

Katarzyna Foljanty

LOKALIZACJA DWORCA KOLEJOWEGO W MIEŚCIE

Dworzec kolejowy odegrał dużą rolę w rozwoju urbanistycznym. Jego istnienie miało i wciąż ma duży wpływ na przesuwanie się granic miast, jego sąsiedztwo przyciąga lub też odstrasza nowych inwestorów i mieszkańców.

Na umiejscowienie budynku dworca w mieście wpływa wiele czynników: topografia terenu, prawo własności, żywotne interesy, a w XIX wieku również wewnętrzna rywalizacja pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi. To ona doprowadziła do budowania oddzielnych dworców, często bardzo blisko siebie. W Londynie pod koniec XIX wieku istniało aż 15 czołowych dworców pasażerskich i 11 towarowych (dworce Euston, St. Pancras i King's Cross wybudowano na odcinku 800 metrów). Transport towarowy potrzebował dużych przestrzeni, dlatego zwykle dworce te były budowane oddzielnie od pasażerskich.

W XIX wieku utrwalił się model pasażerskiego systemu kolejowego według promienistego wzoru, z liniami kolejowymi rozchodzącymi się w różnych kierunkach oraz z kolistym połączeniem pomiędzy punktami końcowymi (Richards i MacKenzie). W Londynie, jak i w wielu europejskich miastach tamtego okresu, dworce czołowe zostały połączone ze sobą za pomocą linii metra. W Paryżu dwie obwodowe linie kolejowe łączyły osiem głównych dworców (Petit Ceinture) oraz przedmieścia (Grande Ceinture, ryc.1). W Berlinie natomiast znajdowało się dziewięć dworców czołowych, wybudowanych w latach 1841–75, które już w 1871 roku zostały połączone pasem kolejowym (Ringbahn) oddalonym o ok. 5 km od centrum miasta (ryc. 2). Jedenaście lat później połączenie to zostało uzupełnione o kolej miejską (Stadtbahn) biegnącą w kierunku wschód – zachód. Podobne systemy radialne możemy spotkać w Rzymie, Mediolanie, Brukseli, Wiedniu i Budapeszcie. Umieszczenie dworców kolejowych, stacji metra czy stacji rozrządowych miało wpływ na rozbudowywanie i powstawanie nowych połączeń tramwajowych i autobusowych, a co za tym idzie, na pojawienie się gałęzi biznesu przyciągniętych przez rozwój sieci transportu.



Ryc. 1 Paryż, obwodowa linia kolejowa Grande Ceinture.

Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ligne_de_Grande_Ceinture_OSM.png



Ryc. 2 Berlin, linia kolejowa Ringbahn, 1885 r.

Źródło: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Berliner_Ringbahn1885.jpg

Logicznie patrząc, można założyć, że istnienie jednego głównego dworca kolejowego w mieście byłoby najbardziej racjonalne. Wiele miast, jak Amsterdam, Drezno czy Kopenhaga, taki dworzec posiadało, jednak największe miasta europejskie przełomu XIX i XX wieku szczyły się nadmiarem dworców czołowych. W Londynie już w drugiej połowie XIX wieku odrzucono pomysł zastąpienia dworców czołowych jednym dworcem głównym, obawiano się bowiem dużego, scentralizowanego przeciążenia komunikacyjnego oraz sporów powstałych przez wspólne prowadzenie i zarządzanie jednym dworcem przez kilku przewoźników (Richards i MacKenzie, s. 112).

Wielkie założenia przebudowy miast w XIX wieku również brały pod uwagę transport kolejowy. Przykładem jest przebudowa Paryża za czasów II Cesarstwa Francuskiego projektu barona Haussmanna. W swoim projekcie założył on szybką i sprawną dystrybucję pasażerów przy połączeniu głównych terminali kolejowych drogami (np. Boulevard de Sébastopol jest główną drogą dojazdową do Gare de l'Est, a Avenue Daumesnil łączy Gare de Lyon z laskiem Vincennes). Paryż stał się inspiracją dla planów przebudowy Berlina na stolicę Germanii. Adolf Hitler planował kompletną przebudowę miasta, przeprowadzając dwie główne osie: wschód – zachód (istniejącą częścią tej osi jest StraÙe des 17. Juni) i północ – południe nazwaną Aleją Wspaniałości, która miała być zamknięta dla ruchu kołowego. Prócz planów budowy Wielkiej Hali, sześciokrotnie większej od Bazyliki Św. Piotra w Rzymie, oraz łuku tryumfalnego o wysokości 100 metrów, zakładano budowę dwóch nowych dworców kolejowych, jednego na północy, drugiego na południu miasta, będących jednocześnie punktami końcowymi teŹe osi. Istniejące w tym czasie czołowe dworce pasażerskie miałyby być zamknięte.

