer-Platz, Leipziger Platz czy Deutsche Bahn (Koleje Niemieckie) oraz z niemieckiego prawodawstwa, które mówi, że przy dużych założeniach inwestor musi „oddać” miastu tereny zieleni w innej, najlepiej pobliskiej lokalizacji.

²⁰ K. Foljanty, *Park...* op. cit. s. 130-133 oraz <https://gruen-berlin.de/park-am-gleisdreieck/ueber-den-park> (dostęp 02.06.2017 r.).

Pomimo zakończenia budowy i otwarcia drugiej części, park cały czas dalej się rozwija. Powstają nowe obszary sportu i gier, wyposażenie zostaje naprawiane i uzupełniane. Ze względu na główny wymóg mówiący, że miejsce to ma być dostępne dla każdego i o każdej porze, teren nie jest ogrodzony. O jego ogromnej popularności świadczy ciągła obecność mieszkańców okolicznych osiedli oraz osób przyjezdnych, spędzających tutaj swój wolny czas.²¹

5. Podsumowanie

W dzisiejszych czasach nieużytkowane tereny byłych zakładów przemysłowych nie mają żadnej wartości dla społeczeństwa, które żyje w nowoczesnych, tętniących życiem miastach. Na mapach wielu z nich znajdują się niefunkcjonujące przestrzenie, które zasada zrównoważonego rozwoju nakazuje ponownie zagospodarować. Odbudową niegdyś tętniących życiem dzielnic zajmuje się rewitalizacja, w której działaniach bardzo ważnym aspektem jest ekonomia, umożliwiająca dalszy rozwój i funkcjonowanie obszaru.²² Powyższe przykłady rewitalizacji pochodzące z terenu Niemiec są przykładem, że odpowiednio przeprowadzone, dostosowane do konkretnych warunków działania pozwalają na ożywienie istniejącej struktury oraz na jak najlepsze wykorzystanie jej walorów. Nie zawsze rewitalizowana struktura będzie wymagała znaczących zmian. Czasem najlepszym sposobem okaże się przekształcenie jej na rekreacyjne tereny zielone.²³ Przywołane w artykule przykłady mogą posłużyć jako inspiracje dla władz do rewitalizacji przestrzeni poindustrialnych polskich miast takich jak m.in. Rzeszów.

Literatura

- [1] Baborska-Narozny M., *Rewitalizacja terenów poprzemysłowych – modele przekształceń na wybranych przykładach*, [w:] *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 3–A/2012, Zeszyt 12, rok 109, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2012, s. 275–279.
- [2] Czernik L., *Hamburg HafenCity – idea transformacji postindustrialnych obszarów nawodnych*, [w:] *Przestrzeń i Forma*, nr 5, rok 2005, Wyd. Szczecińska Fundacja Edukacji i Rozwoju Addytywnego „SFERA”, s. 35–48.

²¹ K. Foljanty, *Park...* op. cit. s. 130, 134–136 oraz <https://gruen-berlin.de/gleisdreieck/ueber-den-park/bahngeschichte-und-wilde-natur-im-ostpark> (dostęp 02.06.2017r.).

²² *Podręcznik rewitalizacji. Zasady, procedury i metody działania współczesnych procesów rewitalizacji*, pod red. GTZ Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit, Warszawa 2003, s. 12, 14.

²³ Jednym ze sposobów rewitalizacji terenów poprzemysłowych na obszarze Niemiec jest przekształcenie ich w wystawy ogrodowe. Patrz: Wójcik A., Młynarski Ł., *Niemieckie wystawy ogrodowe jako narzędzie rewitalizacji miast*, [w:] *Środowisko Zamieszkania – Housing Environment*, nr 16/2016, s. 42–45.

- [3] Foljanty K., *Park am Gleisdreieck w Berlinie jako przykład rewitalizacji terenów pokolejowych*, [w:] *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki: teoria i historia*, tom 57, nr 3 (2012), s. 129-140.
- [4] *HafenCity Hamburg. Der Masterplan. Neuauflage 2006.*
- [5] Klimaczak L., *Planowanie krajobrazu jako element planowania przestrzennego w zrównoważonym rozwoju Berlina*, [w:] *Przestrzeń i Forma*, nr 28/2016, Wydawnictwo Uczelniane Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego, Szczecin, s. 239-252.
- [6] Nowacka-Rejzner U., Rejzner K. A., *Przestrzeń publiczna w obszarach rewitalizowanych – na przykładzie HafenCity*, [w:] *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 3–A/2012, Zeszyt 12, rok 109, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2012, s. 121-128.
- [7] Pawłowski K.K., *Narodziny miasta nowoczesnego*, [w:] *Sztuka drugiej połowy XIX w.*, Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Łódź 1973.
- [8] *Podręcznik rewitalizacji. Zasady, procedury i metody działania współczesnych procesów rewitalizacji*, pod red. GTZ Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit, Warszawa 2003.
- [9] Wójcik A., Młynarski Ł., *Niemieckie wystawy ogrodowe jako narzędzie rewitalizacji miast*, [w:] *Środowisko Zamieszkania – Housing Environment*, nr 16/2016, s. 42-45.
- [10] <http://www.hafencity.com/>
- [11] <http://www.spinnerei.de/>
- [12] <https://gruen-berlin.de/park-am-gleisdreieck>

REVITALIZATION OF DEGRADED POSTINDUSTRIAL AREAS ON THE SELECTED EXAMPLES FROM GERMAN TERRITORY

Summary

After the period of heavy industry dominance in the second half of the 20th century, there remained unused and degraded areas of smelters, mines, cotton factories, cement plants, docks, transport lines and quarries. These areas currently have supporting roles, only complementing contemporary functions sometimes, which usually are quite different from primary functions. Their revitalization is a particularly important task and one of the major problems of modern cities. This article presents selected examples of revitalization from Germany: HafenCity in Hamburg, Spinnerei From Cotton to Culture in Leipzig and Park am Gleisdreieck in Berlin.

HafenCity in Hamburg – it is a revitalization of a new port district, including hotels, shops, offices, residential areas and numerous public spaces. Spinnerei From Cotton to Culture in Leipzig shows how the original cotton factory was turned into an artistic production center. It includes, among others, work places and galleries, while retaining the industrial character of the buildings. On the other hand, Park am Gleisdreieck is an example of the transformation of an inactive part of a railway line in Berlin to a modern, public city park. These realizations are proofs that proper revitalization, tailored to the specific conditions, enables the existing structure to be revitalized, while maximizing its value. The examples listed in this article may serve as inspiration for the authorities to revitalize the postindustrial space of Polish cities such as Rzeszów.

Keywords: revitalization, HafenCity Hamburg, Spinnerei, Park am Gleisdreieck

Przesłano do redakcji: 02.08.2017 r.

Przyjęto do druku: 01.09.2017 r.