

PARK AM GLEISDREIECK W BERLINIE JAKO PRZYKŁAD REWITALIZACJI TERENÓW POKOLEJOWYCH¹

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.

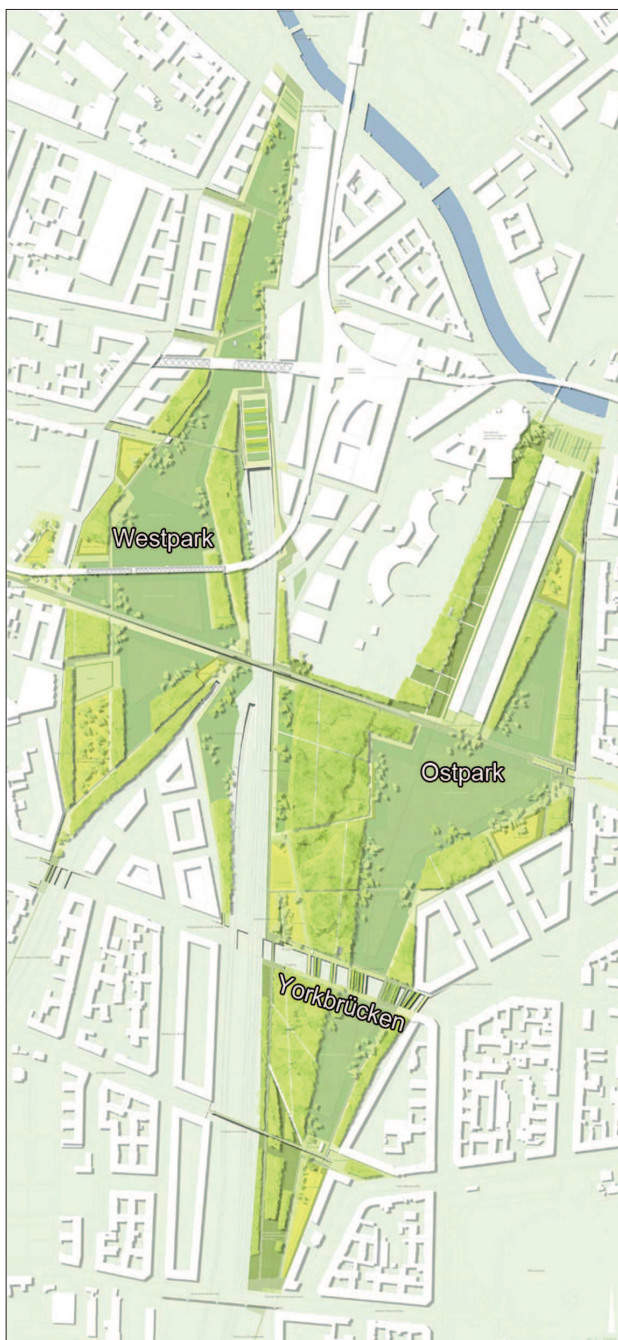
This article describes the process of designing Park am Gleisdreieck in Berlin and discusses the lesson to be learned from it.

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-

¹ 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 Gleisdreieck², 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

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

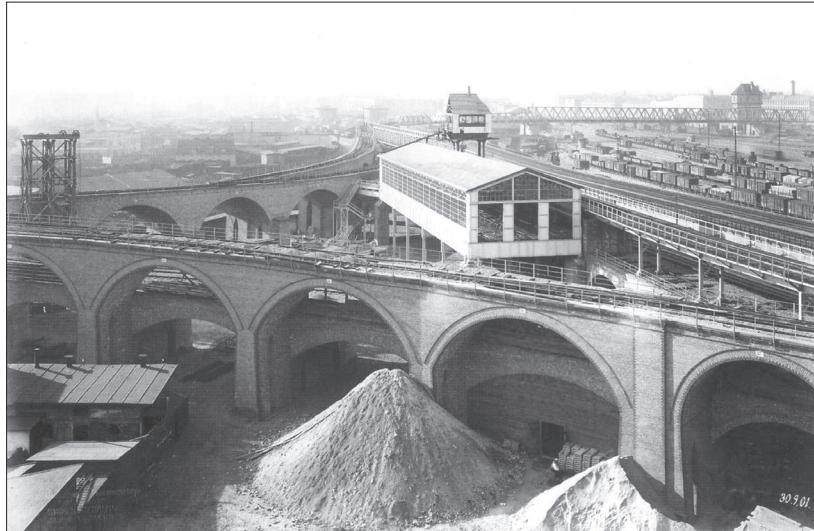


2. Plan zagospodarowania część wschodniej Parku am Gleisdreieck, źródło: Grün Berlin GmbH
 2. Design of the eastern part of Park am Gleisdreieck, source: Grün Berlin GmbH

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 jednej, 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 (m² 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 parków³ 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

³ 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 żelwne kolumny Hartunga⁴. 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).

