

ZBIGNIEW K. ZUZIAK\*

PRZEBUDOWA ŚRÓDMIEŚĆ NIEMIECKICH  
METROPOLII

Część 1: Kolonia, Monachium, Stuttgart

INNER CITIES REDEVELOPMENT IN GERMAN  
METROPOLISES

Part 1: Cologne, Munich, Stuttgart

## Streszczenie

W artykule omówiono wpływ kluczowych przedsięwzięć urbanistycznych i wybranych dzieł architektury na rozwój śródmieść Kolonii, Monachium i Stuttgartu. Wyróżniono 5 typów sytuacji projektowych, nadając im nazwy: „domena kultury, nauki i sztuki”, „architektura w krajobrazie parkowym”, „symbole przedsiębiorczości”, „strategiczne węzły przy dworcach kolejowych” i „przebudowa nadbrzeży rzecznych”. Tekst pomyślany jest jako pierwszy z autorskiego cyklu poświęconego śródmiejskiej formie urbanistycznej w niemieckich metropoliach analizowanej z perspektywy strategii urbanistycznych i ich konsekwencji strukturalnych.

*Słowa kluczowe: projektowanie urbanistyczne, planowanie przestrzenne, urbanistyka, architektura miasta, niemieckie metropolie, przebudowa śródmieść, projekty rewitalizacji miast*

## Abstract

Using cases of projects regarded as key elements of urban development strategies in Cologne, Munich and Stuttgart, the author discusses the impact of “flagship” architectural projects and urban design on development of the inner city structure. Five types of design situations have been marked off. They are labelled as: “domain of culture, science and contemporary art”, architecture in landscape park”, “symbols of entrepreneurship”, “strategic nodes in close-to-station areas” and “riverfront redevelopment”. Texts is conceived as the first from the series of the author’s articles devoted to the form of the inner city in German metropolises analysed from the perspective of urban strategies and their structural consequences.

*Keywords: urban design, spatial planning, architecture of the city, German metropolis, inner city redevelopment, urban revitalization projects*

\* Prof. dr hab. inż. arch. Zbigniew K. Zuziak, Instytut Projektowania Miast i Regionów, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

## 1. Założenie, pytanie i hipoteza

Studiując dynamikę zmian w śródmiejskiej przestrzeni współczesnych metropolii niemieckich, uważny obserwator stanie wcześniej czy później przed pytaniem o wspólne cechy, jakie mógłby odczytać w tej różnorodnej materii. Utkana z urbanistycznych i architektonicznych projektów, pomimo zróżnicowań kolejnych warstw historycznych tkanki miejskiej, zmian w strategiach urbanistycznych i odpowiadających im planów, wywołuje wrażenie całości o czytelnej geometrii układu. Sprawia to, że obserwator intuicyjnie wyczuwa działanie trudnych do uchwycenia reguł kierujących zmianami w przestrzeni miejskiej, reguł zakorzenionych w historii i nadal obecnych tutaj mocniej niż w innych częściach Europy.

Pytając o taki wspólny mianownik różnych typów architektury miasta, myślimy o ewentualnych podobieństwach formy urbanistycznej, a zwłaszcza o charakterystycznym sposobie budowania sieci przestrzeni publicznych. Ale można też iść dalej, pytając, czy w tej zróżnicowanej materii architektoniczno-urbanistycznej rządzą podobne zasady komponowania formy. W tych pytaniach kryje się też założenie, że z formy urbanistycznej można odczytać cechy tożsamości charakterystyczne dla danego kręgu kulturowego. Jeśli to prawda, to być może warto również zastanowić się nad metodą analizy pozwalającej wydobyc specyfikę strukturalnych i strategicznych uwarunkowań urbanistycznego środowiska danej przestrzeni śródmiejskiej. W takiej metodzie należałoby wybrać spośród szerokiego zbioru kulturowych, społeczno-ekonomicznych i politycznych uwarunkowań czynniki, które w przebudowie śródmieść metropolitalnych mogły odegrać rolę zasadniczą. Innymi słowy, szukając przyczyn sprawiających, że przestrzeń śródmiejska jest atrakcyjna i wywołuje wrażenie porządku, zakładamy również, że istnieje pewien kulturowy kod genetyczny miasta, dzięki któremu ów wzorzec porządku utrzymuje się niezależnie od zmian, jakim tkanka miejska podlega niejako w sposób naturalny w wyniku historycznego procesu.

Przedmiotem naszego zainteresowania są prawidłowości dotyczące formy urbanistycznej, przy czym mowa tu o atrybutach dających się wydobyc na podstawie badań i studiów nad rozbudową, odbudową i przebudową śródmieść. Studia te dotyczą zarówno zmian gwałtownych, będących następstwem zdarzeń dramatycznych: wojen, kryzysów społeczno-gospodarczych czy rewolucji technologicznych, jak i przekształceń zachodzących powoli, w dłuższym czasie, niejako drogą ewolucji przestrzennego układu miasta. Taka ewolucja dokonuje się głównie za sprawą ustawicznych transformacji, którymi architektura miasta reaguje na zmiany w: sytuacji społeczno-ekonomicznej, poglądach estetycznych, warsztacie projektowania oraz w narzędziach i technikach urbanistycznych. Pytamy zatem o okoliczności sprawiające, że mówimy tu zarówno o projektach niosących niemalże ładunek innowacyjności, jak i o dokonaniach świadczących o randze i trwałości kulturowej idei ładu przestrzennego. Nasze pytanie o wspólny mianownik odnosi się przede wszystkim do czynników sprawiających, że omawiane tu przykłady przebudowy można śmiało uznać jako znaczący wkład w rozwój współczesnej urbanistyki europejskiej. Przecież idea ładu przestrzennego (*Raumordnung*) jako odzwierciedlenie ładu społecznego to jeden z najważniejszych wyznaczników kulturowych niemieckiego miasta. To zasada, którą śmiało można zaliczyć do fundamentów europejskiej tradycji urbanistycznej. Ten rodzaj porządku jest także przejawem myślenia strategicznego, czyli konsekwencji działań wobec celów nakreślonych w dłuższym horyzoncie czasowym. Jest wyrazem uznawania pewnych reguł, jakich władze miasta przestrzegają pomimo koniunkturalnych zmian odpowiadających zmieniającej się taktyce gry politycznej. Charakterystycznymi rysami owych strategii są przede wszystkim:

- silne oddziaływanie czynnika kulturowego, znaczący potencjał cywilizacyjny i mocna pozycja polityki kulturalnej w systemie polityk przestrzennych prowadzonych przez samorządy, landy oraz rząd federalny,
- wpływ lokalnej strategii odbudowy miasta ze zniszczeń po drugiej wojnie światowej na klimat/krajobraz przestrzeni śródmiejskiej – a zwłaszcza historycznego centrum,
- duże znaczenie kolei w modernizacji miasta i wdrażaniu polityki zrównoważonej mobilności,
- myślenie proekologiczne i poważne traktowanie idei równoważenia rozwoju,

- budowanie struktur urbanistycznych w powiązaniu z szeroko rozumianym środowiskiem innowacyjności obejmującym instytucje i firmy sektorów: nauki, kultury, sztuki, mediów i reklamy,
- widoczny wpływ polityki regionalnej na zmiany w strukturach urbanistycznych, czyli wyraźne sprzężenia pomiędzy domenami decyzji regionalnych i lokalnych.

Wybrane przykłady są również dobrą okazją, aby na przestrzenną formę śródmieścia spojrzeć przez pryzmat teorii, do których nierzadko odwołują się prace poświęcone europejskim projektom urbanistycznym o znaczeniu metropolitalnym. Mowa tu o odniesieniach do teoretycznych podstaw budowy formy urbanistycznej oraz teorii interpretujących zmiany w przestrzennych strukturach metropolitalnych<sup>1</sup>. Przykładowo, nawiązując do terminologii Aldo Rossiego, można by rzec, że proponowane tu podejście jest próbą interpretacji zmian formy urbanistycznej jako procesu przebudowy w skali „architektury miasta”. Dla takiej koncepcji metodologicznej sprawą istotną byłaby również analiza napięć kompozycyjnych powstających w zderzeniu geometrycznej logiki układu przestrzennego z przyrodniczym uformowaniem krajobrazu miasta oraz historyczną i polityczną logiką interwencji publicznej i publiczno-prywatnej.

## 2. Sytuacje projektowe

Stawiając pytania odwołujące się do poziomu uogólnień, których sformułowanie wymaga sporej porcji założeń, a weryfikacja odpowiedzi, wielu żmudnych analiz, wypada już na wstępie zarysować bardziej konkretnie pole rozważań. Założono, że zbiór wybranych przykładów będzie analizowany w kontekście pytań dotyczących pięciu aspektów zmian dokonujących się w przestrzeni architektoniczno-urbanistycznej śródmieścia. Są to:

- specyficzne cechy historycznych i strukturalnych uwarunkowań strategii przebudowy,
- cechy formy urbanistycznej określone na podstawie teoretycznej perspektywy zwanej „architekturą miasta”<sup>2</sup>,
- artystyczne pierwiastki formy architektonicznej budujące kompozycję urbanistyczną,
- prawidłowości strukturalne dające się wyodrębnić na gruncie teorii metropolitalnych struktur przestrzennych,
- spójność polityk miejskich i regionalnych.

Dla uporządkowania zbioru opisywanych projektów przypisano je do odpowiednich grup. W tym celu wyróżniono kilka typów sytuacji projektowych, nadając im następujące hasła:

- domena dziedzictwa kultury, nauki i sztuki,
- architektura w krajobrazie parkowym,
- strategiczne węzły przy dworcach kolejowych,
- symbole przedsiębiorczości,
- przebudowa nadbrzeży rzecznych.

Oczywiście te pięć kategorii nie wyczerpuje kryteriów, jakie należałoby uwzględnić, tworząc taki śródmiejski katalog sytuacji projektowych. Wybrane typy sytuacyjne nie oddają też całej złożoności typologicznej zbioru elementów tworzących sieć śródmiejskich przestrzeni publicznych. Przykładowo w tym artykule autor nie zajmuje się charakterystyką głównych ulic ruchu pieszego tworzących ważne osie kompozycji urbanistycznej w skali całego śródmieścia. Podobnie w tekście pominięto specyfikę takich jednostek morfologicznych tkanki śródmiejskiej, jak przestrzenie publiczne będące domeną władzy publicznej, ulice, przy których skupiają się instytucje finansowe czy zlokalizowane w śródmieściu kampusy uniwersyteckie. W kolejnych artykułach zagadnieniom tym zostanie poświęcona odpowiednia partia ilustrowanych

<sup>1</sup> Np. współczesne sieciowe interpretacje formy metropolitalnej.

<sup>2</sup> Por. A. Rossi, *Architecture of the City*, [11].

materiałem planistycznym zestawień, w których porównane zostaną najważniejsze elementy przestrzeni publicznej krystalizujące tkankę urbanistyczną przykładów wybranych do analizy. Jej przedmiotem będą charakterystyczne cechy morfologiczne opisywanego tu zbioru kompozycji średniejszych struktur urbanistycznych.

Artykuł ten jest pomyślany jako pierwszy z autorskiego cyklu prac poświęconych analizie urbanistycznych doświadczeń na polu przebudowy metropolitalnych śródmieść w Niemczech. Jej przedmiotem ma być siedem miast: Berlin, Hamburg, Monachium, Stuttgart, Kolonia, Drezno i Lipsk. W tym artykule zostaną omówione projekty z Kolonii, Monachium i Stuttgartu. Wybrano przedsięwzięcia architektoniczno-urbanistyczne, które w mozaikowym obrazie zmieniającej się metropolii wyróżniają się zarówno jakością architektury, jak i znaczącą rolą w procesie przebudowy przestrzennych struktur śródmiejskich. W następnych częściach tematem rozważań będą kolejne projekty śródmiejskie oraz ich analiza pod kątem tych aspektów procesu metropolizacji i przebudowy śródmieść, które można uznać jako charakterystyczne dla systemowych uwarunkowań strategii urbanistycznych w środowisku niemieckim. Studium zmian zachodzących współcześnie w zabytkowej tkance Kolonii, Monachium i Stuttgartu to temat na książkę. Tu opisano zaledwie kilka przykładów uznanych jako charakterystyczne dla przebudowy śródmieść tych metropolii. Zwrócono uwagę na kompozycyjne relacje między dziełem architektonicznym i jego urbanistycznym kontekstem oraz naszkicowano zarys metodologicznego ujęcia takiej analizy. Jej zadaniem byłoby wydobyć formalnych i symbolicznych wartości, jakie powstają w sytuacji, kiedy nowa architektura wpisuje się w miarę harmonijnie w szkielet historycznego układu, tworząc interesujące relacje kompozycyjne i nadając urbanistycznej tkance nowy sens. Otwarta pozostaje kwestia, czy owe kolejne warstwy znaczeniowe układają się w bardziej ogólne przesłanie.

### 3. Śródmieście Kolonii

#### 3.1. Tło historyczne: krystalizacja i transformacja współczesnej struktury przestrzennej

Kierując się kryterium historycznym, nasz przegląd wypada rozpocząć od Kolonii. Dawna rzymska kolonia zdobyła w średniowieczu mocną pozycję w sieci centrów kupieckich<sup>3</sup>. Nie ma tu miejsca na rys historyczny rozwoju struktury przestrzennej kolońskiej metropolii, jej historia sięga przecież dwóch tysięcy lat<sup>4</sup>. Można się jednak pokusić o wskazanie okoliczności, które miały szczególnie istotne znaczenie dla wykryształizowania i transformacji układu przestrzennego dzisiejszego śródmieścia. Badacz historii układów urbanistycznych staje tu przed nie lada problemem, zważywszy, że podczas drugiej wojny światowej zniszczeniu uległo 95% substancji budowlanej Starego Miasta. Pomimo to, w krajobrazie zabytkowej Kolonii wyczuwa się jeszcze ślady świadczące, że było to znaczące skupisko rzymskich i średniowiecznych zabytków. Kolonia jest również interesującym przypadkiem, który służy jako argument potwierdzający tezę o istnieniu swoistego kodu genetycznego miasta, bowiem, jak dowodzi G. Curdes<sup>5</sup>: „Przestrzenna struktura Kolonii wykazuje nadal silny wpływ *cardo* i *decumanus* z rzymskich czasów”<sup>6</sup>. Będąc stolicą

<sup>3</sup> Świadczy o tym m.in. i to, że właśnie w Kolonii powstał niemiecki system miar i wag.

<sup>4</sup> Założona w 33 r. p.n.e. Kolonia była: „ważnym miastem rzymskim o powierzchni prawie 100 ha, za panowania Franków stała się osadą rolniczą, w 881 roku zaś zniszczyli ją Normanowie. Rozwijające się miasto kupieckie przedłuża dawne mury rzymskie aż do brzegów rzeki, włączając przyległe osady, dwukrotnie poszerzając mury obronne w roku 1106 i w 1180, powiększając tym samym swoją powierzchnię do 200 a następnie do 400 ha” L. Benevolo, *Miasto w dziejach Europy*, Wydawnictwo Krag, Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa 1995, s. 70-71.

<sup>5</sup> Curdes G., *Urban form and innovation: the case of Cologne*, [in:] International Seminar on Urban Form, 1998, Urban Morphology, 2 (1), s. 11-18.

<sup>6</sup> Curdes G., *op. cit.*



arcybiskupstwa jeszcze od czasów Karola Wielkiego, ok. XIII wieku Kolonia liczyła ok. 150 kościołów i była miastem o wyjątkowo bogatym życiu religijnym, intelektualnym i artystycznym. Być może właśnie dzięki temu nazywano ją „Rzymem Północy”. W roku 1430 liczyła już ok. 40 000 mieszkańców i była największym miastem niemieckim, ale dla historii architektury europejskiej ważniejszą datą jest rok 1248, kiedy to położono kamień węgielny pod katedrę nazywaną później „królową i matką wszystkich niemieckich katedr”<sup>7</sup>. W 1410 r. przerwano budowę wieży południowej, a w XVI w. prace nad budową Katedry przerwano na niemal trzy stulecia. Wznowienie budowy w roku 1842 historycy wiążą z oddziaływaniem idei niemieckiego romantyzmu. Warto może w tym miejscu zwrócić uwagę na podane przez Zdzisławę Tołłoczko fakty dotyczące roli, jaką w realizowaniu idei ponownego podjęcia – zarzuconych na kilkaset lat – prac przy budowy kolońskiej katedry odegrali Karl Friedrich von Schinkel i Ernst Friedrich Zwirner. Jak pisze Tołłoczko: „Niemał już od początku inicjatywy ukończenia katedry w Kolonii, to jest od 1808 roku, poparł ją energicznie i wykonał szereg szkiców i projektów, które jednak nie zostały zrealizowane bowiem w kilka lat później odnaleziono obszerne fragmenty oryginalnych planów średniowiecznych. Do rozpoczętej w 1842 roku budowy delegował von Schinkel Ernsta Friedricha Zwirnera. Było to postanowienie wręcz genialne. Dzięki talentowi, wiedzy i uporowi kierującego budową przez dwadzieścia sześć lat Zwirnera, odbudowę katedry kolońskiej udało się zrealizować. Prace dokończył w 1880 roku Richard Voitel”<sup>8</sup>.

Wpływ katedry na przestrzeń całego miasta: jego układ i krajobraz, ale także i strukturę funkcjonalną nie pozostawia wątpliwości. Jest również rzeczą charakterystyczną, że polemiki toczące się w na temat urbanistycznego dziedzictwa, jakie wzorem kontrowersji wywołanych paryskimi poczynaniami Haussmanna prowadzono w dziewiętnastowiecznej Kolonii skupiały się na problemach komponowania przestrzeni wokół katedry. Niemał to samo można powiedzieć o toczących się tu debatach, w których wyczuwa się wyraźne analogie do dyskusji prowadzonych mniej więcej w tym czasie w Wiedniu w związku z publikacjami Camillo Sitte. Nie można tu pominąć roli, jaką na tym etapie rozwoju struktury przestrzennej Kolonii odegrała wybitna postać niemieckiej urbanistyki, a zarazem jeden z najwybitniejszych urbanistów dziewiętnastowiecznej Europy – Hermann Joseph Stübben<sup>9</sup>. W Kolonii Stübben pełnił funkcję asystenta burmistrza i królewskiego doradcy ds. budownictwa. Momentem przełomowym (1881) dla kolońskiego okresu jego działalności urbanistycznej było wygranie (wspólnie z prof. Karlem Henrici) konkursu na zabudowę nowego miasta – o wielkości porównywalnej z wielkością ówczesnej Kolonii. Zabudowa Neustadt miała otaczać Stare Miasto półokręgiem odpowiednio do projektowanej ulicy obwodowej. W kolejnych projektach na ten temat znajdujemy interesujące przykłady standardów kształtowania tak ważnej dla miasta pierzei ulicy i poszukiwania rozwiązań podstawowego dla kompozycji urbanistycznej problemu skali zabudowy tworzącej miejską pierzeję. Do problemu tego Stübben powracał również w swoich pracach teoretycznych i podręcznikach. Warto też zauważyć, że tekst jego referatu na temat *Praktycznych i estetycznych zasad kształtowania miast*<sup>10</sup> opublikowano w 1893 r., czyli zaledwie cztery lata po tym jak ukazała się słynna książka Camillo Sitte *Budowa miast na podstawach artystycznych*<sup>11</sup>. Natomiast pierwsze wydanie podręcznika Stübbena: *Handbuch des Städtebaue* ukazało się w 1890 r., czyli zaledwie w rok po opubli-

<sup>7</sup> Historia tej Katedry (1248–1880 – z długimi przerwami) należy do najciekawszych. Jej wzorem były katedry w Paryżu, Amiens i Reims.

<sup>8</sup> Tołłoczko Z., *Główne nurty historyzmu i eklektyzmu...*, [18], s. 86.

<sup>9</sup> W języku polskim interesujący zarys dorobku urbanisty-architekta H.J. Stübbena (1845–1936) czytelnik znajdzie w tekście M. Podstawki, *Myśl urbanistyczna Hermanna Josepha Stübbena. Epizod Gdański*, [w:] *100 lat urbanistyki gdańskiej*, praca zbiorowa pod redakcją M. Podstawki i P. Lorensa, Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Gdańsk 2009, s. 52–58.

<sup>10</sup> Referat ten został wygłoszony we Freiburgu w 1885 r.

<sup>11</sup> W oryginale: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung Modernster Fragen der Architektur und Monumentalen Plastik unter Besonderer Beziehung auf Wien*, Carl Graeser Verlag, ed. I, Wien 1889.

kowaniu dzieła Camilo Sitte. Z czasem, podobnie jak C. Sitte, Stübben stał się zagorzałym zwolennikiem idei ochrony zabytków.