W Berlinie szybki wzrost technologiczny i ekonomiczny, a przy tym rozwój sieci kolejowej, nastąpił w drugiej połowie XIX wieku, kiedy to Prusy, a szczególnie Berlin, wkroczyły w drugą fazę industrializacji. Po wojnie francusko-pruskiej (1870–71) i powstaniu II Rzeszy, Berlin stał się jej stolicą. Przyczyniło się to do ukształtowania typowego monocentrycznego układu ekonomicznego z rdzeniem skupiającym aktywność gospodarczą, otoczonym obszarami mieszkaniowymi. Rewolucyjne zmiany w technologii spowodowały ogromne zapotrzebowanie na siłę roboczą, dlatego szybko rozwijające się miasta przyciągały chłopów. W 1871 roku Berlin zamieszkiwały 913 984 osoby, a w 1939 roku już 4 338 756 osób na obszarze 87 810 hektarów (Ahlfeldt, s. 5). Wywołało to proces decentralizacji. W 1877 roku została ukończona linia kolejowa Ringbahn o długości 37,5 km otaczająca śródmieście. Nadziemne połączenia kolejowe zostały uzupełnione liniami metra (U-Bahn). Pierwszą linię, łączącą Warschauer StraÙe z Zoologischer Garten, otwarto w 1902 roku, a w 1939 roku berliński U-Bahn posiadał już 103 stacje.

Czasy po II wojnie światowej i okres podziału Niemiec miały znaczący wpływ na geografię transportu, szczególnie w Zachodnim Berlinie. Już przed podziałem miasta większa część linii metra znajdowała się po stronie zachodniej. Po podziale ta różnica jeszcze się zwiększyła (Ahlfeldt, s. 13). W latach 90. XX wieku, po 40 latach separacji, zdecydowano się na reorganizację i ponowną integrację systemu transportowego. Głównym elementem nowej koncepcji była kolejowa linia północno-południowa, wraz z tunelem pod częścią śródmiejską. Miejsce przecięcia projektowanej linii z już istniejącą zachodnio-wschodnią zostało wybrane na lokalizację nowego dworca centralnego (Berlin Hauptbahnhof). Powstały również dwa dodatkowe

główne dworce na przecięciu nowej linii z linią Ringbahn (dworzec Gesundbrunnen na północy i Südkreuz na południu).

Przy jednoczesnym planowaniu nowych połączeń kolejowych i budowaniu dworców następowała transformacja nieużytków kolejowych na nowe funkcje. Poniżej umówione zostały przykłady przekształceń obszarów po byłych berlińskich dworcach czołowych oraz stacjach rozrządowych na tereny związane z kulturą i rekreacją.

Stacja rozrządowa Tempelhof

Otwarty w 2000 roku Natur-Park Schöneberger Südgelände zaprojektowano na terenie dawnej stacji rozrządowej Tempelhof, która do 1945 roku była jednym z najważniejszych miejsc na mapie kolejowej Berlina. Po II wojnie światowej ruch kolejowy zmniejszył się i jej znaczenie drastycznie spadło. W 1952 roku stacja została zamknięta.

W celu ochrony gatunków dzikich zwierząt i roślin występujących na terenie Berlina, którym groziło wyginięcie, mieszkańcy już w latach 80. XX wieku głosowali za utworzeniem parku pod specjalną ochroną. To właśnie teren po byłej stacji rozrządowej został wybrany na lokalizację parku i, poczynawszy od 1995 roku, różne rodzaje zagrożonych roślin były tam przynoszone. Park Schöneberger Südgelände o obszarze 18 ha charakteryzuje się połączeniem przyrody, zabytków kolejowych i sztuki. Ścieżki dla pieszych zostały utworzone poprzez wypełnienie torowisk ziemią, niektóre z nich są podniesione 80 cm nad poziom terenu w celu ochrony istniejącej flory. Zachowano wiele historycznych elementów, na przykład XIX-wieczną obrotnicę kolejową czy 50-metrową wieżę wodną z 1927 roku. Budynki warsztatów naprawczych zbudowanych w 1910 roku zostały przekształcone na funkcje teatralne i koncertowe. Park odwiedza rocznie ok. 50 000 osób. Rozwój jest monitorowany przez sprzedaż biletów (wejście kosztuje 1 euro), ankiety i wywiady z odwiedzającymi.



Ryc. 3 Natur-Park Schöneberger Südgelände, 2011 r.

Źródło: materiały własne



Ryc. 4 Görlitzer Park, 2010 r.