⁴ 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

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

KATARZYNA FOLJANTY

Post-rail areas have a good chance of development. They occupy vast lots, often in city centres, yet they undergo rapid degradation because of abandonment and neglect. Such space becomes unattractive, not only in the social context but also investment-wise. The creation of new quality space is a desirable objective for both residents and visitors. The basis for success is the consistent implementation of a coherent spatial vision. Foreign examples confirm that well-planned projects of modernization and adaptation of such areas may contribute to gaining spatial order and increasing the city's aesthetic value.

Berlin is a city where, after World War II, many major train stations were not rebuilt or were completely demolished due to reduced connections between the western part of the city and surrounding areas. After the fall of the Berlin Wall, many of the former railway areas were transformed into complexes of buildings with recreational and cultural functions.

An example of such transformations is Park am Gleisdreieck: 2 September 2011 saw the opening of the first 12-hectare part of this development, located on the border of districts Kreuzberg and Schöneberg. The second part of the park, with an area of 9 hectares, will be made available to visitors in autumn 2013 (il.1, 2). The client is the Senate Administration for Urban Development in Berlin, represented by Grün Berlin GmbH, and the designer is Atelier Loidl, a group of architects who won the competition for the development project for the area in 2006. The local community was also involved in the design process.

Historical overview

In the years 1871-1874 the Berlin-Anhalt Railway Company built a freight train station on the area called Gleisdreieck. After the devastation of World War II, only the east front of the building remained, and is now used as part of the German Museum of Technology.

The name "Gleisdreieck" (*triangular junction, wye*) comes from the triangular intersection of the elevated railway lines built in 1912 (il. 3). Follow-

ing two serious accidents, the branching has been changed so that the lines intersect at two levels. After World War II, passenger and freight traffic was stopped, and currently only city trains (S-Bahn and U-Bahn) pass over this section. The area is gradually being transformed into a green space called Park am Gleisdreieck.

The park occupies a key position among Berlin's open spaces, filling the gap in the north-south connection of the green belt in the centre through the government quarter, Potsdamer Platz to the Gleisdreieck area. In the future, the connection is to be extended to the Natur-Park Schöneberger Südgelände. In close proximity to the park are several urban spaces of exceptional attractiveness, such as Potsdamer Platz, the German Museum of Technology, the spa complex Liquidrom and the music hall Tempodrom.

Concept of the project

A long-distance railway track clearly divides the park into eastern and western parts, yet the concept considers the complex as a whole, so that visitors can feel the immensity of the space (il.1, 4). One of the most important elements is the variety of usage divided into two "speeds". The park offers a meeting place, places for rest and contemplation, as well as a playground and a sports field (il. 5). An important aim of this project is to preserve ruderal plant species and historical elements. As a result, old railway tracks, signals and platform buffers can still be found there by keen observers (il. 6, 7). In 2011, the project won the silver Urban Quality Award.

In an interview in February 2012, Markus Kohlke from Grün Berlin GmbH explained why a public park had been formed on such a vast plot in the city centre, so very attractive for commercial investors. This space is located in the vicinity of Potsdamer Platz, which became the site of numerous investments after the reunification of Berlin. According to German construction law, with such a large urban development on the green grounds (and Potsdamer Platz was considered a green space because it had been left empty during the separation of Berlin), the

investor must “replace” the destroyed green areas in another location (preferably nearby). Funding for the construction of the park came from developers of Potsdamer Platz, Leipziger Platz and from German Railways (Deutsche Bahn), not from taxes. After the Berlin reunification, there were many companies interested in this area, but their development plans met with strong protests from the residents. Because this area had not been used for almost 40 years, people began to go there for walks, and years later no one could imagine there being any other use than a park.