Odbudowa Kolonii po wojnie to temat na odrębną pracę. Tu zasygnalizujemy jedynie niektóre problemy dyskutowane w związku z polityką przestrzenną, jaką w tym mieście prowadzono zaraz po wojnie. Już samo odgruzowanie było wyzwaniem, zważywszy na skalę zniszczeń wojennych (95% Starego Miasta). Z czasem jednak, podobnie jak inne tak zrujnowane miasta, władze Kolonii stanęły przed dylematem: odbudowa w wersji bardziej konserwatywnej (*casus Monachium*) czy modernistycznej (przykład Stuttgartu). W projektach powojennej odbudowy najbardziej kontrowersyjną sprawą okazała się przyjęta wówczas koncepcja rozwoju układu komunikacyjnego. Wśród urbanistów nierzadko spotyka się pogląd, że przeprowadzona niemal w amerykańskim stylu przebudowa układu ulic w latach 50. i 60. spowodowała w tkance śródmiejskiej trwałe zniszczenia. Nowa sieć ulic poważnie zatarła cechy zabytkowej struktury stanowiące o jej tożsamości. Śródmieście zostało porożcinane arteriami szybkiego ruchu. Ich parametry techniczne sprawiły, że naruszone zostały tradycyjne struktury morfologiczne tkanki miejskiej. Przełom lat 70. i 80. to okres budowania nowej strategii rozwoju i nowego wizerunku Kolonii jako niemieckiej stolicy przemysłu medialnego i miasta nowoczesnych technologii – ważnego ogniwa klastra innowacyjności (zwłaszcza w biotechnologii).

### 3.2. Domena kultury oraz strategiczny węzeł przy dworcu kolejowym

W przypadku Kolonii nie musimy uciekać się do specjalnie wyrafinowanych analiz morfologicznych tkanki urbanistycznej ani studiów krajobrazowych, aby w przestrzeni tego miasta odczytać najbardziej charakterystyczne cechy budujące jego tożsamość. Można by rzec, że jest to osobiwa kompozycja symboliki elementów przestrzeni fizycznej, które odpowiadają trzem najważniejszym atrybutom tej milio nowej metropolii. Są to:

- 1) tradycje kulturalne i towarzyszące temu środowisko sztuki,
- 2) związek z przemysłem nowoczesnych mediów,
- 3) skuteczne podtrzymywanie tradycji silnego centrum handlowego.

Bez wątpienia, strategicznym miejscem policentrycznej struktury śródmieścia Kolonii jest rejon katedry królującej do niedawna nad całym miastem<sup>12</sup>. Jej walory artystyczne i historyczne, a przede wszystkim siła ekspresji jej monumentalnej bryły, sprawiają, że to jedno z ważniejszych dzieł europejskiej architektury sakralnej pozostaje symbolem Kolonii. Nas jednak katedra interesuje przede wszystkim jako zwornik konstrukcji urbanistycznej śródmieścia – kompozycyjna dominanta, a zarazem miejsce węzłowe struktury funkcjonalno-przestrzennej głównego centrum miejskiego<sup>13</sup>. W bezpośrednim sąsiedztwie katedry znajdują się co najmniej trzy ważne instytucje życia kulturalnego: Muzeum Rzymsko-Germańskie<sup>14</sup>, Muzeum Ludwiga (il. 1) i mieszcząca się także w budynku tego muzeum Filharmonia Kolońska. W kompozycji tego obszaru ważną rolę odgrywają relacje: katedra – główny dworzec kolejowy i wymienione muzea. Bryły te powiązane są w całość elementami przestrzeni publicznej (plac przed katedrą, plac między katedrą a dworcem kolejowym, tarasy widokowe nad Renem) o zróżnicowanych poziomach i ciekawym uformowaniu pod względem architektury krajobrazu. Elementem charakterystycznym jest również Most Hohenzollernów – najbardziej ruchliwy (pod względem częstotliwości przejeżdżających tu pociągów) most w całych Niemczech (il. 2).

Rejon katedry to również obszar, w którym domena dziedzictwa kultury i sztuki przenika się z urządzeniami głównego dworca kolejowego. Przebudowa głównego dworca kolejowego i jego bezpośredniego

<sup>12</sup> Obecnie budynkiem Kolonii jest Tower City w Mediaparku.

<sup>13</sup> W policentrycznej strukturze kolońskiej metropolii jest to centrum najważniejsze.

<sup>14</sup> Jedno z najważniejszych muzeów archeologicznych w Niemczech, por. *Niemcy. Przewodnik praktyczny*, Wyd. Pascal, s. 359.

otoczenia uznawana jest jako przykład udanej modernizacji<sup>15</sup>. W jej programie znalazły się działania, które poprawiły walory funkcjonalne obiektów samego dworca – zwłaszcza warunki oświetlenia (zarówno dziennego, ale też wyposażenie hali dworcowej w urządzenia, dzięki którym iluminacja zabytkowej konstrukcji hali peronów jest dodatkową atrakcją). Udało się również uzyskać interesujące efekty formalne dzięki „odsłonięciu i ekspozycji historycznie wartościowej substancji budowlanej”<sup>16</sup>. Stworzono również dość atrakcyjną przestrzeń publiczną placu między dworcem głównym i katedrą<sup>17</sup>. Poprawę walorów urbanistycznych otoczenia dworca uzyskano również dzięki zmianom wprowadzonym od strony Placu Wrocławskiego (*Breslauer Platz*). W programie przebudowy znalazły się również dwa pasaże przebiegające prostopadłe do osi peronów i obudowane sporą dawką urządzeń handlu i gastronomii. Interesujące jest również rozwiązanie centrum dla podróżnych, a zwłaszcza automatycznej przechowalni bagażu na 1000 walizek. Biorąc pod uwagę uzyskane efekty funkcjonalne, a przede wszystkim dobre powiązania piesze dworca z otaczającymi je usługami, można powiedzieć, że po tej modernizacji dworzec główny i jego otoczenie noszą znamiona centrum zintegrowanego transportu<sup>18</sup>.

### 3.3. Koloński Mediapark – od media parku do klastra kreatywnej metropolii

Założony w 1988 roku jako wspólne przedsięwzięcie rządu federalnego i miasta, a zarządzany przez prywatną organizację<sup>19</sup> Media Park w Kolonii jest projektem flagowym, którego historia liczy niemal ćwierć wieku. Z takiego dystansu ocena wartości kompozycyjnych i funkcjonalno-przestrzennych tego zespołu oraz jego założeń programowych staje się bardziej obiektywna. W tym przypadku można już z większą pewnością stwierdzić, że ten strategiczny projekt rewitalizacji terenów dawnej stacji towarowej przetrwał próbę czasu, że jest przykładem innowacyjnych rozwiązań urbanistycznych z wyraźnymi oznakami podejścia marketingowego. Atrakcyjne położenie w sąsiedztwie historycznego centrum Kolonii, a także ambitne założenia planistyczne i programowe sprawiły, że już pierwszym fazom projektowania tego ambitnego przedsięwzięcia towarzyszyły działania, które z dzisiejszej perspektywy można zaliczyć zarówno do marketingu urbanistycznego, jak i regionalnego.

W 1987 roku idea ta uzyskiwała międzynarodowych rozgłos za sprawą dwuetapowego konkursu, zaliczonego z czasem do kanonu konkursów architektonicznych znaczących dla rozwoju architektury w II połowie XX w. Pierwszą nagrodę uzyskała praca autorstwa niemiecko-kanadyjskiego architekta, prof. Eberharda H. Zeidlera<sup>20</sup>, głównie dzięki innowacyjnej – jak na owe czasy – koncepcji urbanistycznej. Układ przestrzenny zabudowy tworzy osiem trapezowych w rzucie i półotwartych kwartałów zabudowy zaprojektowanych w taki sposób, że ich geometria pozwala na uzyskanie interesujących efektów przenikania się zabudowy z zielenią parkową. Jednocześnie krótsze boki kwartałów tworzą pierzeje placu będącego główną przestrzenią publiczną całego założenia. Jego dominantą, a zarazem najwyższym akcentem wysokościowym Kolonii<sup>21</sup>, jest liczący 148,5 metrów wysokości (165,48 z anteną), wieżowiec Cologne Tower

<sup>15</sup> Przedsięwzięcie to ukończono w 2000 r. Autorami projektu urbanistyczno-architektonicznego są architekci: Peter Bussman i Gotfried Haberer. Por.: Kopiec-Unger J., *Przebudowa dworców kolejowych w Niemczech*, [8], s. 221-232.

<sup>16</sup> Kopiec-Unger J., *op. cit.*, s. 224.

<sup>17</sup> Atrakcyjną, jak na owe czasy (lata 90.), bowiem w ciągu ostatniej dekady standardy „umeblowania placu” i podobnych rozwiązań z zakresu architektury krajobrazu znacznie się podniosły. Realizowane ostatnio projekty kształtowania przestrzeni publicznej są ponadto bardziej proekologiczne.

<sup>18</sup> Znaczenie tego terminu wyjaśnia Z.K. Zuziak, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Wydawnictwo PK, Kraków 1998.

<sup>19</sup> Mediapark, Koln (MPK); por. Cees de Jong, Erik Mattie, *Architectural Competitions. 1950-Today*, Benedikt Taschen, Koln 1994, s. 314-327.

<sup>20</sup> Por. Cees de Jong, *op. cit.*

<sup>21</sup> Przewyższającym słynną Katedrę.

– symbol Kolonii jako centrum niemieckiego przemysłu mediów<sup>22</sup> (il. 3). Dzięki pokaźnemu wsparciu ze strony miasta i landu Mediapark w Kolonii jest nadal mocną pozycją w regionalnej sieci, która już obecnie aspiruje do miana klastra innowacyjności<sup>23</sup>.

### 3.4. Przebudowa nadbrzeży rzecznych: Rheinauhafen

*Rheinauhafen* to jeszcze nieukończony projekt przebudowy i ożywiania terenów portowych w śródmieściu Kolonii. Na długości ok. 2 km wzdłuż Renu, na obszarze ok. 15 hektarów, zrealizowano tu wieloużytkową strukturę urbanistyczną<sup>24</sup>. Jej dominantą jest zespół trzech niemal identycznych wieżowców<sup>25</sup> „opatrzonych marketingową etykietką”: *Kranhaus* („Kranhaus PLUS”, „Kranhaus1” i „Pandion Vista”), co w jakimś stopniu ma się tłumaczyć alegorycznym nawiązaniem do formy portowych żurawi<sup>26</sup>. Ich dynamiczna i ekspresyjna forma (il. 4) bywa porównywana do słynnych Wyglądaczy chmur projektu El Lissitzkiego – należących do ikon radzieckiego konstruktywizmu. Jednak w tym przypadku intencje, jakie przyświecały projektantom w ich poszukiwaniach ekspresji formy architektoniczno-urbanistycznej, schodzą na drugi plan, bowiem zastosowane środki formalne interesują nas przede wszystkim w kontekście polityki urbanistycznej, w jaką wpisuje się ten projekt. Znaczenie ma też wpływ takiego stylu budowania formy na ekonomiczną efektywność projektu. W jakimś stopniu jest to pytanie, czy decyzje artystyczne są dobrze skonfigurowane z założeniami ekonomicznymi projektu rozpatrywanymi w skali całego przedsięwzięcia urbanistycznego. To z kolei wiąże się z problemem skuteczności narzędzi rewitalizacji miasta. Dyskusja na ten temat toczy się od dłuższego czasu w kręgach ekspertów od europejskich polityk urbanistycznych. Pod tym względem interesujący nas projekt wywołuje duże zainteresowanie i uzyskuje wysokie oceny. Niemal jednogłośnie, zarówno specjaliści od rynku nieruchomości, jak i architekci, urbaniści oraz eksperci od zarządzania dużymi projektami inwestycji budowlanych podkreślają zalety tego projektu, a zwłaszcza związek, jaki w tym przypadku występuje pomiędzy walorami kompozycyjnymi architektury, atrakcyjnością całego założenia urbanistycznego a prawidłowymi decyzjami w sferze programowo-przestrzennej. Akcentuje się także rolę, jaką w tym przypadku odegrały pozytywne sprzężenia i osobliwa współzależność synergiczna pomiędzy projektem urbanistycznym *Rheinauhafen* a krajobrazem miejskim i środowiskiem kolońskiego biznesu. W tym przypadku można mówić o twórczej interpretacji kontekstu i klimatu miejsca (il. 5, 6). Całość urbanistycznego założenia wpisuje się kulturalnie w krajobraz miejski Kolonii. Domy-Żurawie wprowadzają do niego nowe wartości. Nie szkodzą zabytkowej sylwecie, w której nadal dominuje bryła katedry. W rzucie kompozycję *Rheinauhafen* tworzy linearny układ dwóch pasm zabudowy rozciągających się równolegle do nadreńskiej promenady na długości ok. 1,5 km. Od północy ciągi budynków zamyka Muzeum Czekolady (il. 7), a od południa atrakcyjne sąsiedztwo tworzy zespół biurowy COO<sup>27</sup> (il. 8).

<sup>22</sup> Właśnie ten budynek stał się w drugiej fazie konkursu przedmiotem ożywionej dyskusji w środowisku architektów-urbanistów. Decyzją inwestora, a nie jury, wybrano do dalszej fazy projektowania koncepcję słynnego architekta francuskiego Jeana Nouvela. Ostatecznie projekt wieżowca powstał w wyniku współpracy trzech biur architektonicznych: Jeana Nouvela, spółki: Kohl und Kohl Architekten oraz Georga Heckmanna.

<sup>23</sup> Por. *Cluster Management: Demands on Cities and Regional Networks*, ([http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:g-; WNdf1yTYkJ:www.difu.de/node/6029+Mediapark+Kohn+institutional+framework&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl&lr=lang\\_en%7Clang\\_pl&source=www.google.pl](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:g-; WNdf1yTYkJ:www.difu.de/node/6029+Mediapark+Kohn+institutional+framework&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl&lr=lang_en%7Clang_pl&source=www.google.pl)).

<sup>24</sup> Całość liczy ok. 250 000 m<sup>2</sup> pow. użytkowej. Stosunkowo szczegółowe omówienie tego projektu rewitalizacji pod kątem programu użytkowego znajdzie czytelnik w artykule Piotra Celewicza pt.: *Nowe przestrzenie dla środowiska mieszkaniowego w Kolonii*, Czasopismo Techniczne, z 3-A/2007, Wydawnictwo PK, Kraków 2007, s. 23-30.

<sup>25</sup> Każdy z nich liczy 60 m wysokości, a w rzucie: 70 m × 34 m.

<sup>26</sup> W języku niemieckim *der Kran* oznacza: dźwig, żuraw, suwnica.

<sup>27</sup> Cologne Oval Offices am Gustav Heinemann.

*Rheinauhafen* zasługuje na uwagę jako przypadek, w którym architektoniczno-urbanistyczna idea, wybrana drogą konkursu<sup>28</sup>, dobrze wkomponowała się w twórczy klimat kolońskiego środowiska przedsiębiorczości. Zauważmy, że jest to środowisko silnie związane z kreatywnymi sektorami gospodarki (media, przemysły artystyczne oraz zróżnicowany sektor kultury o mocnej pozycji międzynarodowej). Być może właśnie ta cecha środowiska Kolonii zadecydowała o sukcesie projektu. Intelktualny i artystyczny klimat kolońskiego środowiska kultury, stosunkowo dobre powiązania kooperacyjne pomiędzy firmami reprezentującymi przemysł kreatywny oraz ich związki z kręgami władzy okazały się sprzyjające dla rozwoju tej koncepcji urbanistycznej<sup>29</sup>. W takim środowisku można było innowacyjnie skojarzyć ekspresję formy z programowo-przestrzenną warstwą architektonicznej i urbanistycznej struktury. Dzięki temu już dzisiaj można powiedzieć, że projekt ten zalicza się do grupy przedsięwzięć metropolitalnych decydujących o skuteczności strategii rewitalizacji miasta. W tym przypadku jest to strategia, w której twórcze traktowanie szeroko rozumianej przestrzeni kultury ogrywa rolę kluczową, a może wręcz decydującą.

#### 4. Śródmieście Monachium

##### 4.1. Tło historyczne: krystalizacja i transformacja współczesnej struktury przestrzennej

Rozwój kultury i sztuki, troska o symbole i interesujące relacje kompozycyjne uzyskane dzięki umiejętnym posługiwaniem się formą klasyczną architektury i jej odpowiednią interpretacją to uwarunkowania strategiczne, dzięki którym przestrzeń urbanistyczna ma szansę nabrać wartości o wymiarze ponadczasowym. Ta sentencja mogłaby nam posłużyć za motto do opisu polityki urbanistycznej i architektonicznej, jaką prowadzono w Monachium od pierwszej połowy XIX w., a ściślej od panowania Księcia Elektora Maksymiliana Józefa (1799–1825)<sup>30</sup> i jego syna Ludwika I, króla Bawarii (1825–1848). Rozpoczęto wtedy prowadzone konsekwentnie i na szeroką skalę działania kreujące wizerunek stolicy Bawarii jako miasta konkurującego na polu kultury i sztuki z Paryżem. Jednym ze środków prowadzących do tego celu było upiększenie miasta klasycznymi budowlami. Można zaryzykować tezę, że w monachijskiej przestrzeni śródmiejskiej, a zwłaszcza w obszarze historycznego centrum, pewne cechy tej polityki są nadal obecne. Dotyczy to przede wszystkim roli, jaką w urbanistycznej przestrzeni Monachium odgrywa kultura, sztuka i nauka.

Ambicją króla Ludwika I, który sprowadził do Monachium wielu wybitnych artystów: malarzy, rzeźbiarzy i architektów<sup>31</sup> było uczynienie z Monachium „Aten nad brzegiem Izary” (Isar-Athen)<sup>32</sup>. Polityka Ludwika I, kontynuowana przez jego syna Maksymiliana (od 1848 r.), doprowadziła do uformowania się zrębów układu urbanistycznego, który nadal funkcjonuje jako główne tworzywo kompozycyjne historycznego śródmieścia<sup>33</sup>. Efektem królewskiego mecenatu były: uniwersytet, Stara Pinakoteka (il. 9), Państwowa Biblioteka, rozbudowa Rezydencji, Plac Królewski (Konigsplatz) i wyznaczające jego przestrzeń budynki: Muzeum Rzeźby (Gliptoteka), budynek Państwowych Zbiorów Sztuki Starożytnej (*Staatliche Antikensammlungen*), Propylee (*Propylen*). W myśl tej polityki urbanistycznej wytyczone zostały nowe

<sup>28</sup> Jego laureatem został działający wówczas w Hamburgu architekt Hadi Teherani.

<sup>29</sup> Por. Ch. Kruse, *Mapping Hybrid Value-Added Landscapes. A Relational Landscape of Zurich's Creative Industries*, [25].

<sup>30</sup> Książę Elektor Maksymilian Józef objął tron Królestwa Bawarii w 1806 r.

<sup>31</sup> Dotyczy to zwłaszcza tak znaczących w ówczesnym świecie architektonicznym postaci, jak Friedrich von Gaertner i Leo von Klenz.

<sup>32</sup> Por. [14], s. 344, także München; *Architekturfürer/Architectural Guide*, Reimer-Verlag, Berlin 2007.

<sup>33</sup> Hasłem: główne tworzywo kompozycyjne śródmieścia określam podstawową sieć ulic i placów z otaczającą je tkanką urbanistyczną.



kierunki rozwoju miasta: korytarze zabudowy wzdłuż osi ulic: Briennerstrasse (oś zespołu urbanistycznego przy Königsplatz), Ludwigstrasse, Prinzregentenstrasse i Maximilianstrasse.

Swoistym *signum temporis* monachijskiej urbanistyki w połowie XIX w. stał się plan zabudowy Ludwigstrasse. Jego autorami było dwóch wybitnych architektów-urbanistów, a zarazem wielkich rywali: Leo von Klenze i Friedrich von Gärtner<sup>34</sup>. Budowana w latach 1817–1852 Ludwigstrasse uzyskiwała stopniowo, zwłaszcza dzięki dziełom Gärtnera, coraz bardziej monumentalny charakter. Projektowane w stylu neorenesansowym gmachy rządowe, banki, Uniwersytet Ludwiga-Maksymiliana, Uniwersytet Forum, Gregorianum i Siegestor nadały tej arterii wyraz odpowiadający monarchistycznym ambicjom Wittelsbachów, czyniąc z niej jednocześnie jedną z najsłynniejszych ulic dziewiętnastowiecznej Europy. Na tym etapie rozwoju Monachium można zatem mówić o stosunkowo dużej spójności między ówczesną polityką przestrzenną i strategią rozwoju gospodarczego miasta. Trzymając stolicę Bawarii z dala od głównej fali uprzemysłowienia<sup>35</sup>, Wittelsbachowie konsekwentnie umacniali te jej funkcje, które również dzisiaj należą do kanonicznego repertuaru metropolitalnych strategii. Rozwijano kulturę, sztukę i naukę, tworząc również odpowiednio reprezentacyjne ramy dla budynków administracji publicznej i usług finansowych.