Źródło: materiały własne

Görlitzer Bahnhof

Dworzec kolejowy ukończony w 1867 roku, został zaprojektowany przez Augusta Ortha. Podczas II wojny światowej został on silnie zbombardowany, ale po 1945 roku ruch kolejowy został przywrócony. Jego szybkie ożywienie nie trwało jednak długo. W 1946 roku wszystkie połączenia międzymiastowe zostały przeniesione do dworca Schlesischer Bahnhof (obecnie na jego miejscu stoi Ostbahnhof), a szybki rozwój kolei S-Bahn odebrał mu rolę regionalną. Nie było więc zaskoczeniem, gdy władze NRD w 1951 roku podjęły decyzję o zamknięciu Görlitzer Bahnhof, a do końca 1960 roku budynki stacyjne zostały rozebrane. Jedynymi fizycznymi szczątkami kompleksu kolejowego są dwa perony towarowe, jeden budynek biurowy i most kolejowy.

W 1987 roku na miejscu dawnego budynku głównego dworca otwarto basen Spreewaldbad, zaprojektowany przez Christopha Langhofa. Pozostałe części terenu kolejowego zostały przekształcone w 14-hektarowy Görlitzer Park na początku lat 90. XX wieku.

Dawny Nordbahnhof

Berlin Nordbahnhof został otwarty w 1877 roku jako południowy koniec Pruskiej Kolei Północnej Berlin-Stralsund. Jego funkcja pasażerska została przejęta już kilka lat po otwarciu przez nowo wybudowany Stettiner Bahnhof. Ten ostatni został przemianowany na Nordbahnhof w 1950 roku ze względu na jego ważną rolę w berlińskim transporcie. Oryginalny Berlin Nordbahnhof nazywano Nordgüterbahnhof (północny dworzec towarowy) lub Güterbahnhof Eberswalder Straße. Po wybudowaniu Muru Berlińskiego w 1961 roku, został on zamknięty i ostatecznie zburzony rok później.

Po upadku Muru Berlińskiego, we wschodniej części dawnych terenów kolejowych utworzono Mauerpark, a zachodnia część zagospodarowana jest przez pchli targ. W parku o powierzchni 8 ha odbywa się wiele wydarzeń sportowych, muzycznych i artystycznych. Miejszem cieszącym się największą popularnością jest położony na wzgórzu amfiteatr, gdzie w niedzielne popołudnia odbywa się karaoke. Mauerpark jest jednym z najbardziej lubianych parków miejskich w Berlinie.

Potsdamer Bahnhof

Dworzec Poczdamski w Berlinie był pierwszą stacją na linii kolejowej do Poczdamu. Stacja, otwarta w 1838 roku, została rozbudowana w 1869 roku. Podczas II wojny światowej Potsdamer Bahnhof został poważnie uszkodzony. Dworzec nigdy nie został odbudowany, oficjalne zamknięcie nastąpiło w 1944 roku. Pod koniec wojny obszar dawnego dworca stał się miejscem, gdzie stykały się ze sobą granice sektorów: amerykańskiego, brytyjskiego i sowieckiego. Wiele budynków przy Potsdamer Platz ze względu na niekorzystne warunki postanowiono wyburzyć. Budowa Muru Berlińskiego 13 sierpnia 1961 roku podzieliła Potsdamer Platz na dwie części. Doprowadziło to do całkowitego wyludnienia tej części miasta.

Po roku 1990 po raz kolejny uwaga skupiła się na tym placu. Senat Berlina zdecydował się podzielić teren na cztery części, a każda z nich została sprzedana innemu inwestorowi. Największa z czterech działek została zakupiona przez Daimler-Benz AG (obecnie Daimler AG). Ogólny plan zagospodarowania terenu opracował Renzo Piano, a poszczególne budynki

zaprojektowało wielu znanych architektów (wśród nich Richard Rogers i Arata Isozaki). Na miejscu dawnego dworca kolejowego powstał zielony dywan o długości 450 metrów, nazwany na cześć austriackiej aktorki Tilla-Durieux-Park.

W 2006 roku pod powierzchnią placu otwarto ponownie stację kolei S-Bahn. Potsdamer Platz jest odwiedzany dziennie przez prawie 70 000 osób, co czyni go jednym z najbardziej ruchliwych placów w Berlinie.

Anhalter Bahnhof

Pierwszy dworzec w tym miejscu został otwarty w 1841 roku, ale już w 1880 roku budynek stacyjny zastąpiono projektem Franza Schwechтена i Heinricha Seidela. W momencie otwarcia był to największy dworzec kolejowy w Niemczech (wymiar hali peronowej: 62 m szerokości, 170 m długości i 34 m wysokości).

Po wojnie połączenia kolejowe zostały częściowo przywrócone, ale w 1960 roku władze postanowiły zburzyć dworzec. Portal wejściowy pozostawiono jako pomnik. Obecnie, większość terenu po dawnym dworcu zajmuje sztuczne boisko do gry w piłkę nożną oraz budynek sali koncertowej „Tempodrom”, otwarty w 2001 roku. Po południowej stronie Tempodromu rozciąga się zalesiony obszar, gdzie można znaleźć resztki peronów i torów kolejowych. W 2001 roku otwarto kładkę dla pieszych i rowerzystów upamiętniającą istnienie w tym miejscu mostu kolejowego pomiędzy pasażerskim Anhalter Bahnhof i dworcem towarowym. Betonowe balustrady nowej kładki tworzą słowa Berlin i Anhalt.