In consequence, public participation was very strong during the process of designing. Every two weeks the designers presented their concept to the residents, who could make comments. Markus Kohlke adds that, in addition to meetings with designers, residents could participate in workshops and present their vision for the area at open-air meetings. Grün Berlin GmbH and Atelier Loidl introduced changes to the plan on the basis of these contributions. Not all requests and suggestions could be included, but many have been taken into account. Today, most people are happy with the park, though some residents believe that the entire investment has swallowed too much money (it cost about 50 Euro/m²). Others say that instead of a designed park, the wild vegetation of the area should have been preserved. However, if this had been the case, it most likely would have been occupied by the homeless and hooligans. Currently, Grün Berlin GmbH receives a lot of positive feedback about the success of the park. Leonard Grosch, partner at Atelier Loidl, admits that in the design process, staying in contact with local residents and clients (which in principle were two: the Senate Administration for Urban Development in Berlin and Grün Berlin GmbH) and combining their different concepts associated with the vision of designers in one coherent plan was altogether a difficult, but ambitious challenge. Unfortunately, the final plan has failed to fully integrate the so-called “Generalszug” axis, which had been included in James Hobrecht’s plan from 1862 (il. 8-10). Due to the high traction passing perpendicularly to the axis, and because of high costs, the construction of the pedestrian bridge that would have connected the two parts of the park in the central section was not possible.

Despite the enormous success, the problem of vandalism has not been completely solved. The elevation of the area by 3-4 meters above the surrounding street grid has created a natural barrier on the west

and east sides. Still, the park is not closed during the night and there are no surveillance cameras installed, and patrolling such a vast area is not enough to eliminate hooliganism. Newly created graffiti has to be regularly cleaned, which creates a considerable financial burden: for example, within the first 2 months of the park’s existence, the costs of cleaning amounted to 20,000 Euros. This is a huge problem that needs to be solved in the near future. Leonard Grosch points out that a fence would be very easy to build because of the bilateral elevation of land above the street, but the client’s decision was not to close the park. Maybe in the future, due to intensifying acts of vandalism, this decision will be changed. The partner of Atelier Loidl personally does not want to have an area in the city centre which would be available only during certain hours, or where the visitors would be under constant surveillance.

In Berlin, there are 35 parks and gardens with an area of over 15ha. What makes Park am Gleisdreieck special is an open space where people can spend time together, play together, talk, and share a common space. In the park there is also a special place for women from Bosnia. Leonard Grosch admits that it was not the idea of the designers, it has been brought up at one of the meetings with the residents as part of intercultural integration. The residents of the Bosnian minority wanted to have a communal garden to plant and care for roses, and the Berlin Senate has agreed to this idea. Markus Kohlke adds that existing gardens were incorporated into the park. Their owners now offer their products at a market which is regularly held in the park.

A unique feature of the Gleisdreieck park on the European scale are railway bridges above Yorkstraße (il. 1, 2, 11). Construction of 45 bridges for three private carriers began around 1875 and 33 bridges have been preserved until today, of which 10 are still in operation. Support structures of some of them are cast-iron Hartungs’ columns – once typical for railway facilities, but unfortunately for several years successively removed. Whether the bridges over Yorkstraße should be retained and which of them need to be removed due to the high maintenance costs is up for discussion.

Since the western part of the park is currently under construction and will be opened in 2013, designers can see which elements work well in the eastern part, already opened to public (il. 2). Leonard Grosch emphasizes that there is no need to design every square meter of a park space. Through the designing

process, architects dictate to people where and what to do, but the success of this project shows that if you provide people with a piece of green space, they will know how to use it for their own needs. In the future, park space should change depending on how the users themselves want to use it. Markus Kohlke points out that meetings with residents are still being held today, to obtain suggestions of what might be changed in this park in the years to come.

Information about the Project

Area: total: approx 26ha

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

Cost: total: 18mln Euro

Ostpark: approx. 9.5mln Euro / Westpark: approx. 8.5mln Euro

Opening: Ostpark: September 2011 / Westpark: Autumn 2013

Client: Senate Administration for Urban Development in Berlin, represented by Grün Berlin GmbH

Design: Atelier Loidl Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, Berlin

Construction Management: Breimann Bruun Simons Landscape Engineering GmbH In collaboration with Atelier Loidl

Atelier Loidl is a landscape architecture office founded in 1984 by Hans Loidl; since 2005, the partners are: Leonard Grosch, Bernd Joosten and Lorenz Kehl. Selected projects: Lustgarten, Berlin

(2000), Rhinepark, Duisburg (2009), Feldbergstraße, Frankfurt (2009), Hirschgarten, Erfurt (2009).

Grün Berlin GmbH

Grün Berlin GmbH is a service company of Berlin region for all open space development projects. Since its creation the company has successfully developed a number of quality green sites including the Lustgarten park, the park on the Moabiter Werder, the Berlin Wall Trail, Leipziger Platz and the Berlin Wall Park.

Translation by the Author

Bibliography:

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 powoj-skowe*, edited by W. Jarczewski, IRM, Kraków 2009

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

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

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

*Katarzyna Foljanty, mgr inż. arch. (MSc. Arch)
PhD student at Warsaw University of Technology
Faculty of Architecture*