Na przełomie XIX i XX wieku Monachium wciąż jeszcze uchodzi za ośrodek konserwatyzmu, ale już za panowania księcia Luitpolda, który rządził tu do 1912 r., stolica Bawarii mocno zaznacza swoją obecność na mapie modernizmu<sup>36</sup>. W tym czasie powstają: Muzeum Niemieckie i Muzeum Etnograficzne. W pierwszej połowie XX w., podobnie jak w wielu innych miastach, w stolicy Bawarii rozgrywają się dramaty, których skutki do dziś odciskają się bolesnym piętnem na indywidualnych losach ludzkich i na historii światowej cywilizacji. Następuje seria burzliwych wydarzeń: z krótkiego okresu Republiki Bawarskiej, z jeszcze krótszego epizodu Republiki Rad następuje przejście do okresu, na który składają się lata najbardziej wstydlive dla mieszkańców Monachium. To okres, w którym rozgrywają się tu wydarzenia kładące się mrocznym cieniem na kartach historii Niemiec. W 1921 r. Monachium staje się miejscem narodzin narodowego socjalizmu i jako tzw. Miasto Ruchu (*Stadt der Bewegung*) jest jednym z pięciu Miast Fürera. Funkcję centrum Ruchu przejmują Königsplatz.

Podczas drugiej wojny światowej 60% śródmieścia Monachium uległo całkowitemu zniszczeniu, ale mobilizacja potencjału skierowanego na odbudowę miasta nastąpiła stosunkowo szybko. W 1945 roku Rada Miejska zatwierdziła proponowany przez Karla Meitingera plan odbudowy historycznego centrum i otoczenia go pierścieniem obwodnicy. Opis odbudowy stolicy Bawarii z wojennych zniszczeń wykracza poza ramy tego artykułu. Warto jednak przywołać w tym miejscu plany urbanistyczne, których realizacja wpłynęła znacząco na obraz i funkcje śródmieścia Monachium. Kolejne plany zagospodarowania przestrzennego miasta i strategię jego rozwoju z lat: 1963, 1975, 1983 odzwierciedlają odmienne podejścia do sterowania jego rozwojem [19], ale zarówno plan rozwoju Monachium z 1963 r., jak i ten z roku 1972 wskazują jako ważne cele polityki przestrzennej miasta: uwolnienie historycznego centrum od nadmiernego ruchu samochodowego, wydzielenie stref ruchu pieszego i rekonstrukcję historycznego centrum. W ramach przygotowań do Igrzysk Olimpijskich w 1972 r. zrealizowano projekt ulicy pieszej – głównego ciągu przestrzeni publicznej monachijskiej starówki. Na Starym Mieście (Altstadt), między Karsplatz/Stachus i Marienplatz wzdłuż Neuhauserstrasse – Kaufingerstrasse powstaje jedna z pierwszych europejskich stref ruchu pieszego w zabytkowym środowisku<sup>37</sup>.

Obecny etap transformacji struktury przestrzennej monachijskiego śródmieścia wiąże się w znacznej mierze z wdrażaniem tzw. Perspektywy Monachium (*Perspektive München*) 1998–2005. W dokumencie tym przebudowa śródmieścia wpisuje się w wizję, w której Monachium to miasto „zwarte – miejskie

<sup>34</sup> Por. [12], s. 64.

<sup>35</sup> W XIX wieku rolę przemysłowego centrum Bawarii pełniła Norymberga.

<sup>36</sup> Wystarczy tu wymienić pismo Jugend, wychodzące tu od 1886 r., wystawa *Niebieskiego Jeźdźca* w 1911 r.

<sup>37</sup> Por. [15], s. 211–214.

– zielone”. Miasto o policentrycznej strukturze, w której atrakcyjne koncentracje śródmiejskie mają odgrywać szczególnie ważną rolę w przeciwdziałaniu *urban sprawl*. W strategii tej sporo uwagi poświęca się jakości nowej architektury, dając jednocześnie wyraz świadomości, że polityka architektoniczna ma duże znaczenie w budowaniu wizerunku miasta. Charakterystycznym rysem tej polityki jest budowanie dobrych relacji kompozycyjnych między nową architekturą i jej zabytkowym środowiskiem. To jeden ze strategicznych priorytetów monachijskiej urbanistyki współczesnej. Warto w tym miejscu odnotować konsekwencje dyskusji na temat krajobrazu miejskiego i ochrony zabytkowej sylwety: ograniczenie wysokości budynków do ok. 99 m, czyli do wysokości wieży kościoła Frauenkirche. W *Perspektywie* znajdziemy też zapisy świadczące o związkach między zasadami przebudowy śródmiejskiej struktury a wdrażaniem polityki odpowiadającej wymogom gospodarki opartej na wiedzy i wspieraniem rozwoju sektora kultury. Z publikacji A. Thiersteina<sup>38</sup> wynika, że gospodarka wiedzy w coraz większym stopniu kształtuje strukturę przestrzenną metropolii, zwłaszcza jej śródmieścia. W przypadku Monachium to tu usytuowane są główne węzły kreatywności – węzły sieci będące miejscami lokalizacji przemysłu innowacyjnego. Kreatywność przyciąga kreatywność – to jedna z zasad tłumacząca mechanizmy aglomeracyjne. Z perspektywy tzw. nowej geografii ekonomicznej<sup>39</sup> oznacza to konieczność dostrzegania subtelnych współzależności między różnymi czynnikami lokalizacyjnymi. Śródmieście metropolii jest właśnie takim środowiskiem, w którym owe relacje nabierają szczególnego znaczenia, a Monachium jest iście klinicznym przykładem takiego środowiska.

Czas, aby zmierzyć się z kwestią wyboru miejsc i projektów o kluczowym znaczeniu dla architektury miasta w granicach współczesnego śródmieścia Monachium. Kierując się podanymi wcześniej kryteriami, na podstawie których wyróżniono typy sytuacji projektowej, a także uwzględniając poziom rozwiązań architektonicznych i oddziaływanie tej architektury w skali urbanistycznej, uwagę czytelnika wypada skierować na co najmniej siedem przykładów. Pierwsze cztery zaliczają się do grupy, którą nazwano tu domeną kulturowego dziedzictwa i sztuki współczesnej. Pinakoteka Sztuki Nowoczesnej (il. 10 i 11), nowy budynek Akademii Sztuk Plastycznych (il. 12–14), Muzeum Brandhorst (il. 15) i Centrum Żydowskie (il. 16, 17) to stosunkowo nowe realizacje projektów architektonicznych, które wiążą się z rozwojem instytucji kulturalnych, a jednocześnie wskazują na odmienne podejścia do kompozycyjnego problemu wpisywania nowej formy architektonicznej w zabytkowy kontekst. W tych czterech przypadkach uzasadnienie ich wyboru jest dość proste. Swym przeznaczeniem, rozwiązaniami funkcjonalnymi i poziomem artystycznym te dzieła architektury świadczą, że współczesna polityka rozwoju Monachium nawiązuje do dobrej tradycji, w myśl której kultura i sztuka od prawie dwustu lat mają najwyższy priorytet wśród metropolitalnych funkcji bawarskiej stolicy. Trzy pierwsze budynki uzupełniają zabudowę stosunkowo rozległej i położonej na północny zachód od średniowiecznego centrum strefy muzeów sztuki natomiast Centrum Żydowskie zlokalizowano na Placu Św. Jakuba, w południowej części historycznego centrum.

#### 4.2. Domena dziedzictwa kultury, nauki i sztuki

Analizę kompozycyjnych relacji między elementami budującymi przestrzeń w skali architektonicznej a geometrią sieci powiązań urbanistycznych warto rozpocząć od Pinakoteki Sztuki Nowoczesnej (Pinakothek der Moderne) (il. 10), ponieważ w tym przypadku chyba najłatwiej uchwycić wpływ usytuowania

<sup>38</sup> Czytelnika zainteresowanego tym wątkiem dyskusji autor odsyła do publikacji [26], w której zagadnienia gospodarki wiedzy – odnoszone również do Monachium – przedstawiono w kontekście „relacyjnej” geografii, czyli badań nad zachowaniami lokalizacyjnymi międzynarodowych firm oraz podejście zwane: *value chain* (łańcuch wartości) obserwujące te zachowania z perspektywy czynników kształtujących sieć powiązań między tymi firmami.

<sup>39</sup> Por. prace Paula Krugmana – laureata nagrody Nobla w dziedzinie ekonomii – głównie za jego interpretację zjawisk aglomeracyjnych i ich roli w kształtowaniu się struktur osadniczych o wysokim stopniu złożoności i sile oddziaływania na globalne zjawiska ekonomiczne.

budynku na rozplanowanie jego rzutu parteru, a także rolę tej architektury jako środka wyrazu tworzącego interesujące sekwencje widokowe w otoczeniu Starej Pinakoteki<sup>40</sup>. Projektowana przez architekta Stefana Braunfelsa, a budowana w latach 1993–2003, trzecia z pinakotek to interesujący przykład skojarzenia w jednym dziele architektonicznym trzech ważnych dla kompozycji urbanistycznej wątków tematycznych:

- przenikanie przestrzeni zewnętrznej do wnętrza, wzdłuż osi NW– SE,
- wyartykułowanie – za pomocą głównej przestrzeni budynku (rotundy) – miejsca, w którym wymieniona oś urbanistyczna przecina się z główną osią budynku<sup>41</sup>,
- otwarcie bryły budynku na przestrzeń zieloną przy jednoczesnym zapewnieniu jego wnętrzą minimum introwertyczności niezbędnej dla muzeum sztuki (il. 10, 11).

Kompozycyjny wątek wzajemnego przenikania się przestrzeni zewnętrznej i wewnętrznej znajdujemy również w przypadku rozbudowy Akademii Sztuk Plastycznych (Erweiterungsbau der Akademie der Bildenden Künste)<sup>42</sup>. Ten dość monumentalny i rzeźbiarski w wyrazie budynek (il. 12), będący efektem konkursu z 1992 r., od początku wzbudzał spore kontrowersje zarówno w monachijskim środowisku architektonicznym, jak i wśród szerszej opinii publicznej. Realizowany w latach 2003–2006, projekt autorstwa architektów z Coop Himmelb(l)au<sup>43</sup>, nosi charakterystyczne dla tej firmy znamiona dekonstruktywizmu, co może wywoływać zrozumiałe opory zważywszy na bliskie sąsiedztwo monumentalnego założenia neorenesansowej architektury Akademii Sztuk Plastycznych projektowanej w latach 1874–1876 przez v. Neureuthera<sup>44</sup>. Poszukując interpretacji dla założeń ideowych projektu Coop Himmelb(l)au, można mówić o swoistym paradoksie dekonstrukcji integrującej, bowiem w tym przypadku mamy do czynienia z budowaniem nastroju grą brył w przenikających się przestrzeniach dużego, przeszklonego atrium i sąsiadującej z nim ulicy (il. 13, 14).

Muzeum Brandhorst<sup>45</sup> (il. 15) to najnowsza z opisywanych tu realizacji architektonicznych zlokalizowanych w rejonie monachijskiego śródmieścia uznanego za domenę sztuki (Kunstareal). Obiekt ten otwarto dopiero w maju 2009 r., ale już wkrótce zdobył sobie sławę jednego z lepiej ocenianych dzieł architektury muzeów w Niemczech. Muzeum to mieści stosunkowo bogatą, prywatną kolekcję dzieł sztuki współczesnej. Wśród krytyków architektury spotyka się często opinię, że ta lakoniczna w formie i wydłużona bryła dobrze akcentuje północnowschodni narożnik dzielnicy muzeów. Nie bez znaczenia są w tym przypadku walory architektoniczne elewacji skomponowanych w myśl modnej dziś tendencji wykorzystującej nowe rozwiązania technologiczne oraz plastyczne i fakturalne efekty uzyskane dzięki zdyscyplinowanym rytmom pionowych i zróżnicowanych kolorystycznie elementów ceramicznych.

Interesującym przykładem kompozycji urbanistycznej integrującej przestrzeń historycznego placu z nowoczesną architekturą projektowaną w duchu neomodernizmu jest budowany w latach 2004–2007 kompleks trzech budynków mieszczących: centrum odradzającej się w Monachium społeczności żydowskiej (Jewish Community Centre), Synagogę Ohel Jakob (il. 16, 17) i Żydowskie Muzeum Miasta Monachium<sup>46</sup>. Przestrzeń publiczna Placu Świętego Jakuba (położonego niedaleko Marienplatz) została w tym

<sup>40</sup> Por. [12], poz. 98 w numeracji architektonicznego przewodnika po architekturze Monachium.

<sup>41</sup> Zarówno rotunda, jak i osiowość są swoistymi cytatami z innych prototypów budynków muzealnych; por. [12], poz. 98.

<sup>42</sup> [12], poz. N6.

<sup>43</sup> Podstawowe dane dot. tego projektu: autorzy: COOP Himmelb(l)au; Wolf D Prix; W. Dreibholz & Partners Z.T. Gmbh; klient: miasto Monachium; pow. użytkowa: 5666 m<sup>2</sup>; pow. całkowita: 9909 m<sup>2</sup>; koszt: 15,2 mln euro; por. także. [35].

<sup>44</sup> [12], poz. N6, a także poz. 125.

<sup>45</sup> Opis tego obiektu znajdzie czytelnik m.in. w: [12], poz. N4. Autorzy: Sauerbruch Hutton Architects; por.: [architecturerevived.blogspot.com/2010/03/museum-brandhorst-munich-germany.html](http://architecturerevived.blogspot.com/2010/03/museum-brandhorst-munich-germany.html) oraz: [wn.com/Museum\\_Brandhorst\\_Munich](http://wn.com/Museum_Brandhorst_Munich).

<sup>46</sup> Por. [12], poz. N2, także: [www.en.urbarama.com/project/jewish-center-munich](http://www.en.urbarama.com/project/jewish-center-munich) (adres strony z dn. 3.07.2011) oraz: Mies Arch Prize: <http://www.miesarch.com/>; podstawowe info o projekcie: autorzy: architekci.: Rena Wandel- Hoefer i Wolfgang Lorch Architekten oraz Regina Poly.

przypadku potraktowana jako kompozycyjne tworzywo, w którym odbywa się swoisty spektakl sztuki urbanistycznej potwierdzający trafność corbusierowskiej definicji architektury jako „gry brył w świetle”. Trzy bryły: muzeum, synagoga i społeczne centrum, sprawiające wrażenie rozrzuconych przypadkowo w przestrzeni Placu Św. Jakuba, organizują to urbanistyczne wnętrza według wyrafinowanej geometrii. Tworzą urbanistyczne miniwnętrza, w których obserwator ma również okazję zastanowić się nad przesłaniem skrywającym się w kontrastach materiałów i faktur, a także zderzeniach przestrzeni otwartej i zamkniętej. Ciężka, kamienna podstawa Synagogi Ohel Jakob wyrażać ma ideę trwania/permanencji wiązanej z symboliką Świątyni Salomona, a intencję takiej interpretacji podkreśla jeszcze bardziej kontrastujące z masowością podstawy wrażenie lekkości przeszklonego sześcianu skrywającego przestrzeń sacrum.

#### 4.3. Architektura w krajobrazie parkowym i symbole przedsiębiorczości

Podstawowy układ śródmiejskiej zieleni tworzą dwa kompleksy: angielski park nad rzeką Izerą (Englischer Garten) i Olympiapark. Ten ostatni jest przykładem sytuacji projektowej, której tu nadano nazwę: „architektura w krajobrazie parkowym”. Olympiapark to architektoniczno-krajobrazowy zespół urządzeń sportowych i towarzyszących im usługowych i mieszkaniowych (Wioska Olimpijska) zbudowany na Igrzyska Olimpijskie w 1972 r. Do najciekawszych konstrukcji architektonicznych w tym zespole należy rozwieszony nad olimpijskim stadionem słynny dach wiszący autorstwa wybitnego niemieckiego architekta Guntera Behnisha<sup>47</sup> i niemniej wybitnego konstruktora Frey’a Otto. Obiekt ten, umieszczony na liście budynków objętych ochroną konserwatorską (il. 18), stał się już architektoniczną ikoną symbolizującą cały zespół parku olimpijskiego. W kompozycji parku istotną rolę odgrywają interesujące kadry widokowe uzyskane przez nakładanie się efektów plastycznych ażurowej konstrukcji wiszącego dachu i swobodnie uformowanego krajobrazu sztucznych wzgórz zbudowanych z gruzu, który tu nawieziono z całego miasta z ruin zniszczonych podczas ostatniej wojny budynków.

Symbolem nowych czasów w świecie niemieckiej przedsiębiorczości, a zarazem jeszcze jedną ikoną dekonstruktywistycznej architektury Monachium stało się centrum wystawiennicze koncernu BMW (il. 19, 20), zwane *BMW Welt* (Świat BMW) – zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie centrali BMW i Muzeum BMW, a także w pobliżu Olympiapark<sup>48</sup>. Najbardziej charakterystycznym elementem tej uchodzącej za rzeźbiarską bryłę jest jej trzon w kształcie podwójnego stożka, podtrzymujący rozległą płaszczyznę dachu. Inne kluczowe elementy tej kompozycji to: krajobraz, chmura i spiralna rampa<sup>49</sup>. Rodzi się pytanie, czy pod względem walorów architektonicznych Świat BMW można uznać jako przestrzenny symbol, który swoją rangą w ikonosferze Monachium – czy jak kto woli, w jego „pejzażu semiotycznym”<sup>50</sup> – odpowiadałby równoważnie firmowemu prestiżowi tej jednej z najbardziej cenionych marek przemysłu motoryzacyjnego? Chociaż pytanie to wykracza nieco poza klasyczną tematykę analizy architektoniczno-urbanistycznej, jednak wydaje się, że w świecie zdominowanym przez marketing pytanie to ma sens. Wymaga jednak refleksji nad poziomem rozwiązań przestrzennych w skali urbanistycznego kontekstu tej

<sup>47</sup> Gunter Behnisch zaliczany jest do najwybitniejszych przedstawicieli europejskiego dekonstruktywizmu w architekturze (por. [33]). Jego inne ważniejsze zrealizowane projekty to m.in. budynek służący jako Parlament Republiki Federalnej Niemiec w Bonn (od 1992 do 1999 r., tj. do czasu przeniesienia Parlamentu do Berlina), Muzeum Komunikacji we Frankfurcie nad Menem, wieża kontrolna portu lotniczego w Norymberdze, Genzyme Center (2003) w Cambridge, w Massachusetts, USA i inne.

<sup>48</sup> Por. [12], poz. N 12; por. [34].

<sup>49</sup> [12], także [35]. Projekt BMW Welt zdobył pierwszą nagrodę na konkursie architektonicznym w 2001 r. Budowa centrum trwała 5 lat (2003–2007) i kosztowała ponad 100 mln Euro.

<sup>50</sup> Aluzja do słynnej książki Umberto Eco z 1968 r. (pod takim samym tytułem), traktującej o kulturowej roli znaku w pejzażu naszego środowiska i podejmującej teoretyczne kwestie języka architektury.



architektonicznej ikony – i tu niestety trudno o jednoznacznie pozytywną odpowiedź. Można nawet odnieść wrażenie, że w sensie urbanistycznym centrum wystawowe BMW jest swego rodzaju wyspą. Co prawda, dzięki kładce pieszej łączącej to Centrum z Olympiapark mamy tu już załączki sieci przestrzeni publicznych wiążących centrum BMW z centrum miasta, jednak nie osłabia to wrażenia, że w tym przypadku zabrakło czytelných decyzji kompozycyjnych w skali urbanistycznej.

#### 4.4. Strategiczne węzły przy dworcach kolejowych

Co najmniej dwie okoliczności przemawiają za tym, by uznać strukturę przestrzenną śródmieścia Monachium jako zrównoważoną. Pierwsza to dobrze wyważone proporcje między zabudową zwartą a przestrzeniami zielonymi, druga to przestrzeganie zasady zrównoważonej mobilności. Sprzyja temu niemal doskonale rozwinięty system transportu zbiorowego, a także konsekwentnie prowadzona od lat polityka ograniczania ruchu samochodowego w centrum miasta<sup>51</sup>. Już plan z roku 1983 jako priorytet przyjmował wdrażanie zasad równoważenia rozwoju z Agendy 21 z Rio de Janeiro i przekładał je na konkretne rozwiązania urbanistyczne, wśród których znaczenie wiodące miały zasady kształtowania układu transportowego i wytyczne dla prowadzenia odpowiadających tym zasadom przedsięwzięć inwestycyjnych. Obejmowały one przede wszystkim: rozwój metra, przebudowę układu ulic doskonalącą system promienisto-obwodnicowy i rozbudowę sieci ciągów dla pieszych.