Anhalter Güterbahnhof (dworzec towarowy)

Dworzec towarowy wybudowano w latach 1871–1874. Po zniszczeniach II wojny światowej uchowała się tylko wschodnia część budynku, która jest obecnie wykorzystywana jako część Muzeum Techniki. Tereny te nazwane zostały „Gleisdreieck” (Gleis: tor, Dreieck: trójkąt), gdyż w tym miejscu w 1912 roku powstało trójkątne skrzyżowanie linii kolejowych. Po dwóch poważnych wypadkach, rozgałęzienie zostało zmienione tak, aby linie przecinały się na dwóch poziomach.

Obecnie te tereny pokolejowe są stopniowo przekształcane w Park am Gleisdreieck. Pojawiające się plany zwartej zabudowy już



Ryc. 5 Sala koncertowa Tempodrom widziana przez portal Anhalter Bahnhof, 2012 r.

Źródło: materiały własne



Ryc. 6 Park am Gleisdreieck, 2012 r.

Źródło: materiały własne

w latach 70. XX wieku spotkały się z ostrą krytyką mieszkańców. Jednym z najważniejszych założeń projektowych parku jest zastosowanie dwóch prędkości użytkowania. Znajdują się tu miejsca spotkań i odpoczynku, a także place zabaw i boiska sportowe. Ważnym elementem tego projektu jest zachowanie gatunków ruderalnych i historycznych elementów. W parku można znaleźć stare tory kolejowe, sygnalizatory czy kozły oporowe. W 2011 roku projekt zdobył srebrny nagrodę Urban Quality Award.

Można się zastanawiać, jak teren w centrum miasta, który jest tak atrakcyjny dla inwestorów komercyjnych, mógł zostać przekształcony w park publiczny? Miejsce to znajduje się w pobliżu Potsdamer Platz, który stał się miejscem licznych inwestycji po zjednoczeniu Berlina. Według niemieckiego prawa budowlanego, przy tak dużym przekształceniu terenów zielonych (Potsdamer Platz został uznany za teren zielony, gdyż był on nieużytkowany podczas podziału Berlina), inwestor musi „oddać” zabudowywaną powierzchnię w innym miejscu (najlepiej pobliskim). Fundusze na budowę tego parku pochodzą więc od inwestorów Potsdamer Platz, Leipziger Platz i od Kolei Niemieckich (Deutsche Bahn), a nie z podatków.

Wiele transformacji terenów pokolejowych w Berlinie odniosło sukces głównie ze względu na czynny udział społeczeństwa w procesie twórczym. Podczas projektowania Park am Gleisdreieck mieszkańców okolicznych dzielnic zapraszano na spotkania z projektantami i inwestorem co dwa tygodnie. Mogli oni przedstawiać swoje propozycje, brać udział w warsztatach architektonicznych i wypełniać ankiety. Właściciele okolicznych ogródków działkowych mogą sprzedawać w parku owoce i warzywa. Istnieje również ogród różany uprawiany przez społeczność lokalną. Dzięki takim możliwościom świadomość i odpowiedzialność mieszkańców oraz ich tożsamość z obszarem została znacznie zwiększona.

Przestrzeń publiczna nie powinna służyć tylko funkcjom komercyjnym, ale także rekreacyjnym. W prawie każdym mieście jest poprzemysłowa przestrzeń, która może być odzyskana i zwrócona mieszkańcom. Tereny pokolejowe dają wyjątkową okazję dla poprawy jakości życia, często w samym centrum miasta. Przykłady berlińskie pokazują, że rozwój ten może następować nie tylko z korzyścią dla inwestorów, ale także dla mieszkańców.

BIBLIOGRAFIA

- Ahlfeldt G. *Rail Mega-Projects in the Realm of Inter and Intra-City Accessibility: Evidence and Outlooks for Berlin*.
URL: <http://eprints.lse.ac.uk/43493> (odwiedzone 10.06.2013).
Knippers J. „Johann Wilhelm Schwedler – vom Experiment zur Berechnung”. W: *Deutsche Bauzeitung* 4/2000.
Niedenthal C. *Bahnhöfe in Deutschland – Moderne Städtische Zentren*. Jovis, Berlin 2008.
Richards J., MacKenzie J. M. *The railway station – a social history*. Oxford University Press, 1986.
Załuski D. *Śródmiejskie przestrzenie podróży – dworce kolejowe*. Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2010.