W koncepcji rozwoju Monachium uchwalonej w 1998 roku<sup>52</sup> związek między ideą zrównoważonej mobilności a zagospodarowaniem przestrzennym śródmieścia wyraża się m.in. w postaci takich zasad, jak utrwalenie różnorodności rodzajów użytkowania przestrzeni śródmiejskiej i wspieranie rozwoju funkcji mieszkaniowych na obszarach odznaczających się bardzo dobrą dostępnością w stosunku do środków transportu zbiorowego, zwłaszcza kolei. Można więc mówić o polityce zmierzającej konsekwentnie do uspokajania ruchu w części historycznej, systematycznego powiększania zasięgu stref, które mają być domeną pieszych i intensyfikacji zabudowy wzdłuż linii kolejowej. Analizując ustalenia *Perspektywy Monachium*, nabiera się wręcz przekonania, że miasto to zamierza konsekwentnie realizować politykę, która czasem wyrażana jest hasłem: „europejskie metropolie przesiadają się na kolej”. Spośród ujętych w *Perspektywie* projektów flagowych, które odpowiadają temu kierunkowi myślenia wymienimy projekt rozwoju terenów położonych wzdłuż głównej linii kolejowej, a rozciągających się na długości ok. 8 km długości od głównej stacji do stacji Laim-Pasing<sup>53</sup>. W planach tych ważną rolę odgrywa przebudowa otoczenia Dworca Głównego w Monachium<sup>54</sup>. Z zamierzeń tych zrealizowano już ciekawy architektonicznie obiekt mieszczący główny dworzec autobusowy<sup>55</sup> (il. 21) zintegrowany z niewielkim zespołem biurowym i hotelem. W otoczeniu głównej stacji kolejowej zbudowano również zespół mieszkaniowo-usługowy (il. 22–24), natomiast w obliczu kryzysu ekonomicznego projekty bardziej ambitnej przebudowy samego zespołu dworca kolejowego i jego otoczenia zostały zawieszone.

<sup>51</sup> Z prac w języku polskim omawiających te zagadnienia rekomenduje się publikację K. Biedy [2], s. 16–18. Jej autor bardzo szeroko ujmując architektoniczno-urbanistyczne aspekty zrównoważonej polityki transportowej Monachium, ukazując równocześnie ważniejsze kierunki jej ewolucji w kolejnych planach urbanistycznych miasta i strategiach jego rozwoju.

<sup>52</sup> Jest to wspomniana wcześniej *Perspektywa Monachium*. Por. [13].

<sup>53</sup> Jest to stosunkowo duży obszar, bowiem liczy łącznie ok. 170 ha.

<sup>54</sup> Dzisiejszy Dworzec Główny w Monachium zbudowano na przełomie lat 50. i 60. na miejscu zniszczonego podczas drugiej wojny światowej zabytkowego budynku z 1849 r., który był największym dworcem czołowym w Niemczech.

<sup>55</sup> Arch. Auer + Weber + Assoziierte; realizacja: 2007–2009.



## 5. Śródmieście Stuttgartu

### 5.1. Tło historyczne: krystalizacja i transformacja współczesnej struktury przestrzennej

Wśród niemieckich architektów i urbanistów spotyka się opinię, że śródmieście Stuttgartu należy do ciekawszych przykładów kompozycji urbanistycznej. Wyrazem tego przekonania może być stosunkowo spora ilość studiów nad morfologią śródmiejskiej tkanki urbanistycznej stolicy Badenii-Wirtembergii. Przemaszają za tym również dość liczne studia nad rozwojem sieci przestrzeni publicznej jej historycznego centrum. Wpłynęło na to kilka czynników, ale zapewne najważniejsze są trzy: nietypowe jak na przestrzeń geograficzną niemieckich miast warunki topograficzne; determinacja władz urbanistycznych i lokalnej przedsiębiorczości, aby urbanistyka i architektura tego miasta uzyskały formę odpowiednią do jego pozycji ekonomicznej; wreszcie, *last but not least* przyjęta po drugiej wojnie światowej koncepcja odbudowy miasta ze zniszczeń.

Zabytkowy trzon współczesnego śródmieścia Stuttgartu ma kształt wydłużonego prostokąta o wyraźnie zaznaczonych dwóch niemal równoległych osiach. Jedną stanowi ciąg pieszej ulicy Königsstrasse prowadzącej od Dworca Głównego w stronę wzgórza Karlshöhe. Kierunek drugi wyznacza oś długiego pasa ogrodów (Schlossgarten) rozciągających się od Nowego Zamku aż po rzekę Neckar i zabytkowe uzdrowisko Bad Cannstatt. Dłuższe boki tego prostokąta wyznaczają ulice: Theodor Heuss Strasse, wzdłuż której skupiają się liczne instytucje finansowe, i Konrad Adenauer Strasse będącej osią imponującego rozmachem zespołu kulturalnego, który tworzą teatry, opera, muzea, galerie artystyczne, biblioteki, archiwa itp. Oś prostopadła do wymienionych kierunków przebiega mniej więcej w połowie układu, spinając ciągiem pieszym Nowy Zamek, Plac Zamkowy, Königsblau, Nowe Muzeum Sztuki i zespół uniwersytecki.

Dla Stuttgartu wiek XIX przyniósł nowe impulsy rozwojowe zarówno ze strony królewskiego dworu, jak i rozwijających się ośrodków przemysłowych. Za panowania króla Wilhelma I (1816–1964) średniowieczne mury zostały zburzone, a w miejscu dawnej fosi założono reprezentacyjny bulwar miejski: Königsstrasse, która – jako atrakcyjne uformowany ciąg pieszy – stanowi odtąd główną oś kompozycyjną centrum. W roku 1846 powstaje pierwsza stacja kolejowa z klasycystycznym budynkiem<sup>56</sup>, a także zaprojektowane w stylu greckiej świątyni Königsbau (dosł. Królewski Budynek) – królewskie centrum handlu i przedsiębiorczości (il. 25) będące najstarszą w Stuttgarcie arkadą handlową. W roku 1886 powstają zakłady przemysłu precyzyjnego Roberta Boscha, którego postać na trwałe wpisuje się w historię niemieckiej (i nie tylko) przedsiębiorczości. Wypada w tym miejscu również zauważyć, że najbardziej nowoczesne obiekty architektury stanowiącej symbol przedsiębiorczości – a zarazem architektoniczne symbole stuttgartskich ikon przemysłu motoryzacyjnego: Świat Mercedesa i Muzeum Porsche – zlokalizowane są poza obszarem śródmieścia.

### 5.2. Domena dziedzictwa kultury, nauki i sztuki – architektura w krajobrazie parkowym

Ustępn ten należałoby rozpocząć od komentarza na temat kompozycji urbanistycznej Placu Zamkowego i Schlossgärten (Ogrody Pałacowe) oraz analizy wartości architektury krajobrazu, które niewątpliwie skalą, rozmachem i walorami historycznej architektury wyróżniają tę część Stuttgartu na tle krajobrazowych założeń kompozycyjnych innych śródmieść metropolii niemieckich. Potem należałoby przynajmniej w kilku zdaniach scharakteryzować budowany w latach 1955–1956 zespół centrum kulturalne i kongresowe (il. 26, 27) – Liederhalle (KKL)<sup>57</sup>. Jednak ograniczoność miejsca zmusza autora, aby od razu przejść

<sup>56</sup> Nie należy go mylić ze słynną budowlą Bonatza, którą projektowano i budowano w latach 1914–1928.

<sup>57</sup> Liederhalle (KKL) = Kultur und Kongresszentrum – autorstwa architektów Adolfa Abla i Rolfa Gutbroda – należy do najbardziej charakterystycznych przykładów modernistycznej architektury sal koncertowych z lat 50. Zespół ten wyróżnia się nowatorskimi – jak na owe czasy – rozwiązaniami funkcjonalno-technicznymi oraz solidnością materiałów i starannością detalu.

do omówienia zespołu architektoniczno-urbanistycznego Neue Staatsgalerie, który uchodzi za jedno z najbardziej charakterystycznych dzieł architektury postmodernistycznej z przełomu lat 70. i 80<sup>58</sup>. Nowa Państwowa Galeria miała powstać jako obiekt architektoniczny rozbudowujący neoklasycyzyzm pochodzący z XIX wieku budynek Starej Galerii, a w założeniach programowych, które potem znalazły odzwierciedlenie w warunkach zamkniętego międzynarodowego konkursu na projekt zespołu kulturalnego Neue Staatsgalerie<sup>59</sup>, podkreślano konieczność nawiązania projektowaną zabudową do otoczenia w taki sposób, aby uzyskać wrażenie historycznej ciągłości i zintegrowania miejskiej struktury. Ciąg pieszy miał powiązać Galerię z otaczającą ją zabudową, a sugerowany taras wzdłuż głównej fasady budowli, wspomniany ciąg pieszy i otwarte przestrzenie wystawiennicze powinny tworzyć interesujące sekwencje krajobrazu miejskiego.

Uważa się, że od czasów budowy słynnego osiedla Weissenhof-Siedlung żadne przedsięwzięcie architektoniczno-urbanistyczne nie wzbudziło w Stuttgarcie tylu emocji, co rezultaty tego konkursu ogłoszone w 1977 r. Zwycięski projekt Jamesa Stirlinga i Michaela Wilforda (il. 28, 29, 30) uzyskał wysokie oceny jury, paradoksalnie, przede wszystkim za twórcze rozwiązanie problemów kompozycyjnych wiążących się z wpisaniem zespołu w kontekst urbanistyczny. Od razu wywołał jednak protesty niemieckiej prasy i stuttgartckiego środowiska architektonicznego<sup>60</sup>, a trzeba pamiętać, że w powojennym Stuttgarcie kult modernizmu jest mocno zakorzeniony. Jednak z czasem ostrą krytykę przyćmiły wyrazy uznania. Do tego stopnia, że Galerię Stirlinga traktuje się jak jeszcze jeden wśród architektonicznych *landmarków* Stuttgartu<sup>61</sup>. Ale słowa krytyki bynajmniej nie umilkły, tylko że tym razem dotyczą one nie tyle kwestii artystycznych samej architektury, ale przyjętej (i wynikającej z warunków konkursu) zasady urbanistycznej polegającej na otwarciu kompozycyjnym całego zespołu na wyjątkowo ruchliwą, ośmiopasmową arterię miejską. Pomimo przejść podziemnych, wzniesionego ponad poziom ulicy ciągu pieszego spinającego obie galerie (starą i nową) oraz prób złagodzenia uciążliwości ruchu ekranami zieleni, ulica Adenauera jest nadal poważną barierą utrudniającą kontakt tego zespołu kulturalnego z resztą centrum.

Projekt Neue Staatsgalerie doczekał się tak bogatej literatury<sup>62</sup>, że w tym miejscu ograniczono się zaledwie do niektórych kwestii kompozycyjnych mających związek z uwarunkowaniami kontekstu urbanistycznego. Nowa Galeria Państwowa jest częścią zespołu, określanego dzisiaj mianem Kulturalnej Mili (Cultural Mile)<sup>63</sup>. Nagromadzenie różnych reprezentacyjnych instytucji życia publicznego zwłaszcza kultu-

<sup>58</sup> Urbanistyczne koncepcje rozbudowy Alte Staatsgalerie przygotowywano już w latach 1961–1971 w kontekście prac nad planami zagospodarowania przestrzennego miasta.

<sup>59</sup> W programie inwestycyjnym, oprócz nowej galerii, uwzględniano budynek teatru kameralnego i konserwatorium muzycznego.

<sup>60</sup> W tym przypadku, zrozumiałe, zważywszy, że laureatem był Anglik, co prawda postać wybitna, ale jednak spoza lokalnego środowiska. Dodajmy, że Stuttgart uchodzi za najmocniejsze środowisko architektoniczne. Podczas dyskusji pokonkursowej jedną z bardziej dramatycznych wypowiedzi było krytyczne wystąpienie Guntera Benisha.

<sup>61</sup> W graficznej kompozycji okładki architektonicznego przewodnika po Stuttgarcie – [1] – będącego swego rodzaju kompromisem między funkcjami promocyjnymi, relacją na temat przestrzennego rozwoju miasta i fachową krytyką architektonicznej posłużono się wizerunkiem właśnie tego dzieła architektury.

<sup>62</sup> Spośród publikacji w języku polskim stosunkowo obszerny i interesujący komentarz na temat Nowej Galerii Państwowej znajdzie czytelnik w tłumaczeniu słynnej książki Diane Ghirardo *Architektura po modernizmie* – [7], s. 88-90. Interesująca analiza procesu projektowego zatytułowana: *Generic Abstraction in Design Creativity*, autorzy: Fehmi Dogan i Nancy J. Nersessian dostępna jest na stronie internetowej (<http://www.cc.gatech.edu/aimosaic/faculty/nersessian/papers/generic-abstraction-in-design-creativity.pdf>).

<sup>63</sup> Zespół ten rozciąga się po obu stronach Konrad Adenauer Strasse – od Schirmann Str. po Charlottenplatz i obejmuje następujące gmachy: Starą Galerię Państwową (Alte Staatsgalerie), Nową Galerię Państwową, Studio Teatralne (Kammertheater), Dom Historii (Haus der Geschichte), Konserwatorium Muzyczne (Musikhochschule), Pałac Reprezentantów (Haus der Abgeordneten), Państwową Bibliotekę (Landesbibliothek), Główne Archiwum (Hauptstaatsarchiv), Miejską Bibliotekę w Pałacu Wilhelma (Stadtbucherei im Wilhelmshaus), Teatr

ralnego wskazuje, że mamy tu do czynienia ze sporym kompleksem urbanistycznym. Skupiając tak ważne i reprezentacyjne gmachy, powinien funkcjonować jako pewna całość, ale rozcięcie ruchliwą ulicą sprawia, że każdy z obiektów Kulturalnej Mili funkcjonuje właściwie odrębnie. Uniesiony nad terenem pieszy most łączący Starą i Nową Galerię oraz konserwatorium tylko łagodzi tę niedogodność<sup>64</sup>, ale nie zmienia to faktu, że główne subwnętrza urbanistyczne zespołu otwierają się na niemal autostradową arterię.

Jednak to nie rozwiązania problemów dysfunkcji urbanistycznego kontekstu stanowią o wysokiej randze tego dzieła architektury. Decyduje o tym przede wszystkim jego poziom artystyczny: widoczne niemal na każdym kroku mistrzostwo w posługiwaniu się charakterystycznymi dla postmodernizmu środkami wyrazu i nowatorstwo (jak na owe czasy) kompozycji architektonicznej. To typ kompozycji, której istotą jest wyrafinowana i nie pozbawiona ironii gra cytatai z architektury klasycznej oraz odniesieniami do dzieł niemieckiego neoklasycyzmu<sup>65</sup>. To kompozycja otwarta i otwierająca formę architektoniczno-urbanistyczną na nowe pola interpretacji. Na ten wątek zwraca uwagę D. Girardo, przytaczając opinię, że swoimi reinterpretacjami Stirling „pomógł otworzyć architekturę na jej własne bogate tradycje historyczne”<sup>66</sup>.

Interesującym kontrapunktem dla kompozycji urbanistycznej Kulturalnej Mili jest budynek Muzeum Sztuki (Kunstmuseum)<sup>67</sup> – udany przykład stworzenia nowej atrakcyjnej przestrzeni publicznej w miejscu, które w latach 60. ubiegłego stulecia było przedmiotem brutalnej interwencji polegającej na zburzeniu ruin dawnego Kronprinzenpalais w związku z budową – w tunelu – jednej z głównych arterii śródmiejskich na kierunku NW–SE – (il. 31, 32).

### 5.3. Stuttgart 21 – projekt przebudowy dworca głównego i jego otoczenia

Kolejny przykład z metropolitalnego Stuttgartu to słynny, a jednocześnie bardzo kontrowersyjny projekt flagowy: Stuttgart 21<sup>68</sup>. Janina Kopietz-Unger zalicza tę śmiałą koncepcję do „projektów, które od lat czekają na realizację”<sup>69</sup>. Większość urbanistów docenia innowacyjność tego projektu oraz rozmach rozwiązań inżynierskich i nowatorstwo koncepcji urbanistycznych, które w sposób interesujący wiąże klasyczny sposób kształtowania kwartałów zabudowy miejskiej i sieci przestrzeni publicznych z na wskroś nowoczesnymi zasadami konstruowania programu funkcjonalnego i wręcz modelową współpracą pomiędzy poszczególnymi inwestorami i władzą publiczną. Pod względem skali promocji projekt ten można zaliczyć do ciekawszych przykładów marketingu urbanistycznego, a jednak pomimo istic spektakularnych wysiłków w zakresie *public relations* właśnie na styku inwestorzy–opinia publiczna doszło do najostrejszych konfliktów stawiających przyszłość całej idei pod znakiem zapytania.

W tym ambitnym przedsięwzięciu publiczno-prywatnym skojarzono plan modernizacji sieci kolejowej na skalę regionalną z wielkoskalowym projektem urbanistycznym zespołu usługowo-mieszkaniowego. Inwestycje te mają jeszcze bardziej umocnić pozycję otoczenia dworca kolejowego w policentrycznej strukturze śródmieścia Stuttgartu, podnosząc zarazem atrakcyjność śródmieścia w układzie metropolitalnym.

(Schauspielhaus), Operę (Opernhaus), Parlament (Landtag), i Nowy Pałac (Neues Schloss), który od ul. Konrada Adenauera oddziela Ogród Akademii (Akademiegarten). Por. [1], s. 107.

<sup>64</sup> Biegający wzdłuż całego założenia ciąg pieszy, który wzbudził tak pochlebne komentarze konkursowego jury.

<sup>65</sup> Czytelna i dostrzegana przez krytykę jest zwłaszcza aluzja do Alte Museum Schinkla w Berlinie.

<sup>66</sup> [7], s. 89.

<sup>67</sup> Autorzy: Rainer Hascher i Sebastian Jehle. Projekt pochodzi z 1999 roku.

<sup>68</sup> Projekt ten doczekał się już stosunkowo sporej liczby publikacji. W języku polskim ukazał się na ten temat obszerny artykuł autorstwa Elżbiety Ratajczyk-Piątkowskiej i Ksenia Piątkowskiej pt.: „Stuttgart21” – Projekt przekształcenia terenów kolejowych w nową dzielnicę administracyjno-usługową w śródmieściu stolicy Badenii-Wirtembergii, [w:] Daniel Załuski (pod redakcją), *Dworzec Kolejowy w strukturze miasta*, Urbanista, Warszawa 2006, s. 233-242. Wyrazem kontrowersyjności tego projektu jest skala protestów społecznych – zwłaszcza demonstracji, jakie się tu odbyły na przełomie sierpnia i września 2010. Ślady tych protestów są widoczne do dziś, o czym autor pisze dalej.

<sup>69</sup> [8], s. 221-232.

Słynny dworzec głównej stacji kolejowej – autorstwa wybitnego niemieckiego architekta Paula Bonatza<sup>70</sup> (il. 33, 34) – jest cenionym zabytkiem architektury kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, a zarazem głównym miejscem węzłowym tego urbanistycznego układu. Można rzec, że obszar Dworca Głównego w Stuttgarcie należy do kanonicznych przykładów węzła zintegrowanego systemu transportu. W tym przypadku jest to również węzeł stacyjny o ważnym znaczeniu międzynarodowym. Historia projektu liczy już ćwierć wieku. Jak pisze J. Kopiec-Unger: „Pomysł powstał w tzw. «łustych latach» 80. i dyskusja polityczno-planistyczna toczyła się w na początku lat 90.”<sup>71</sup>. Przykładowo: w 1986 – toczyła się dyskusja na temat przebiegu trasy kolejowej Stuttgart–Ulm. Potem ogłoszono konkurs architektoniczno-urbanistyczny, który w 1995 r. wygrał zespół: Trojan-Trojan<sup>72</sup>. Zgodnie z warunkami koncepcja urbanistyczna przewidywała wykorzystanie terenów zajmowanych dotychczas przez kolejowe stacje czołowe (osobową i towarową) na funkcje mieszkaniowe i zielen parkową. W opiniach na temat tej koncepcji jako jej główne wartości kompozycji urbanistycznej podkreślano oprócz innych zalet bardzo dobre wpisanie nowej zabudowy w istniejącą tkankę urbanistyczną.

Z kolei konkurs na przebudowę stacji wygrała w 1997 roku firma projektowa Ingenhoven, Overdick, Kahle&Partners. W tym przypadku nowatorskie elementy projektu to przede wszystkim idea konstrukcyjna Freya Otto polegająca na twórczym odwróceniu zasady dachu wiszącego. W ten sposób uzyskano oryginalne rozwiązanie przekrycia przestrzeni nowego dworca. Niejako wspólnym mianownikiem obu tych koncepcji jest swoista metaforyka mostu, ponieważ projektowany dworzec usytuowany 11 m pod ziemią, na kierunku niemal prostopadłym do dotychczasowej osi równi stacyjnej – traktowany jest jako most spinający stare i nowe centrum (rys. Przekrój przez stację – projekt przebudowy stacji (il. 35) (nowa stacja 11 m pod ziemią))<sup>73</sup>.

Strategicznym fundamentem projektu Stuttgart 21 jest regionalny plan rozbudowy sieci kolejowej. Zakłada się, że dzięki przebudowie dworca czołowego w przelotowy zostaną wzmocnione powiązania głównej stacji kolejowej z siecią kolei wysokich prędkości (HST), a Stuttgart jako ważny węzeł kolejowy, znacząco poprawi swoją dostępność transportową w relacjach: Paryż–Budapeszt i Hamburg–Zurych–Mediolan. Innymi słowy przebudowa układu stacyjnego z czołowego na przelotowy pozwoli na poważne skrócenie czasu przejazdu zarówno w układzie międzynarodowym, jak i w relacjach dworzec główny–lotnisko. Nowe połączenie z lotniskiem oznacza również kosztowne przedsięwzięcia inżynierskie. To około 30 km nowych torów dla kolei HST, 33 km linii w tunelach, 16 tuneli i 18 mostów. Dzięki tym inwestycjom poprawią się powiązania centrum miasta z omawianym wyżej regionalnym korytarzem innowacyjności: port lotniczy, teren międzynarodowych targów, Uniwersytet–Park Technologiczny. W kalkulacjach założeń programowych Stuttgart 21 zwraca się również uwagę na związek tego projektu z zasadami *zrównoważonej mobilności*. Wg obliczeń ekspertów nowe rozwiązania w zakresie systemu transportowego sprawią, że ok. 18 mln pasażerów przesiądzie się z samochodu na różne formy transportu zbiorowego (kolej, S-bahn itp.), co pozwoli zredukować poziom emisji CO<sub>2</sub> o ok. 70 tys. ton rocznie.

W planie zagospodarowania przestrzennego (właściwie plan zabudowy – Bebauung Plan) dzieli cały obszar na 5 dzielnic/stref funkcjonalnych/sektorów: kulturalną, handlową, mieszkaniową. Znaczna część wyznaczonych w ten sposób jednostek urbanistycznych została przygotowana pod względem projektowym oczywiście drogą odpowiednich konkursów architektoniczno-urbanistycznych. W roku 2003 ogłoszono konkurs na zabudowę dzielnicy mieszkaniowo-usługowej zlokalizowanej na terenie Stuttgart 21. Laureatem została firma architektoniczna: Pesch&Partners (170 ha, w tym 60 ha zabudowy mieszka-

<sup>70</sup> Planowanie i projektowanie tego dworca trwało aż 14 lat (1914–1928).

<sup>71</sup> [8], s. 227.

<sup>72</sup> Założenia programowe: ok. 100 ha, w tym: 50 ha to tereny przewidziane pod zabudowę mieszkaniową i nowe miejsca pracy, 30 ha to tereny przyszłej zieleni, a 20 ha to powierzchnia rezerwowana dla projektowanych ulic, placów i parkingów.

<sup>73</sup> Por. [2].

niowej, licząc łącznie z Rosensteinviertel). Na uwagę zasługuje zwłaszcza dzielnica Europaviertel. Pod względem kompozycyjnym w całości wyróżniają się trzy ważne akcenty: biblioteka, nowa Wieża Miejska (City Tower) i Pariser Hofe (il. 36).

W 2007 roku podjęto na szczepku federalnym decyzję o realizacji projektu Stuttgart 21. Elementy aktualnie realizowane to między innymi: Pariser Platz, nowa Biblioteka Miejska. Jednak jego przyszłość stoi nadal pod znakiem zapytania. Pojawiają się problemy finansowe, ekologiczne (projekt zakłada wycięcie 250 drzew), konserwatorskie (naruszenie zabytkowej substancji Dworca Głównego), ewentualne zagrożenie wód podziemnych ciepłych źródeł. Okoliczności te wywołały falę protestów (il. 37–39). Jakość projektowanej architektury nie wyróżnia się nowatorstwem rozwiązań. Przewidywane koszty projektu to kilkanaście miliardów euro. W dobie poważnego kryzysu ekonomicznego pojawia się pytanie o możliwości finansowania tak drogiego projektu. Można też mówić o pułapce marketingu metropolitalnego, a może raczej o przewadze polityki nad marketingiem.

## 6. Wnioski

Prezentowane tu projekty starano się osadzić w kontekście, który nazwano – może nieco na wyrost – dynamiką zmian w śródmiejskiej przestrzeni współczesnych metropolii. Na gruncie teorii rozwoju miast dynamikę tę należałoby traktować jako kolejne fazy koncentracji i dekoncentracji odpowiadające logice procesów urbanizacyjnych. Na obraz ten nakładają się przestrzenne skutki gwałtownych zmian będące wyrazem dramaturgii, której scenariusz pisze historia. Patrząc na te procesy z dzisiejszej perspektywy i odnosząc je do śródmiejskiej przestrzeni niemieckich metropolii, można wskazać pewne trwałe cechy tego środowiska.

Przed wszystkim nietrudno w nim odczytać konsekwencje geometrycznej dyscypliny, z jaką traktowana jest śródmiejska tkanka zabudowy, odpowiadająca jej infrastruktura i układy zieleni. W przestrzeni tej wyczuwa się wyraźnie obecność myślenia w kategoriach strukturalnych. Oznacza to, że w tym środowisku dzieła architektoniczne konsekwentnie wpisują się w szersze tło przemyślanego wcześniej układu. Są logicznie powiązanymi elementami pewnej urbanistycznej całości, dającej się ogarnąć wspólną dla miasta ideą i strategiami przebudowy oraz rozbudowy, zdefiniowanymi pod względem geometrycznym, estetycznym i funkcjonalnym. W tej logice postępowania formy architektoniczne poszczególnych projektów – pomimo ich indywidualnego zróżnicowania – układają się w struktury urbanistyczne, których kompozycja jest czytelna w kategoriach estetycznych i symbolicznych.

## 1. Assumption, Question and Hypothesis

Studying the dynamic of changes in the inner-city space of contemporary German metropolises, a careful observer will – sooner or later – face the question about some shared features he may find in this diverse matter. “Woven” of urban and architectural projects, in spite of differences between the historical layers of urban tissue, changes in urban strategies and related plans, it produces the impression of a whole with a legible geometry of the layout. It makes an observer intuitively sense the effect of the elusive rules of changes in an urban space: rules ingrained in history and still present here – more strongly than in other parts of Europe.



Asking about such a “common denominator” of various types of the architecture of a city, we think of possible similarities in an urban form, especially with a characteristic manner of building a network of public spaces. We may go further and ask if this diverse architectural and urban matter is ruled by similar principles of composing a form. Such questions include an assumption that one can find features of identity characteristic of a given cultural circle in an urban form. If it is true, perhaps it is worth pondering upon the method of an analysis making it possible to bring out the specificity of the structural and strategic conditions of the urban environment of a given inner-city space. In such a method, we ought to choose – from a wide array of cultural, social, economic and political circumstances – those factors which could play the leading role in the redevelopment of metropolitan inner cities. In other words, searching for the causes which make a central space attractive and well-ordered, we also assume that there is a certain “cultural genetic code of a city” which maintains this pattern of order regardless of “natural” alterations in urban tissue – the results of the historical process. The subject matter of our interest is regularity concerning urban form, speaking of attributes which can be brought out on the basis of research and studies on the extension, rebuilding and redevelopment of city centres. These studies concern violent changes resulting from some dramatic vicissitudes: wars, social and economic crises or technological revolutions as well as slower transformations over a longer span of time – through the “evolution” of the spatial layout of a city. Such an “evolution” is mainly caused by constant transformations which mark the reactions of the architecture of a city to changes in: the social and economic situation, esthetical outlooks, design and urban tools and techniques. Thus, we are asking about the circumstances which make us talk of both projects bearing a heavy load of innovativeness and of achievements proving the rank and cultural durability of the idea of spatial order. First and foremost, our question about the common denominator refers to factors which allow the presented examples of redevelopment to be recognized as a significant contribution to the development of contemporary European urbanism. The idea of spatial order – *Raumordnung* – as a reflection of social order is one of the most important cultural determinants of the German city. This principle can be acknowledged as one of the foundations of European urban tradition. This kind of order is also a manifestation of strategic thinking, i.e. consistency of actions towards objectives marked in a longer time span. It expresses the recognition of certain rules that the municipal authorities obey in spite of some condition-dependent changes responding to the changing tactic of the political game. The most important characteristic features of these strategies are as follows:

- strong impact of the cultural factor, considerable civilization potential and the strong position of cultural politics in the system of spatial policies realized by the self-governments, the lands and the federal government,
- impact of a local strategy of rebuilding a city after World War II for the climate / landscape of the inner-city space, especially the historical centre,
- significance of the railway in the modernization of a city and the introduction of the policy of sustainable mobility,
- ecological thinking and serious treatment of the idea of sustainable development,
- construction of urban structures combined with the broadly understood environment of innovativeness comprising institutions and firms in the following sectors: science, culture, art, the media and advertising,
- visible impact of a regional policy on changes in urban structures, i.e. evident freed-backs between the domains of regional and local decisions.

The selected examples also make a good occasion to look at the spatial form of the city centre through the prism of theories to which research devoted to European urban enterprises on the metropolitan scale frequently refer. I mean both references to the theory of building an urban form and theories interpreting

changes in spatial metropolitan structures<sup>1</sup>. For instance, referring to Aldo Rossi's terminology, we could say that the approach suggested here is an attempt to interpret alterations in an urban form as the process of redevelopment in the scale of *the architecture of a city*. For such a methodological concept, another important matter would be an analysis of compositional tensions which appear in the clash between the geometrical logic of a spatial layout and the natural formation of the landscape of a city as well as the historical and political logic of public and public-private intervention.

## 2. Design Situations

Asking questions which refer to the level of generalizations whose formulation requires a big dose of assumptions, whereas the verification of answers – numerous effortful analyses, we ought to begin with a more precise outline of the field of our considerations. It is assumed that the collection of selected examples will be analyzed in the context of questions concerning five aspects of changes in the architectural and urban space of inner cities. They are:

- characteristic features of the historical and structural conditions of the strategy of redevelopment,
- features of an urban form defined on the basis of a theoretical perspective called “*architecture of the city*”<sup>2</sup>,
- artistic elements of an architectonic form building an urban composition,
- structural regularities distinguishable on the ground of the theories of metropolitan spatial structures,
- coherence between municipal and regional policies.

In order to get this collection of the described projects straight, they were assigned to adequate groups. For this purpose, several types of “design situations” were distinguished and labelled as:

- domain of culture, science and contemporary art,
- architecture in landscape park,
- strategic nodes in close-to-station areas,
- symbols of entrepreneurship,
- riverfront redevelopment.

Obviously, these five categories do not exhaust the criteria which should be taken into consideration while creating such an “inner-city catalogue of design situations”. The selected situational types do not render the whole typological complexity of collection of elements which form a network of central public spaces. For instance, the author of this article is not dealing with the characteristics of the main streets of pedestrian movement forming important axes of urban composition in the scale of an entire inner city. Similarly, this text passes over the specificity of such morphological units of central tissue as public spaces being the domain of the public authority, streets where financial institutions are concentrated or university campuses located in the city centre. These issues will be presented in further articles and illustrated with the planning material of juxtapositions which will compare the most important elements of public space crystallizing the urban tissue of the examples selected for analysis. Its subject will be the characteristic morphological features of the described collection of the compositions of inner-city urban structures.

This article is conceived as the first from the series of the author's papers devoted to an analysis of urban experiences in the field of inner cities redevelopment in German metropolises. Seven cities: Berlin, Hamburg, Munich, Stuttgart, Cologne, Dresden and Leipzig will be its subject. In this publication, we will focus on projects in Cologne, Munich and Stuttgart. Architectural and urban enterprises distinguished by the quality of architecture as well as their significant role in the process of rebuilding spatial inner-city

<sup>1</sup> E.g.: contemporary network interpretations of a metropolitan form.

<sup>2</sup> Cf.: *Architecture of the City*, Aldo Rossi [11].

structures in the mosaic image of a changing metropolis were selected. In further parts, the subject of considerations will be the remaining central projects and their analysis from the perspective of those aspects of the process of metropolization and inner city redevelopment which may be considered as characteristic of the systemic conditions of urban strategies in the German environment. A study of contemporary changes in the historical urban fabric of Cologne, Munich and Stuttgart is a theme for a book. Here, only several examples assessed as characteristic of these inner cities redevelopment are described. This paper draws the readers' attention to compositional relations between an architectonic work and its urban context as well as outlines a methodological depiction of such an analysis. Its assignment would be to reveal formal and symbolical values produced when new architecture is quite harmoniously adjusted to the framework of a historical layout creating interesting compositional relations and giving a new meaning to urban tissue. The question if these "semantic layers" are composed into a more general message remains open.

### 3. The Inner City of Cologne

#### 3.1. The Historical Background: Crystallization and Transformation of Contemporary Spatial Structure

Being guided by a historical criterion, we are obliged to begin our survey with Cologne. In the Middle Ages, this former Roman colony acquired a strong position in the network of merchant centres<sup>3</sup>. There is no room here for a historical outline of the development of the spatial structure of this metropolis; it is two thousand years old<sup>4</sup>. We could attempt, however, to show the circumstances which were especially important for the crystallization and transformation of the spatial layout of today's inner city. A researcher of the history of urban layouts faces a serious problem here considering the fact that 95% of the building substance of the Old Town was destroyed during World War II. In spite of that, some traces in the landscape of historical Cologne prove that it was a significant cluster of Roman and medieval monuments. Cologne is also an interesting case which serves as an argument confirming the thesis of the existence of a virtual "genetic code of a city" because – as G. Curdes<sup>5</sup> proves, "*The spatial structure of Cologne still reveals a strong impact of cardo and decumanus from the Roman times*"<sup>6</sup>. Around the 13<sup>th</sup> century, being the capital of the archbishopric since the reign of Charlemagne, Cologne had about 150 churches as well as a uniquely rich religious, intellectual and artistic life. Perhaps it was the reason to call it "the Rome of the North". In 1430, it had c. 40,000 inhabitants and was the biggest German city but a more important date for the history of architecture is the year 1248 when the cornerstone was put under a cathedral which later earned the name of "the queen and mother of all the German cathedrals"<sup>7</sup>. In 1410, the construction of the southern tower stopped; in the 16<sup>th</sup> century, work on the construction of the Cathedral was suspended for almost three centuries. Historians relate the resumption of construction in 1842 with the influence of the idea of German

<sup>3</sup> Among other things, it is proved by the fact that the German system of weights and measures was established in Cologne.

<sup>4</sup> Founded in 33 BC, Cologne was: "an important Roman city on the area of nearly 100 ha; it became an agricultural settlement under the Franks; in 881 it was destroyed by the Normans. The developing merchant city extends its old Roman walls up to the riverbanks including the adjoining settlements; it extends the ramparts twice – in 1106 and 1180 which enlarged its area to 200 ha and then to 400 ha" Leonardo Benevolo, *Miasto w dziejach Europy*, Krag, Volumen, Warsaw 1995, p. 70-71.

<sup>5</sup> Curdes G., *Urban form and innovation: the casa of Cologne*, [in:] International Seminar on Urban Form, 1998, Urban Morphology, 2 (1), 11-18.

<sup>6</sup> Curdes, *op. cit.*

<sup>7</sup> The story of this Cathedral (1248–1880 – with long breaks) is extremely interesting. It was modelled after the cathedrals in Paris, Amiens and Reims.

Romanticism. Facts concerning the role of Karl Friedrich von Schinkel and Ernst Friedrich Zwirner in the realization of the idea of retaking works on the construction of the Cathedral after several hundred years, delivered by Zdzisława Tołłoczko, are noteworthy. As Tołłoczko writes, “Almost from the beginning of the initiative to finish Cologne’s cathedral, i.e. 1808, he supported it vigorously and prepared a series of sketches and designs which were not implemented because several years later vast fragments of the original medieval plans were found. Von Schinkel delegated Ernst Friedrich Zwirner to continue the construction which commenced in 1842. It was a genuinely brilliant decision. Owing to the talent, knowledge and stubbornness of Zwirner who supervised the construction for twenty-six years, the reconstruction of Cologne’s cathedral was implemented. It was completed in 1880 by Richard Voitel”<sup>8</sup>.

The impact of the cathedral on the space of the entire city: its layout and landscape as well as functional structure leaves no doubt. What is also characteristic, polemics on the urban heritage, led in the 19<sup>th</sup> century Cologne, inspired by controversies aroused by Haussmann’s actions in Paris, focused on the problems of composing the space around the cathedral. Practically the same can be said about local debates including obvious analogies to discussions held more or less at the same time in Vienna – in relation to Camillo Sitte’s publications. We cannot pass over the role of an outstanding personality of German urbanism and one of the greatest urbanists in the 19<sup>th</sup> century Europe – Hermann Joseph Stübben<sup>9</sup> at this stage of the development of the spatial structure of Cologne. In this city, J.H. Stübben acted as the mayor’s assistant and the king’s advisor for building matters. A breakthrough moment (1881) for the Cologne period of his urban activity was winning (together with Prof. Karl Henrici) a competition for the development of a new city whose size could be compared to the size of Cologne those days. The development of Neustadt was supposed to surround the Old Town with a semicircle adequately to the ring street under design. In further designs, we find interesting examples of the standards of shaping such an important street frontage and a search for solutions to the problem of the scale of buildings forming “the urban frontage” which is fundamental for urban composition. Stübben returned to this problem in his theoretical works and handbooks. It is also noteworthy that the text of his report on *The Practical and Esthetical Principles of City Shaping*<sup>10</sup> was published in 1893 – just four years after the release of Camillo Sitte’s famous book *City Building on Artistic Bases*<sup>11</sup>. The first edition of Stübben’s handbook: *Handbuch des Städtebaue* was published in 1890 – just one year after the release of Camilo Sitte’s work. As time went by, Stübben – similarly to C. Sitte – became an ardent supporter of the idea of monument preservation.

Rebuilding Cologne after World War II is a topic for a separate paper. Here, we can only signalize some problems discussed in relation to the city’s spatial policy shortly after the war. In the beginning, the cleaning of debris was quite a challenge – considering the scale of war damages (95% of the Old Town). After some time, however, similarly to other destroyed cities, the authorities of Cologne faced the dilemma: rebuilding in a more “conservative” (the case of Munich) or modernist (the example of Stuttgart) version? In the designs of postwar rebuilding, the most controversial issue was the adopted concept of developing the transport layout. Urbanists often claim that the nearly American style of redeveloping the street layout in the 1950s and 1960s constantly destroyed the inner-city tissue. The new street network considerably blurred those features of the historical structure which determined its identity. The inner city was cut by

<sup>8</sup> Tołłoczko Z., *Główne nurty historyzmu i eklektyzmu w sztuce XIX wieku*, T. I, Architektura, Tadeusz Kosciuszko Cracow University of Technology, Krakow 2011.

<sup>9</sup> A Polish reader will find an interesting outline of the urbanist-architect H.J. Stübben’s achievements (1845–1936) in M. Podstawka’s text: *Myśl urbanistyczna Hermanna Josepha Stubbena. Epizod Gdański*, [in:] *100 lat urbanistyki gdańskiej*, collective work edited by M. Podstawka and P. Lorens, Gdansk University of Technology, Faculty of Architecture, Gdansk 2009, p. 52-58.

<sup>10</sup> This report was delivered in Freiburg in 1885.

<sup>11</sup> The original: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung Modernster Fragen der Architektur und Munumentalen Plastik unter Besonderer Beziehung auf Wien*, Carl Graeser Verlag, ed. I, Wien 1889.

expressway arteries. Their technical parameters distorted the traditional morphological structures of the urban tissue. The turn of the 1970s was the period of building a new strategy of development and a new image of Cologne as the German capital of the media industry and a city of modern technologies – an important link in a cluster of innovativeness (especially in biotechnology).

### 3.2. Domain of Culture and Strategic Nodes in Close-to-Station Areas

In the case of Cologne, we need not seek help from some sophisticated morphological analyses of urban tissue or landscape studies to find the most characteristic features building the identity of the city in its space. We can say that it is a peculiar composition of the symbolism of the elements of its physical space which respond to three essential attributes of this one-million metropolis. They are:

- 1) cultural traditions and the accompanying environment of art,
- 2) relation with the industry of the modern media,
- 3) effective maintenance of the tradition of a strong commercial centre.

Undoubtedly, a strategic place in the polycentric structure of the inner city of Cologne is the vicinity of the cathedral which had been towering over the city till recently<sup>12</sup>. Owing to its artistic and esthetical values, mostly the expressiveness of its monumental body, this one of the most important works of European sacral architecture remains the symbol of Cologne. We are, however, interested in the cathedral mainly as the keystone of the urban construction of the inner city – a compositional dominant as well as a vital place in the functional and spatial structure of the main urban centre<sup>13</sup>. In the vicinity of the cathedral, there are at least three important institutions of cultural life: the Roman-Germanic Museum<sup>14</sup>, the Ludwig Museum and the Philharmonic Hall in its building. In the composition of this area, the relations: the cathedral – the central railway station and the abovementioned museums play an important role. These bodies are combined into a whole by means of some elements of the public space (the square in front of the cathedral, the square between the cathedral and the railway station, the view terraces by the Rhine) with diverse levels and interesting formation considering landscape architecture. Another characteristic element is the Hohenzollern Bridge – the busiest bridge in Germany (considering the frequency of passing trains).

The vicinity of the cathedral is also an area where the domain of cultural and artistic heritage intermingles with the facilities of the central railway station. The redevelopment of the central station and its direct surroundings was recognized as an example of successful modernization<sup>15</sup>. Its programme included actions which improved the functional values of the station itself – especially the lighting conditions (both the daylight and facilities in the hall which turn the illumination of this historical construction into an additional attraction). Interesting formal effects were also attained thanks to “revealing and exposing a historically valuable building substance”<sup>16</sup>. The quite attractive<sup>17</sup> public space of the square between the central station and the cathedral was created, too. The improved urban values of the station surroundings were achieved owing to some changes introduced from the *Breslauer*

<sup>12</sup> At present, the Tower City in Mediapark is the tallest building in Cologne.

<sup>13</sup> In the polycentric structure of the metropolis of Cologne, this centre is of highest importance.

<sup>14</sup> One of the most important archeological museums in Germany. Cf.: “*Niemcy. Przewodnik praktyczny*”, Pascal, p. 359.

<sup>15</sup> It was completed in 2000. The authors of the urban and architectural design were the architects: Peter Bussman and Gotfried Haberer, Cf.: Kopiec-Unger J., *Przebudowa dworców kolejowych w Niemczech*, [in:] D. Załuski (ed.), *Dworzec Kolejowy w strukturze miasta*, Urbanista, Warsaw 2006, p. 221-232.

<sup>16</sup> Kopiec-Unger J., *op. cit.*, p. 224.

<sup>17</sup> Attractive – by those criteria (1990s) because in the previous decades the standards of “furnishing a square” and various solutions in the field of landscape architecture increased significantly. Additionally, the designs of shaping a public space implemented recently are more ecological.



Platz side as well. The redevelopment programme also included two passageways perpendicular to the platform axis with a number of commercial and gastronomic facilities. The solution of “the traveller centre”, especially the automatic left-luggage office for 1,000 suitcases, is interesting as well. Taking the achieved functional effects, especially good pedestrian relations between the station and the surrounding services into consideration, we can say that the modernized central railway station and its surroundings bear stamps of a centre of integrated transport<sup>18</sup>.

### 3.3. Cologne’s Mediapark – From Media Park to the Cluster of the Creative Metropolis

Founded in 1988 as a shared enterprise of the federal government and the city, managed by a private organization<sup>19</sup>, the Media Park in Cologne is a flagship project whose story began nearly twenty-five years ago. From such a distance, the evaluation of the compositional, functional and spatial values of this complex and its programmatic assumptions becomes more objective. In this case, we can state with more certainty that this strategic project of revitalizing the former freight station has stood the test of time, that it exemplifies innovative urban solutions with evident symptoms of a marketing approach. Owing to its attractive location in the vicinity of the historical centre of Cologne as well as ambitious planning and programmatic assumptions, even the first phases of designing this enterprise were accompanied by actions which – from today’s perspective – can be attributed to urban as well as regional marketing.

In 1987, this idea became internationally famous owing to a two-stage competition which was then included in “the canon of architectural competitions” important for the development of architecture in the second half of the 20<sup>th</sup> century. The first prize went to the German-Canadian architect Prof. Eberhard H. Zeidler<sup>20</sup> for his innovative – by the then standards – urban concept. The spatial layout of the development is formed by eight “half-open” quarters, trapeze in the plan, designed so that their geometry makes it possible to achieve interesting effects of the intermingling buildings and park greenery. The shorter sides of the quarters make the frontage of a square being the main public space of the entire layout. Its dominant – as well as the highest accent in Cologne<sup>21</sup> – is the 148.5-metre-tall (165,48 with the aerial) Cologne Tower high-riser – the symbol of Cologne as the centre of German media industry<sup>22</sup>. Owing to strong support from the city and the land, the Mediapark in Cologne is still a mighty position in the regional network which already aspires to the name of a cluster of innovativeness<sup>23</sup>.

### 3.4. Riverfront Redevelopment: Rheinauhafen

*Rheinauhafen* is the incomplete project of redeveloping and “enlivening” former port areas in the inner city of Cologne. A multipurpose urban structure was implemented at the length of c. 2 km along the

<sup>18</sup> Z.K. Zuziak explains the meaning of this term in *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Tadeusz Kosciuszko Cracow University of Technology, Krakow 1998.

<sup>19</sup> Mediapark, Koln (MPK); cf.: Cees de Jong, Erik Mattie, *Architectural Competitions. 1950-Today*, Benedikt Taschen, Koln 1994, p. 314-327.

<sup>20</sup> Cf.: Cees de Jong, *op. cit.*

<sup>21</sup> Taller than the famous Cathedral.

<sup>22</sup> In the second phase of the competition, this building became the subject matter of an animated discussion in the architect-urban community. The investor – not the jury – selected the famous French architect Jean Nouvel’s concept for the further stage of designing. Finally, the design of the high-riser was the effect of the cooperation of three architectural offices: Jean Nouvel’s, the Kohl und Kohl Architekten firm and Georg Heckmann.

<sup>23</sup> Cf.: *Cluster Management: Demands on Cities and Regional Networks*, [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:g-; WNdflyTYkJ:www.difu.de/node/6029+Mediapark+Koln+institutional+framework&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl&lr=lang\\_en%7Clang\\_pl&source=www.google.pl](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:g-; WNdflyTYkJ:www.difu.de/node/6029+Mediapark+Koln+institutional+framework&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl&lr=lang_en%7Clang_pl&source=www.google.pl)

Rhine on the area of c. 15 hectares<sup>24</sup>. Its dominant is a complex of three, almost identical, high-risers<sup>25</sup> “with a marketing label”: *Kranhaus* (“Kranhaus PLUS”, “Kranhaus I” and “Pandion Vista”) which is explained to a certain extent by an allegoric reference to the form of harbour cranes<sup>26</sup>. Their dynamic and expressive form is sometimes compared to El Lissitzky’s famous project – “Cloud Iron” which ranks among the icons of Soviet constructionism. In this case, however, the intentions which guided the designers in their search for the expression of an architectural and urban form recede into the background because the applied formal means are mostly interesting in the context of the urban policy which includes this project. The impact of such a style of building a form on the economic effectiveness of a design is of importance, too. To a certain degree, it is the question of a good “configuration” of artistic decisions and the economic assumptions of a design in the scale of an entire urban undertaking which is related to the problem of the efficiency of tools for revitalizing a city. A discussion on this theme has been in progress in the community of experts in European urban policies for a long time. In this respect, the project we are interested in arouses a lot of interest and receives high assessments. Specialists in the real property market, architects, urbanists and experts in the management of large projects of building investments almost unanimously emphasize the advantages of this project, especially the relationship between the compositional values of architecture, the attractiveness of the entire urban layout and proper decisions in the programmatic and spatial sphere. The role of positive tensions and a peculiar synergic interdependence between the urban design of *Rheinauhafen*, the city landscape and Cologne’s business community is accentuated as well. In this case, we can speak of a creative interpretation of the context and climate of the place. The whole urban layout is culturally adjusted to the urban landscape of Cologne. The “Crane Houses” introduce new values here without harming the historical silhouette which is still dominated by the cathedral body. In the plan, the composition of *Rheinauhafen* is formed by a linear layout of two belts of buildings which extend parallel to the Rhine riverside promenade for about 1.5 km. From the north, the sequences of buildings are closed by the Chocolate Museum; from the south, the COO<sup>27</sup> office complex creates an attractive neighbourhood.

*Rheinauhafen* also deserves attention as a case where an architectural and urban idea, selected in a competition<sup>28</sup>, was almost ideally composed into the creative climate of Cologne’s entrepreneurship. Let us recall that this community is strongly related to “the creative sectors of economy” (the media, “artistic industries”, the strong and diverse sector of culture). Perhaps this feature of the urban environment of Cologne determined the success of the project. The intellectual climate of Cologne’s cultural community, relatively good cooperative connections between the firms which represent “creative industry” and their relationships with the authorities turned out to be conducive to the development of this urban concept<sup>29</sup>. In such an environment, it was possible to combine the expression of an architectonic form with the programmatic and spatial layer in an innovative manner. Owing to this, we can already say that this project belongs to a group of metropolitan enterprises which determine the effectiveness of the strategy of revitalizing a city. In the case of this strategy, the creative treatment of the broadly understood space of culture plays the decisive role.

<sup>24</sup> The whole is c. 250,000 m<sup>2</sup> of usable area. A reader will find a relatively detailed description of this revitalization project from the viewpoint of its utilitarian programme in Piotr Celewicz’s article entitled: *Nowe przestrzenie dla środowiska mieszkaniowego w Kolonii*, *Czasopismo Techniczne*, Vol. 3-A/2007; Cracow University of Technology Press, Krakow, p. 23-30.

<sup>25</sup> Each of them is 60 m tall; in the projection: 70 m × 34 m.

<sup>26</sup> In German, *der Kran* means: crane, gantry.

<sup>27</sup> Cologne Oval Offices am Gustav Heinemann.

<sup>28</sup> Its winner was the architect Hadi Teherani working in Hamburg at that time.

<sup>29</sup> Cf. also: Ch. Kruse, *Mapping Hybrid Value-Added Landscapes. A Relational Landscape of Zurich’s Creative Industries*, [in:] Thierstein Alain, Agnes Föster (Eds), *The Image and the Region – Making Mega City Regions Visible*, Lars Müller Publishers, Baden, Switzerland, 2008.

#### 4. The Inner City of Munich

##### 4.1. The Historical Background: Crystallization and Transformation of Contemporary Spatial Structure

The development of culture and art, attention to symbols and interesting compositional relations attained thanks to a skilful application of the classical form of architecture and its wise interpretation – these “strategic” conditions give an urban space a chance of assuming a value with a “timeless” dimension. This sentence might serve as the motto for a description of urban and architectural policies realized in Munich since the first half of the 19<sup>th</sup> century or more precisely: since the reign of Elector Maximilian Joseph (1799–1825)<sup>30</sup> and his son Louis I the King of Bavaria (1825–1848). They commenced consistent actions on a wide scale which aimed at creating the image of the capital of Bavaria as a city competing against Paris in the field of culture and art. One of the means to this end was “beautifying the city with classical edifices”. We can venture a thesis that in Munich’s inner-city space, especially in its historical centre, certain features of this policy are still present. It mainly concerns the role of culture, art and science in the urban space of Munich.

The ambition of King Louis I, who brought numerous outstanding artists: painters, sculptors and architects<sup>31</sup> to Munich, was to transform this city into “Athens-upon-the-Isar” (Isar-Athen)<sup>32</sup>. Louis I’s policy, continued by his son Maximilian (from 1848) led to the formation of the foundations of the urban layout which still functions as the main compositional material of the historical inner city<sup>33</sup>. The effects of the royal patronage were: the university, the Old Pinacotheca, the National Library, the extension of the Residence, Royal Square (Königsplatz) and the buildings which mark its space: the Sculpture Museum (Glyptoteka), the State Collection of Ancient Art (*Staatliche Antikensammlungen*), the Propylaeum (*Propyläen*). In accordance with this urban policy, new directions in the growth of the city were defined: development corridors along the axis of the streets: Briennerstrasse (the axis of the urban complex at Königsplatz), Ludwigstrasse, Prinzregentenstrasse and Maximilianstrasse.

The plan of developing Ludwigstrasse became a particular *signum temporis* in Munich’s urbanism in the mid-19<sup>th</sup> century. Its authors were two outstanding and rivalling architects-urbanists: Leo von Klenze and Friedrich von Gärtner<sup>34</sup>. Ludwigstrasse, constructed in 1817–1852, was of increasingly monumental character, especially owing to Gärtner’s works. Designed in the neo-Renaissance style, governmental edifices, banks, Ludwig-Maximilian’s University, the Forum University, Gregorianum and Siegestor gave this artery an expression responding to the Wittelsbachs’ monarchic ambitions and turned it into one of the most famous streets in the 19<sup>th</sup> century Europe. Thus, at that stage of the development of Munich, there was a high degree of cohesiveness between the spatial policy and the strategy of the economic development of the city. Keeping the capital of Bavaria far from the main function of industrialization<sup>35</sup>, the Wittelsbachs were consistently strengthening those of its functions which still belong to the “canonical” repertoire of metropolitan strategies. They were developing culture, art and science and creating suitably representative frameworks for the buildings of public administration and financial services.

<sup>30</sup> Elector Maximilian Joseph succeeded to the throne of the Kingdom of Bavaria in 1806.

<sup>31</sup> It concerns such important personalities in the architectural world as Friedrich von Gärtner and Leo von Klenz.

<sup>32</sup> Cf.: *Niemcy, Zielony Przewodnik*, Michelin, Bezdroża, Ed. I, Krakow, 2009, p. 344, also München; *Architekturführer / Architectural Guide*, Reimer-Verlag, Berlin 2007.

<sup>33</sup> I use the phrase: *the main compositional material of the inner city* to define the basic network of streets and squares with the surrounding urban tissue.

<sup>34</sup> Cf.: *München; Architekturführer / Architectural Guide*, Reimer-Verlag, Berlin 2007, p. 64.

<sup>35</sup> In the 19<sup>th</sup> century, Nuremberg acted as the industrial centre of Bavaria.

At the turn of the 19<sup>th</sup> century, Munich was still considered as the centre of conservatism but under Prince Luitpold (from 1912) the capital city of Bavaria strongly marked its presence on the map of modernism<sup>36</sup>. The German Museum and the Ethnographical Museum came into existence then. In the first half of the 20<sup>th</sup> century, similarly to many other cities, the capital of Bavaria experienced dramatic events whose results still leave a painful trace on individual human fates and on the history of world civilization. Turbulent times came: after the short period of the Bavarian Republic, after the episode of the Council Republic, the most shameful years for the inhabitants of Munich began. It was the darkest chapter in the nation's history. In 1921, Munich became the birthplace of national socialism and – as the so-called City of the Movement (Stadt der Bewegung) – one of “the Führer's five Cities”. Königsplatz took over the function of the centre of “the Movement”.

During World War II, 60% of the centre of Munich was totally destroyed but the mobilization of potential aiming to rebuild the city happened quite fast. In 1945, the City Council approved a plan to rebuild the historical centre and surround it with a ring road suggested by Karl Meitinger. A description of the postwar rebuilding of the capital of Bavaria exceeds the size of this article. It would be reasonable, however, to recall urban plans whose implementation significantly influenced the image and functions of the centre of Munich. Further plans of the spatial development of the city and strategies of its growth prepared in the years: 1963, 1975, 1983 reflect different approaches to steering its development (Soraya, 2010) but both the plan of the development of Munich of 1983 and that of 1972 present the important objectives of the city's spatial policy: to free the historical centre from excessive vehicular traffic, to separate zones for pedestrian movement and to reconstruct the historical centre. As part of the preparations for the Olympic Games 1972, the design of a pedestrian street – the main sequence of the public space of Munich's Old Town – was implemented. One of the first European pedestrian zones in a historical environment came into being in the Old Town (Altstadt) between Karsplatz / Stachus and Marienplatz along Neuhauserstrasse – Kaufingerstrasse<sup>37</sup>.

The current stage of the transformation of the spatial structure of the inner city of Munich is related – to a large extent – to the introduction of the so-called: *Perspective Munich (Perspektive München)* 1998–2005. In this document, the inner city redevelopment is adjusted to a vision where Munich is a “compact – urban – green” city. A city with a polycentric structure where attractive inner-city concentrations are supposed to play an especially important role in counteracting urban sprawl. The originators of this strategy pay a lot of attention to the quality of new architecture and express the awareness of the fact that an architectural policy is very important while building the image of a city. A characteristic feature of this policy is the construction of good compositional relations between the new architecture and its historical environment – it is one of the strategic priorities in Munich's contemporary urbanism. Let us note the consequences of a discussion on urban landscape and the protection of the historical silhouette: the reduction of the height of buildings to c. 99 m – that is, to the height of the Frauenkirche church tower. In *Perspective*, we will also find entries proving the relationships between the principles of inner city redevelopment and the introduction of a policy responding to economic requirements based upon knowledge and the supported development of the cultural sector. A. Thierstein's publication<sup>38</sup> tells us that the economy of knowledge shapes the spatial structure of a metropolis, especially its inner city, to an increasingly large extent. In the case of Munich, the main “creativity nodes” – nodes of a network being the places of locating innovative industry – are situated in its inner city. “Creativity attracts creativity” – it is one of the rules which explain the agglomerating

<sup>36</sup> It is enough to mention the periodical *Jugend* published from 1886; the exhibition of *The Blue Rider* in 1911.

<sup>37</sup> Cf.: Ostrowski W., *Zespoły zabytkowe a urbanistyka*, Arkady, Warsaw 1980, p. 211-214.

<sup>38</sup> The author refers readers interested in this thread of the discussion to the publication (A. Thierstein and other authors, 2011) where the issues of the economy of knowledge – with reference to Munich as well – are presented in the context of “relational” geography, i.e. research on the locative behaviours of international companies. It also includes an approach called: “value chain” observing these behaviours from the perspective of factors which shape a network of connections between these companies.

mechanisms. From the perspective of so-called “new economic geography”<sup>39</sup>, it means the necessity of noticing subtle interdependences between various factors of location. The inner city of a metropolis is such an environment where these relations take on a special meaning, whereas Munich makes a “clinical” example of such an environment.

The time has come to face the question of choosing places and projects with key significance for the architecture of the city within the borders of the contemporary inner city of Munich. Following the abovementioned criteria of distinguishing types of a “design situation” as well as allowing for the level of architectural solutions and the impact of this architecture in an urban scale, a reader’s attention should be drawn to at least seven examples. The first four belong to a group called “the domain of the cultural heritage and contemporary art”. The Pinacotheca of Modern Art (Ill. 1, 2), the new building of the Academy of Fine Arts (Ill. 3, 4, 5), the Brandhorst Museum (Ill. 6) and the Jewish Centre (Ill. 7, 8) are all relatively new works of architectural designs related to the development of cultural institutions which reveal different approaches to the compositional problem of adjusting a new architectonic form to its historical context. In these four cases, justifying their choice is quite simple. Their intended use, functional solutions and artistic level prove that the contemporary policy of the development of Munich refers to a good tradition where culture and art have been the highest priorities among the metropolitan functions of the Bavarian capital city for nearly two hundred years. The first three buildings complement the development of the extensive zone of art museums located northwest of the medieval centre, while the Jewish Centre is situated in St James Square – in the southern part of the historical centre.

#### 4.2. Domain of Culture, Science and Contemporary Art

An analysis of the compositional relations between elements which build a space in an architectural scale and the geometry of the network of urban relations should begin with the Pinacotheca of Modern Art (Pinakothek der Moderne) because it will make it easier to grasp the impact of the location of a building on planning out the projection of its ground floor as well as the role of architecture as a means of expression which creates interesting view sequences in the surroundings of the Old Pinacotheca<sup>40</sup>. Designed by the architect Stefan Braunfels, constructed in 1993–2003, the “third” pinacotheca makes an interesting example of combining three thematic threads, important for urban composition, in one work of architecture:

- the penetration of an external space to an interior, along the NW-SE axis,
- articulating – with the help of the main space of a building (a “rotunda”) – a place where this urban axis and the main axis of the building intersect<sup>41</sup>,
- opening the body of the building to green spaces and securing minimum “introvert character”, necessary for an art museum, in its interiors (Ill. 1 and Ill. 2).

We find the compositional motif of intermingling external and internal spaces in the extension of the Academy of Fine Arts (Erweiterungsbau der Akademie der Bildenden Künste)<sup>42</sup>. Since the very beginning, this building (Ill. 3), quite monumental and sculptural in its expression, being the effect of a competition held in 1992, has been arousing controversies in Munich’s architectural community as well as the broad

<sup>39</sup> Cf. Paul Krugman’s works – a laureate of the Nobel Prize in the field of economy – mainly for his interpretations of agglomerating phenomena and their role in the formation of settlement structures with a high degree of complexity and a strong impact on global economic phenomena.

<sup>40</sup> Cf.: *München; Architekturführer/Architectural Guide*, Dietrich Reimer – Verlag, Berlin 2007; pos. 98 in the numeration of the architectural guide to the architecture of Munich.

<sup>41</sup> Both a rotunda and axiality are peculiar “quotes” from other “prototypes” of museum buildings. Cf.: *München; Architekturführer...*, *op. cit.*; pos. 98.

<sup>42</sup> Cf.: *München; Architekturführer...* *op. cit.*, pos. N6.



public opinion. Implemented in 2003–2006, designed by the architects of Coop Himmelb(l)au<sup>43</sup>, it bears this firm's characteristic stamps of deconstructionism which may arouse comprehensible objections considering the vicinity of the monumental layout of the neo-Renaissance architecture of the Academy of Fine Arts designed in 1874–1876 by v. Neureuther<sup>44</sup>. In search of an interpretation for the ideological assumptions of Coop Himmelb(l)au's design, we can speak of the peculiar paradox of "integrating deconstruction" because we are dealing with a mood produced by a play of bodies in the intermingling spaces of a big, glassed-in atrium and the neighbouring street. (cf.: Ill. 4, 5).

The Brandhorst Museum<sup>45</sup> (Ill. 6) is the newest of the described architectural implementations located in the inner-city area of Munich acknowledged as "the domain of art" (Kunstareal). This object opened in May 2009 and soon became famous as one of the best-evaluated works of museum architecture in Germany. It has a relatively rich private collection of works of contemporary art. Architecture critics often claim that this body, laconic in its form and extended, accentuates the northeast corner of the museum district well. The architectural values of its facades composed in accordance with the fashionable tendency to apply new technological, artistic and textural effects produced by the disciplined rhythms of vertical and colour-coordinated ceramic elements are important.

An interesting example of an urban composition which integrates the space of a historical square with modern architecture designed in the spirit of neo-modernism is a complex of three buildings, implemented in 2004–2007, which include: the Jewish Community Centre, the Ohel Jakob Synagogue (Ill. 7 and Ill. 8) and the Jewish Museum of the City of Munich<sup>46</sup>. The public space of St James Square (located near Marienplatz) was treated as a compositional material with a peculiar spectacle of urban art confirming the rightness of Le Corbusier's definition of architecture as "a play of bodies in the light". The three bodies: the museum, the synagogue and the community centre, which make the impression of being randomly scattered in the space of the square, organize this urban interior according to sophisticated geometry. They form urban mini-interiors where an observer can ponder upon the message hidden in the contrasts of materials and textures as well as the clashes of open and closed spaces. The heavy stone base of the Ohel Jakob Synagogue is supposed to express the idea of duration / permanence related to the symbolism of Salomon's Temple, whereas the intention of such an interpretation is additionally emphasized by the impression of the lightness of a glassed-in cube hiding the space of sacrum which contrasts with the massiveness of the base.

#### 4.3. Architecture in Landscape Park and Symbols of Entrepreneurship

The basic layout of central greenery is formed by two complexes: an English park by the Iser River (Englischer Garten) and *Olympiapark*. The latter exemplifies a "design situation" called "architecture in landscape park". *Olympiapark* is an architectural and landscape complex of sports facilities and accompanying service and residential objects (Olympic Village) built for the Olympic Games 1972. The most interesting architectonic constructions in this complex include the famous hanging roof above the Olympic stadium

<sup>43</sup> Basic data concerning this design: authors: COOP Himmelb(l)au; Wolf D Prix; W. Dreibholz & Partners Z.T. GmbH; client: the City of Munich; usable area: 5666 m<sup>2</sup>; total area: 9909 m<sup>2</sup>; cost: €15,2 m; cf. also: [www.coop-himmelblau.at/site/](http://www.coop-himmelblau.at/site/); website on July 3, 2011.

<sup>44</sup> *Op. cit.*, pos. N6, also pos. 125.

<sup>45</sup> Among other publications, a reader will find a description of this object in: München; Architekturführer..., *op. cit.*, pos. N4. Authors: Sauerbruch Hutton Architects; cf.: [architecturerevived.blogspot.com/2010/03/museum-branhorst-munich-germany.html](http://architecturerevived.blogspot.com/2010/03/museum-branhorst-munich-germany.html) and: [wn.com/Museum\\_Brandhorst\\_Munich](http://wn.com/Museum_Brandhorst_Munich).

<sup>46</sup> Cf.: München; Architekturführer..., *op. cit.*, pos. N2. Also: [www.en.urbarama.com/project/jewish-center-munich](http://www.en.urbarama.com/project/jewish-center-munich) (website address of July 3, 2011) and: Mies Arch Prize: <http://www.miesarch.com/>; basic info on the project: authors: architects: Rena Wandel-Hoefer & Wolfgang Lorch Architekten and Regina Poly.

designed by the outstanding German architect Gunter Behnisch<sup>47</sup> and the great constructor Frey Otto. This object, which entered the list of protected buildings (Ill. 9), has already become an architectural icon symbolizing the entire complex of the Olympic park. Interesting scenic frames, produced by the overlapping artistic effects of the openwork construction of the hanging roof and the freely formed landscape of artificial hills built of the debris left by World War II, play a significant role in the composition of the park.

The exhibition centre of the BMW concern (Ill. 10, 11) called *MBW Welt (the BMW World)*, located in the vicinity of the BMW head office and the BMW Museum as well as Olympiapark, has become a symbol of modern times in the world of German entrepreneurship and another icon of the deconstructionist architecture of Munich<sup>48</sup>. The most characteristic element of this sculptural body is its core in the shape of a “double cone” supporting the extensive plane of the roof. Other key elements of this composition are: “the landscape”, “the cloud” and “the spiral ramp”<sup>49</sup>. A question arises if – on account of its architectural values – *the BMW World* can be regarded as a spatial symbol whose rank in the iconography of Munich – or its “semiotic landscape”<sup>50</sup> – would be equal to the prestige of one of the top brands in automotive industry. Although this question goes beyond the classical themes of an architectural and urban analysis, it seems to make sense in a world dominated by marketing. However, it requires a reflection upon the level of spatial solutions in the scale of the urban context of this “architectural icon”. Unfortunately, an unambiguously positive answer is hard to find here. We might even get the feeling that the BMW exhibition centre is a kind of an “island” in the urban meaning. Even though – owing to a footbridge connecting the Centre with Olympiapark – we can see some germs of a network of public spaces binding “the BMW centre” with the city centre, it does not weaken the impression that legible composition decisions in the urban scale are lacking.

#### 4.4. Strategic Nodes in Close-to-Station Areas

At least two circumstances make us consider the spatial structure of the inner city of Munich as quite sustainable: the well-balanced proportions between compact buildings and green spaces, and the applied principle of sustainable mobility. It is supported by the nearly perfect system of mass transport as well as the consistent policy of limiting vehicular traffic in the city centre<sup>51</sup>. The Plan of 1983 already treated the implementation of the principles of sustainable development, included in Agenda 21 (Rio de Janeiro), as a priority and translated them into specific urban solutions with the strict rules of shaping the transport layout and guidelines for related investments. First and foremost, they included: the development of the underground, the redevelopment of the street layout refining the radial and ring-road system, and the extension of the network of pedestrian sequences.

<sup>47</sup> Gunter Behnisch is regarded as one of the most outstanding representatives of European deconstructionism in architecture (cf.: [http://en.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCnter\\_Behnisch](http://en.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCnter_Behnisch)). His important implemented designs include the building which served as the Parliament of the Federal Republic of Germany (1992–1999; then it moved to Berlin), the Transport Museum in Frankfurt-on-the-Main, the control tower at the airport in Nuremberg, the Genzyme Center (2003) in Cambridge, Massachusetts, USA and others.

<sup>48</sup> Cf.: *München; Architekturführer...*, *op. cit.*, pos. N 12; cf. also: [http://en.wikipedia.org/wiki/BMW\\_Welt](http://en.wikipedia.org/wiki/BMW_Welt).

<sup>49</sup> *München; Architekturführer...*, *op. cit.* Also: <http://www.coop-himmelblau.at/site/>. The design of BMW Welt received the first prize at an architectural competition in 2001. The construction of the centre took five years (2003–2007) and cost more than €100 m.

<sup>50</sup> An allusion to Umberto Eco’s famous book of 1968 (entitled like this) on the cultural role of a sign in the landscape of our environment and the theoretical matters of “the architectural language”.

<sup>51</sup> From among Polish works describing these issues, K. Bieda’s publication is recommended: *Rozwój komunikacji miejskiej w Monachium*, *Aura*, 4/09, p. 16–18. The author depicts the architectural and urban aspects of Munich’s sustainable transport policy very vastly and shows important trends in its urban plans and strategies of growth.

In the concept of the development of Munich passed in 1998<sup>52</sup>, the relationship between the idea of sustainable mobility and the spatial development of the inner city is expressed – among other things – in the form of such principles as: preserving the diversity of land use and supporting the development of residential functions in areas having good accessibility to public transport, especially the railway. Thus, we can speak of a policy which consistently aims at soothing traffic in the historical part, enlarging the range of zones that are expected to be the domain of pedestrians systematically and intensifying development along the railway. Analyzing the directions of *Perspective Munich*, we are more and more convinced that this city is going to realize its policy – which is sometimes expressed by the slogan: “European metropolises are transferring to the railway” – in a consistent manner. From among the “flagship projects” included in *Perspective* which suit this trope of thinking, let us mention the design of the development of areas located along the main railway and extending c. 8 km from the central station to the Laim – Pasing station<sup>53</sup>. The redevelopment of the surroundings of the Central Station in Munich<sup>54</sup> plays an important role in the plans. From among these intentions, an architecturally interesting object including the central bus station<sup>55</sup>, integrated with a small office complex and a hotel, has already been implemented. A residential and service complex (Ill. 12, 13, 14) was built in the vicinity of the central railway station, whereas the designs of the more ambitious redevelopment of the complex of the railway station itself with its surroundings were suspended in the face of an economic crisis.

## 5. The Inner City of Stuttgart

### 5.1. The Historical Background: Crystallization and Transformation of Contemporary Spatial Structure

Some German architects and urbanists claim that the centre of Stuttgart ranks among the most important examples of urban composition. Their opinion may be expressed by the number of studies of the morphology of the urban tissue of the centre of the capital city of Baden-Württemberg. It is also supported by the amount of studies of the development of the network of the public space of its historical centre. It was influenced by several factors of which three most important are: the untypical – for the geographical space of German cities – topographical conditions, the determination of the urban authorities and local entrepreneurship to give the urbanism and architecture of this city a form adequate to its economic position, and – last but not least – the strategy of urban redevelopment adopted after World War II.

The historical core of the contemporary inner city of Stuttgart is shaped like an extended rectangle with clearly marked two, almost parallel, axes. One of them is formed by the sequence of the pedestrian Königstrasse leading to the Central Station towards Karlshöhe hill. The other direction is marked by the axis of a long belt of gardens (Schlossgarten) extending from the New Castle up to the Neckar River and the historical health resort of Bad Cannstatt. The longer sides of this rectangle are marked by the streets: Theodor Heuss Strasse, lined with financial institutions, and Konrad Adenauer Strasse being the axis of an impressive cultural complex which includes theatres, an opera house, museums, art galleries, libraries, archives etc. The axis perpendicular to the enumerated directions runs more or less in the middle of the

<sup>52</sup> It is the abovementioned “*Perspective Munich*”. Cf.: *Münchens Zukunft gestalten: Perspektive München (1998–2005) – Strategien, Leitlinien, Projekte*, Bericht zur Stadtentwicklung Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München.

<sup>53</sup> It is a relatively large area – c. 170 ha cumulatively.

<sup>54</sup> Today’s Central Station in Munich was built at the turn of the 1950s in place of a historical building from 1849, destroyed during WW2, which was the biggest front station in Germany.

<sup>55</sup> Arch.: Auer + Weber + Assoziierte; implementation: 2007–2009.

layout and fastens the New Castle, Castle Square, Königsblau, the New Museum of Art and the university complex together by means of a pedestrian sequence.

The nineteenth century brought new developmental impulses for Stuttgart from the royal court as well as the developing industrial centres. Under King William I (1816–1864), the medieval walls were demolished, while a smart urban boulevard was implemented in place of the former moat: Königsstrasse which – as an attractively formed pedestrian sequence – still makes the main compositional axis of the centre. In 1846, the first railway station with a classicist building<sup>56</sup> as well as Königsbau (literally: the Royal Building) – the royal centre of trade and entrepreneurship (Ill. 25), designed in the style of a Greek temple, being Stuttgart's oldest shopping arcade, were built. In 1886, the precision industrial plants of Robert Bosch, whose figure is preserved in the history of (not only) German entrepreneurship, were constructed. Let us note that the most modern objects of architecture making a symbol of entrepreneurship – as well as the architectural symbols of Stuttgart's icons of automotive industry: *the Mercedes World* and the Porsche Museum – are located beyond the inner city area.

## 5.2. Domain of Culture, Science and Contemporary Art – Architecture in Landscape Park

This subchapter should begin with a comment on the urban composition of Castle Square and Schlossgärten (Palace Gardens) and an analysis of the values of the landscape whose scale, flourish and advantages of historical architecture distinguish this part of Stuttgart against the background of the compositional landscape layouts in the inner cities of other German metropolises. Then we ought to – at least in several sentences – characterize Liederhalle<sup>57</sup> (KKL; Ill. 26, 27) – a culture and congress centre built in 1955–1956. However, the limited size of this paper forces its author to skip to a description of the architectural and urban complex of Staatsgalerie which is acknowledged as one of the most characteristic works of postmodern architecture from the turn of the 1970s.

It is assumed that no architectural and urban enterprise in Stuttgart since the construction of the famous Weissenhof-Siedlung estate aroused as many emotions as the results of an international design competition for the cultural complex Neue Staatsgalerie organized in 1977. At first, the architectural community protested<sup>58</sup> but then its critical opinions were overshadowed by recognition. As a result, Stirling's Gallery acts as another architectural landmark in Stuttgart<sup>59</sup>. However, the criticism has not subsided – now it concerns the adopted (or partly imposed by the competition rules) urban principle consisting in the compositional openness of the entire complex to the exceptionally busy Konrad Adenauer Strasse, which is still a serious barrier hampering contact between this cultural complex and the rest of the centre in spite of underground pedestrian sequences leading to the Gallery as well as attempts to alleviate the traffic nuisances by means of green screens, rather than artistic questions related to the architecture itself.

James Stirling and Michael Wilford's design (Ill. 21, 29, 30) has received such rich literature that we must limit ourselves to several questions of urban composition related to the signalized problem of the barrier to accessibility. From the urban point of view, the New State Gallery is part of a larger complex

<sup>56</sup> It must not be mistaken for P. Bonatz's famous edifice which was designed and implemented in 1914–1928.

<sup>57</sup> Liederhalle (KKL) = Kultur und Kongresszentrum – designed by the architects Adolf Abel and Rolf Gutbrod – ranks among the most characteristic examples of the modernist architecture of concert halls from the 1950s. This complex is distinguished by innovative – by the then standards – functional and technical solutions as well as the solidity of materials and the care of details.

<sup>58</sup> Which is understandable as the winner was an Englishman – an outstanding personality but still an outsider. Let us add that Stuttgart is considered as the strongest architectural community. The most dramatic comment in the course of the après-compétition discussion was Gunter Behnisch's critical speech.

<sup>59</sup> In the graphic composition of the cover of *Architectural Guide Stuttgart*, Stuttgart; Marketing GmbH, Stuttgart, 2007 – being a kind of compromise between promotional functions, a report on the spatial development of the city and professional architectural criticism – uses the image of this work of architecture.

called “Cultural Mile”<sup>60</sup>. It extends on both sides of Konrad Adenauer Strasse – from Schirmann Str. to Charlottenplatz and includes the following edifices: the Old State Gallery (Alte Staatsgalerie), the New State Gallery, the Theatrical Studio (Kammertheter), the House of History (Haus der Geschichte), the Musical Conservatory (Musikhochschule), the Palace of the Representatives (Haus der Abgeordneten), the State Library (Landesbibliothek), the Main Archives (Hauptstaatsarchiv), the City Library at William’s Palace (Stadtbucherei im Wilhelmspalais), the Theatre (Schauspielhaus), the Opera House (Opernhaus), the Parliament (Landtag) and the New Palace (Neues Schloss) separated from Konrad Adenauer St. by the Academy Garden (Akademiegarten). As we can see, we are dealing with a large urban complex which – concentrating such important and representative edifices – should function as a whole but it is cut across by a busy artery. Because of this, each of the abovementioned objects functions separately although a pedestrian sequence elevated above the area, connecting Neue Staatsgalerie and Musikhochschule, alleviates this disadvantage. In this respect, a “counterpoint” for the urban composition of “Cultural Mile” is the Art Museum (Kunstmuseum)<sup>61</sup> – an interesting example of creating a new attractive public space in a place which was the subject of a brutal intervention in the 1960s consisting in demolishing the ruins of the former Kronprinzpalais in relation to the construction of one of the main central NW-SE arteries in a tunnel (Ill. 21 and Ill. 22).

### 5.3. “Stuttgart 21” – Project of the Redevelopment of the Central Station and its Surroundings

Another example from the metropolis of Stuttgart is the famous yet very controversial flagship project: “Stuttgart 21”<sup>62</sup>. Janina Kopiec-Unger includes this bold concept in “projects which have been waiting to be implemented for years”<sup>63</sup>. Most urbanists relate the innovativeness of this project to the momentum of engineering solutions as well as the innovation of urban concepts which interestingly combine the classical manner of shaping quarters of city buildings and a network of public spaces with the genuinely modern principles of constructing a functional programme and model cooperation between individual investors and the public authorities. Considering the scale of promotion, we can regard this project as a very interesting example of urban marketing. However, in spite of some spectacular efforts in the field of public relations, the most aggravated conflicts between the investors and the public opinion call the future of the entire idea into question.

In this ambitious public and private enterprise, the plan of modernizing the railway network on the regional scale was combined with the large scale urban development of a service and residential complex. These investments are expected to continue strengthening the position of the surroundings of the railway station in the metropolitan layout. The famous central railway station – designed by the outstanding German architect Paul Bonatz<sup>64</sup> (Ill. 19 and Ill. 20) – is a valued monument of railway architecture of international significance as well as the main node in this urban layout. We can say that the area of the Central Station in Stuttgart ranks among the “canonical” examples of a node integrated with the transport system. It is a station node of international importance, too, twenty-five years old. As J. Kopiec-Unger writes, “This

<sup>60</sup> Cf.: *Architectural Guide Stuttgart*, op. cit., p. 107.

<sup>61</sup> Authors: Rainer Hascher and Sebastian Jehle. Design from 1999.

<sup>62</sup> This project has received a lot of publications. In Polish, there is an extensive article by E. Ratajczyk-Piątkowska and K. Piątkowska entitled: “*Stuttgart 21 – Projekt przekształcenia terenów kolejowych w nową dzielnicę administracyjno-usługową w śródmieściu stolicy Badenii-Wirtembergii*, [in:] D. Załuski (ed.), *Dworzec Kolejowy w strukturze miasta*, Urbanista, Warsaw 2006, p. 233-242. The controversialism of this project is expressed by the scale of social protests, especially the demonstrations in August and September 2010. Their traces are still visible – the author writes about it henceforth.

<sup>63</sup> Kopiec-Unger J., *Przebudowa dworców kolejowych w Niemczech*, [in:] D. Załuski (ed.), *Dworzec Kolejowy w strukturze miasta*, Urbanista, Warsaw 2006, p. 221-232.

<sup>64</sup> Planning and designing this station took fourteen years (1914–1928).



idea appeared in the so-called ‘1980s of plenty’, whereas the political and planning discussion was held in the early 1990s<sup>65</sup>. For instance, a discussion on the course of the Stuttgart-Ulm railway took place in 1986. Then an architectural and urban competition was announced – the team: Trojan-Trojan won in 1995<sup>66</sup>. In accordance with the rules, the urban concept provided for the use of areas formerly occupied by front (passenger and freight) railway stations for residential functions and park greenery. Opinions of this concept emphasized – besides other advantages – very good adjustment of new buildings to the existing urban tissue as the main values of this urban concept.

In 1997, the design firm Ingenhoven, Overdiek, Kahle & Partners won a competition for the redevelopment of the station. The most innovative element of the design is Frey Otto’s constructional idea of a creative reversal of the principle of a hanging roof. In this way, it was possible to attain an original solution of the covering for the space of the new station. The common denominator of both concepts was “the metaphor of a bridge” because the station – situated 11 m underground, nearly perpendicularly to the earlier axis of the station plane – is treated as a connection between the old centre and the new centre (Drawing: section of the station – design of the redevelopment of the station; the new station 11 m underground)<sup>67</sup>.

The strategic “foundation” of the “Stuttgart 21” project is the regional plan of extending the railway network. It is assumed that – owing to the transformation of the head station into an arterial one – the connections between the central railway station and the network of high speed trains (HST) will be strengthened, while Stuttgart – as an important railway junction – will considerably improve its transport accessibility in relations: Paris – Budapest and Hamburg – Zurich – Milan. In other words, the transformation of the station layout from front to arterial will make it possible to reduce the travelling time in both the international layout and in the relations: the central station – the airport. A new connection with the airport also means some costly engineering enterprises: c. 30 km of new tracks for high speed trains, 33 km of lines in tunnels, 16 tunnels and 18 bridges. These investments will improve connections between the city centre and the abovementioned regional corridor of innovativeness: the airport, the international trade fair grounds, the University – the Technological Park. The relationship between this project and the principles of *sustainable mobility* is also an important issue in the calculations of the programmatic assumptions of “Stuttgart 21”. In experts’ opinion, new solutions in the field of the transport system will encourage c. 18 million passengers to change from their cars to various forms of mass transport (railway, S-bahn etc.) which will facilitate the reduction of CO2 by c. 70,000 tons yearly.

The plan of spatial management (actually, the plan of development – *Bebauung Plan*) divides the entire area into five “districts” / functional zones / sectors: cultural, commercial, residential. A lot of urban units marked in this way were prepared as far as design is concerned – obviously after suitable architectural and urban competitions. In 2003, a competition for the development of a residential and service district located within Stuttgart 21 was announced. The winner was the architectural firm: Pesch & Partners (170 ha, including 60 ha of housing – together with Rosensteinviertel). The district of Europaviertel deserves special attention. From the compositional viewpoint, three important accents: a library, the new “City Tower” and Pariser Hofe stand out above the whole.

In 2007, the decision to implement the “Stuttgart 21” project was taken at the federal level. Pariser Platz, the new City Library and some other objects are being implemented. However, there is a question mark over its future. The main problems are: financial, ecological (plans to cut 250 trees down), conservatory

<sup>65</sup> Kopiec-Unger J., *Przebudowa dworców...*, *op. cit.*, p. 227.

<sup>66</sup> Programmatic assumptions: c. 100 ha, including: 50 ha of areas meant for housing and new workplaces, 30 ha are future green areas, 20 ha reserved for the streets, squares and car parks under design.

<sup>67</sup> Cf. also: StadtKernZiele. Innenstadtkonzept Entwurf 2006, Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Stuttgart.

(distorting the historical substance of the Central Station), possible threats to underground waters / hot springs. The quality of the designed architecture is not distinguished by any innovative solutions. The estimated cost of the project is more than ten billion euros. At the time of a deep economic crisis, the question of the possibilities of financing such an expensive project arises. We can also speak of “the trap of metropolitan marketing” or the supremacy of politics over marketing.

## 6. Summary

The presented projects were placed in a context called – perhaps for future development – the dynamic of changes in the inner-city space of contemporary metropolises. On the ground of the theory of city growth, this dynamic should be treated as phases of concentration and deconcentration consistent with the logic of urban processes. The spatial results of intense changes, expressing the dramaturgy of the scenario written by history, overlap this image. Looking at these processes from a farther perspective and referring them to the inner-city spaces of German metropolises, we can indicate certain durable features of this environment.

First of all, it is quite easy to find the consequences of “geometrical” discipline applied in the inner-city tissue, its related infrastructure and layouts of greenery. In this space, one can take notice of thinking in structural categories. It means that works of architecture are consistently adjusted to the broader background of a well thought-out layout in this environment. They are logically interrelated elements of a certain urban whole, integrated by a city’s ideas and strategies of redevelopment and extension, defined from the geometrical, esthetical and functional perspective. In this logic of conduct, the architectonic forms of individual designs – in spite of their diversification – jointly create urban structures whose composition is legible in esthetical and symbolical categories.

## Literatura

- [1] *Architectural Guide Stuttgart*, Stuttgart – Marketing GmbH, Stuttgart, 2007.
- [2] Bieda K., *Rozwój komunikacji miejskiej w Monachium*, *Aura*, 4/09, 16-18.
- [3] de Jong C., Mattie E., *Architektur Wettbewerbe*, Benedict Taschen, Köln 1994.
- [4] *Crossover. Architecture, Urbanism, Technology*, Arie Graafland and Leslie Jaye Kavanaugh (editors), 010 Publishers, Rotterdam 2006.
- [5] Curdes G., *Urban form and innovation: the casa of Cologne*, [in:] International Seminar on Urban Form, 1998, *Urban Morphology*, 2 (1), 11-18.
- [6] *Deutsches Architektur Jahrbuch. German Architecture Annual. 2008-09*, DAM – Deutsches Architekturmuseum, Prestel Verlag, Munich 2008.
- [7] Ghirardo D., *Architektura po modernizmie* (tytuł oryginału: *Architecture after Modernism*), Wyd. VIA, Toruń, Wrocław 1999.
- [8] Kopiec-Unger J., *Przebudowa dworców kolejowych w Niemczech*, [w:] Załuski D. (pod redakcją), *Dworzec Kolejowy w strukturze miasta*, *Urbanista*, Warszawa 2006, 221-232.
- [9] Körner H.M., *The Weight of the Past in the Development of Munich and Nuremberg in the 19 and 20 Centuries*, [w:] J. Purchla (ed.) *The Historical Metropolis. A Hidden Potential*, ICC, Krakow 1996.
- [10] Meier H.-R. (Hg./red.) *Denkmale in der Stadt – die Stadt als Denkmal. Probleme und Chancen für den Stadtbau*, TUD Press, Verlag der Wissenschaften GmbH, Dresden 2006.

- [11] *München*; Volk Verlag, München 2009.
- [12] *München; Architekturfürer / Architectural Guide*, Dietrich Reimer-Verlag, Berlin 2007.
- [13] *Münchens Zukunft gestalten: Perspektive München (1998–2005) – Strategien, Leitlinien, Projekte*, Bericht zur Stadtentwicklung Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München.
- [14] *Niemcy, Zielony Przewodnik*, Michelin, Wyd. Bezdroża, Wyd. I, Kraków 2009.
- [15] Ostrowski W., *Zespoły zabytkowe a urbanistyka*, Arkady, Warszawa 1980.
- [16] Ottomeier H., *Monachijski Jugendstil – ideał natury*, [w:] P. Krakowski i J. Purchla (eds.) *Sztuka około 1900 w Europie Środkowej. Centra i prowincje artystyczne*, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków 1997, 31-39.
- [17] Ratajczyk-Piątkowska E., Piątkowska K., *Stuttgart 21 – Projekt przekształcenia terenów kolejowych w nową dzielnicę administracyjno-usługową w śródmieściu stolicy Badenii-Wirtembergii*, [w:] D. Załuski (pod redakcją), *Dworzec Kolejowy w strukturze miasta*, Urbanista, Warszawa 2006, 233-242.
- [18] Rossi A., *The Architecture of The City*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, and London England.
- [19] Mirza S., *Strategic Urban Planning and Design Tools for Inner City Regeneration*, 46 ISOCARP Congress, 2010.
- [20] *StadtKernZiele. Innenstadtkonzept Entwurf 2006*, Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Stuttgart 2006.
- [21] *Stadtmachen. EU. Urbanität und Planungskultur in Europa*, Karl Kramer Verlag, Stuttgart 2008.
- [22] Taylor P., *World City Network: A Global Urban Analysis*, London, Routledge 2011.
- [23] Tegeth Hof W., *Berlin a Monachium – ośrodki sztuki około 1900*, [w:] Krakowski P. i Purchla J. (eds.) *Sztuka około 1900 w Europie Środkowej. Centra i prowincje artystyczne*, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków 1997, 25-30.
- [24] Thierstein A., *The creative industries and metropolitan regions – contours of a systemic governance*; TUM – Department of Architecture, Chair for Spatial Development, paper to the conference on: Creative Industries. Governance of Metropolitan Regions; Leipzig, November 13, 2009.
- [25] Thierstein A., Förster A. (eds.), *The Image and the Region – Making Mega City Regions Visible*, Lars Müller Publishers, Baden, Switzerland 2008.
- [26] Thierstein A., Luthi S., Bentlage M., Wiese A., *Interlocking firm networks and emerging Mega-Regions. The relational geography of the knowledge economy in Germany*, Discussion Paper, Workshop TU Munich, Munich, 4 March, 2011.
- [27] Tołłoczko Z., *Architectura Perennis. Szkice z historii nieawangardowej architektury nowoczesnej pierwszej połowy XX wieku (Ekspresjonizm – Art Deco – Neoklasycyzm)*, Wyd. Naukowe DWN PAN Oddział w Krakowie, Kraków 1999.
- [28] Tołłoczko Z., *Główne nurty historyzmu i eklektyzmu w sztuce XIX wieku*, T. I, *Architektura*, Politechnika Krakowska, Kraków 2011.
- [29] Zuziak Z.K., *O tożsamości urbanistyki*, Politechnika Krakowska, Kraków 2008.
- [30] Zuziak Z.K., *Kolej a racjonalizacja miejskiej struktury przestrzennej – między teorią a praktyką*, [w:] Załuski D. (pod redakcją), *Dworzec Kolejowy w strukturze miasta*, Urbanista, Warszawa 2006, 10-19.
- [31] Zuziak Z.K., *Forma metropolitalna i zrównoważona mobilność*, [w:] Rudnicki A. i Zuziak Z.K. (redaktorzy), *Transport a logika formy urbanistycznej. Projekty dla polskich metropolii*, Czasopismo Techniczne, z. 1-A/2010, z. 3, Wydawnictwo PK, Kraków 2010, 75-93.

**Źródła internetowe**

Demandson Citiesand Regional Networks ([http://webcache.](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:g-WNdflyTYkJ:www.difu.de/node/6029+Mediapark+Kohn+institutional+framework&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl&lr=lang_en%7Clang_pl&source=www.google.pl)

[googleusercontent.com/search?q=cache:g-WNdflyTYkJ:www.difu.de/](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:g-WNdflyTYkJ:www.difu.de/node/6029+Mediapark+Kohn+institutional+framework&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl&lr=lang_en%7Clang_pl&source=www.google.pl)

[node/6029+Mediapark+Kohn+institutional+framework&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl&lr=lang\\_](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:g-WNdflyTYkJ:www.difu.de/node/6029+Mediapark+Kohn+institutional+framework&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl&lr=lang_en%7Clang_pl&source=www.google.pl)

[en%7Clang\\_pl&source=www.google.pl](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:g-WNdflyTYkJ:www.difu.de/node/6029+Mediapark+Kohn+institutional+framework&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl&lr=lang_en%7Clang_pl&source=www.google.pl)).

Cologne Oval Offices ([http://www.cologne-oval-offices.com/film/coo\\_richtfest.html](http://www.cologne-oval-offices.com/film/coo_richtfest.html) (stan z dn.

24.09.2010).

Wikipedia – Wolna Encyklopedia, hasło Günter Behnisch ([http://en.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCnter\\_Behnisch](http://en.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCnter_Behnisch)).

Wikipedia – Wolna Encyklopedia, hasło: BMW Welt ([http://en.wikipedia.org/wiki/BMW\\_Welt](http://en.wikipedia.org/wiki/BMW_Welt)).

Coop Himmelb(l)au (<http://www.coop-himmelblau.at/site/>).



Il. 1. Katedra kolońska i Museum Ludwiga. Otoczenie katedry jako skupisko ważnych instytucji życia kulturalnego. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 1. Cathedral and Ludwig's Museum in Cologne. Area around cathedrals as a cluster of important cultural institutions. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 2. Katedra kolońska i Most Hohenzollernów. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 2. Cologne Cathedral and Hohenzollern Bridge. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 3. Wieżowiec Cologne Tower – symbol Kolonii jako centrum niemieckiego przemysłu medialnego. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 3. Cologne Tower – symbol of Cologne as the Centre of German media industry. Photo by Z.K. Zuziak







Il. 4. Kolonia; Wieżowce Kranhaus w Rheinauhafen. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 4. Cologne; Kranhaus Tower in Rheinauhafen. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 5. Rheinauhafen w Kolonii – fragmenty założenia; przykłady twórczej interpretacji klimatu miejsca. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 5. Rheinauhafen w Kolonii – fragmenty założenia; przykłady twórczej interpretacji klimatu miejsca. Fot. Z.K. Zuziak



Il. 6. Rheinauhafen w Kolonii – fragmenty założenia; przykłady twórczej interpretacji klimatu miejsca. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 6. Rheinauhafen in Cologne – fragments of urban development; examples of creative interpretation of the spirit of the place. Photo by Z.K. Zuziak

Il. 7. Muzeum Czekolady – wieńczy kompozycję Rheinauhafen od strony północnej. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 7. Chocolate Museum – articulation of Rheinauhafen composition from the north. Photo by Z.K. Zuziak



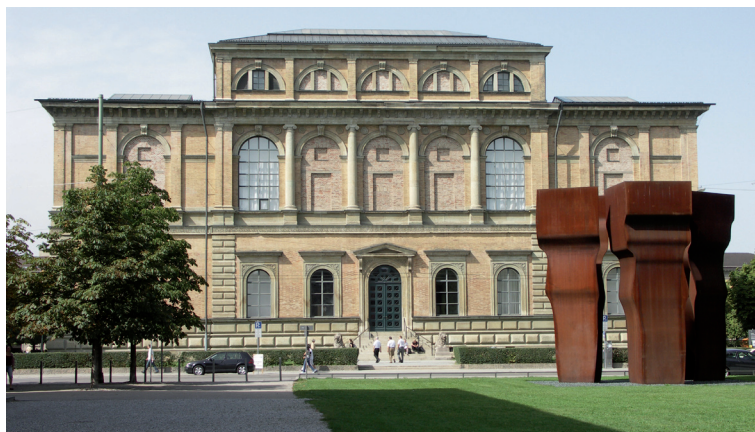
Il. 8. Kolonia; Zespół biurowy COO (Cologne Oval Offices) tworzy atrakcyjne sąsiedztwo Rheinauhafen od strony południowej. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 8. Cologne; COO – Cologne Oval Offices creates an attractive immediate vicinity of Rheinauhafen from the south. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 9. Monachium; Stara Pinakoteka. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 9. Munich; Old Pinakothek. Photo by Z.K. Zuziak







Il. 10. Monachium; Pinakoteka Sztuki Nowoczesnej. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 10. Munich; Pinakothek of Modern Art. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 11. Monachium; Pinakoteka Sztuki Nowoczesnej. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 11. Munich; Pinakothek of Modern Art. Photo by Z.K. Zuziak

Il. 12. Akademii Sztuk Plastycznych.  
Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 12. Munich: New Building of  
Fine Arts Academy. Photo by Z.K.  
Zuziak



Il. 13. Akademii Sztuk Plastycznych. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 13. Munich: New Building of Fine Arts Academy. Photo by Z.K.  
Zuziak



Il. 14. Akademii Sztuk Plastycznych.  
Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 14. Munich: New Building of Fine  
Arts Academy. Photo by Z.K. Zuziak





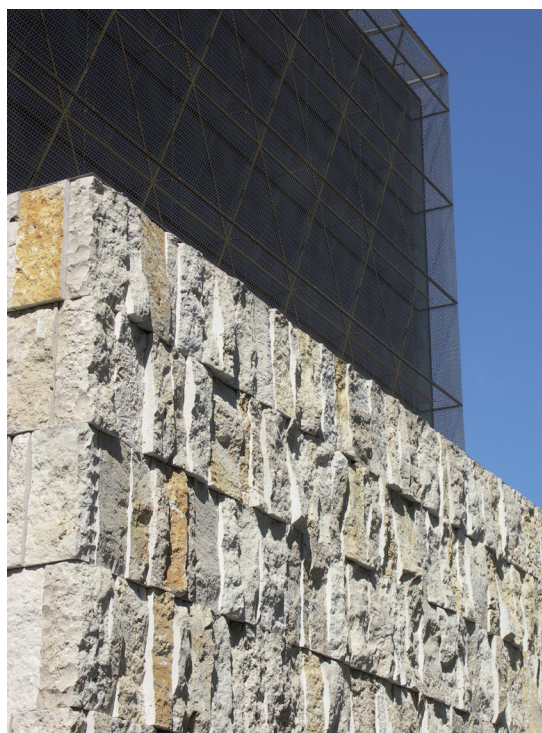
II. 15. Monachium: Muzeum Brandhorst. Fot. Z.K. Zuziak

III. 15. Munich: Museum Brandhorst. Photo by Z.K. Zuziak



II. 16. Monachium: Centrum Żydowskie. Fot. Z.K. Zuziak

III. 16. Munich: Jewish Centre. Photo by Z.K. Zuziak



II. 17. Monachium: Centrum Żydowskie. Fot. Z.K. Zuziak

III. 17. Munich: Jewish Centre. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 18. Monachium: dach wiszący  
wzespółlesportowymwOlympiapark.  
Fot. Z.K. Zuziak

III. 18. Munich: suspended roof in  
Olympiapark. Photo by Z.K. Zuziak



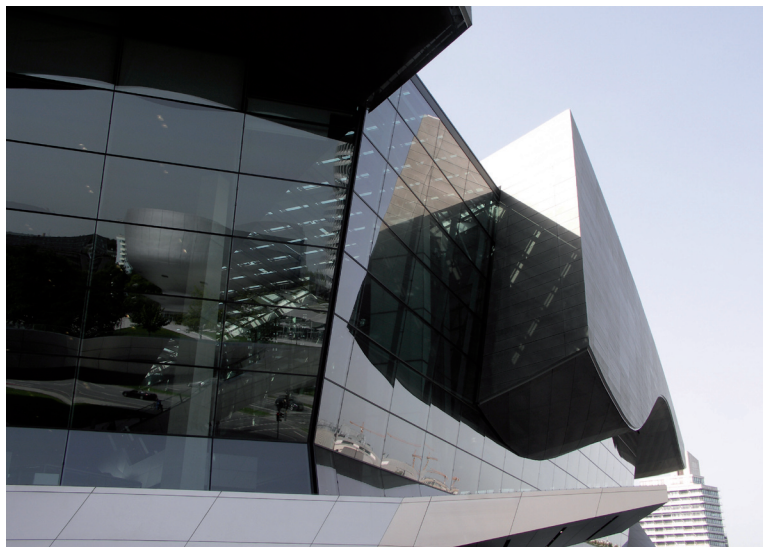
Il. 19. Monachium: BMW Welt. Fot.  
Z.K. Zuziak

III. 19. Munich: BMW Welt. Photo  
by Z.K. Zuziak



Il. 20. Monachium: BMW Welt. Fot.  
Z.K. Zuziak

III. 20. Munich: BMW Welt. Photo  
by Z.K. Zuziak





Il. 21. Monachium: Główny Dworzec Autobusowy. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 21. Munich: Central Bus Station.  
Photo by Z.K. Zuziak



Il. 22. Monachium: Zespół mieszkaniowo-usługowy w otoczeniu kolejowego Dworca Głównego. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 22. Munich: Mixed-use development near Central Railway Station.  
Photo by Z.K. Zuziak



Il. 23. Monachium: Zespół mieszkaniowo-usługowy w otoczeniu kolejowego Dworca Głównego. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 23. Munich: Mixed-use development near Central Railway Station.  
Photo by Z.K. Zuziak



Il. 24. Monachium: Zespół mieszkaniowo-usługowy w otoczeniu kolejowego Dworca Głównego. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 24. Munich: Mixed-use development near Central Railway Station. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 25. Stuttgart: Königsbau – najstarsza arkada handlowa w Stuttgarcie . Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 25. Stuttgart: Königsbau – the oldest shopping arcade in Stuttgart . Photo by Z.K. Zuziak





Il. 26. Stuttgart: Liederkreis. Fot.  
Z.K. Zuziak

Ill. 26. Stuttgart: Liederkreis. Photo  
by Z.K. Zuziak



Il. 27. Stuttgart: Liederkreis. Fot.  
Z.K. Zuziak

Ill. 27. Stuttgart: Liederkreis. Photo  
by Z.K. Zuziak



Il. 28. Stuttgart: Neue Staatsgalerie. Fot.  
Z.K. Zuziak

Ill. 28. Stuttgart: Neue Staatsgalerie – New  
State Gallery. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 29. Stuttgart: Neue Staatsgalerie. Fot.  
Z.K. Zuziak

Ill. 29. Stuttgart: Neue Staatsgalerie – New  
State Gallery. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 30. Stuttgart: Neue Staatsgalerie. Fot.  
Z.K. Zuziak

Ill. 30. Stuttgart: Neue Staatsgalerie – New  
State Gallery. Photo by Z.K. Zuziak







Il. 31. Stuttgart: Muzeum Sztuki (Kunstmuseum) przykład udanej przestrzeni publicznej. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 31. Stuttgart: Art Museum (Kunstmuseum) – an example of a successful public space. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 32. Stuttgart: Muzeum Sztuki (Kunstmuseum) przykład udanej przestrzeni publicznej. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 32. Stuttgart: Art Museum (Kunstmuseum) – an example of a successful public space. Photo by Z.K. Zuziak

Il. 33. Stuttgart: zabytkowy dworzec  
główniej stacji kolejowej autorstwa  
Paula Bonatza. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 33. Stuttgart: Central railway  
station designed by Paul Bonatz  
recognised as a historical monument.  
Photo by Z.K. Zuziak



Il. 34. Stuttgart: zabytkowy dworzec  
główniej stacji kolejowej autorstwa  
Paula Bonatza. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 34. Stuttgart: Central railway  
station designed by Paul Bonatz  
recognised as a historical monument.  
Photo by Z.K. Zuziak







Il. 35. Stuttgart: makieta projektu przebudowy stacji kolejowej w ramach projektu Stuttgart 21. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 35. Stuttgart: model of Central Railway Station redevelopment – a part of the Stuttgart 21 Project. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 36. Stuttgart: fragment dzielnicy Europaviertel z widokiem na Wieżę Miejską. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 36. Stuttgart: a fragment of Europaviertel (Europe District) with the view of City Tower. Photo by Z.K. Zuziak

Il. 37. Stuttgart: oznaki protestów społecznych wywołanych zagrożeniami, jakie dla zieleni miejskiej wywołuje projekt Stuttgart 21. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 37. Stuttgart: signs of protests induced by threats which Stuttgart 21 may cause to old trees. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 38. Stuttgart: oznaki protestów społecznych wywołanych zagrożeniami, jakie dla zieleni miejskiej wywołuje projekt Stuttgart 21. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 38. Stuttgart: signs of protests induced by threats which Stuttgart 21 may cause to old trees. Photo by Z.K. Zuziak



Il. 39. Stuttgart: oznaki protestów społecznych wywołanych zagrożeniami, jakie dla zieleni miejskiej wywołuje projekt Stuttgart 21. Fot. Z.K. Zuziak

Ill. 39. Stuttgart: signs of protests induced by threats which Stuttgart 21 may cause to old trees. Photo by Z.K. Zuziak

