

Jakub TACZANOWSKI
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie

STACJA WIEN HAUPTBAHNHOF JAKO CZYNNIK ROZWOJU PRZESTRZENNEGO I FUNKCJONALNEGO WIEDNIA

THE NEW WIEN HAUPTBAHNHOF RAILWAY STATION AS A FACTOR OF SPACIAL AND FUNCTIONAL DEVELOPMENT OF VIENNA

ABSTRACT: The construction of the main railway station in Vienna – the biggest investment in the Austrian capital at the present time – has got two main targets. The first one is to create the central railway station which will integrate all the important lines which begin in the Viennese railway junction. The second target is to build the new district which is supposed to have many functions: residential, commercial and recreational. In spite of some technical, architectural and urbanization problems the investment, which is supposed to be finished in 2019, creates many opportunities for Vienna. At the local level a result of the investment could be a possible sprawl of the functions typical of the city centre towards the areas south of the railway station. However, it is also possible that the present service role of the Viennese city centre may decrease. Nevertheless, the most important effect of the construction of the new railway station and the neighbouring district is a chance that the role of Vienna as one of the most important metropolis in Central Europe will increase.

KEY WORDS: railway station, transport areas, land use, land use in urban areas, railway transport, metropolis

Wprowadzenie

Dworce kolejowe stanowią element łączący linię kolejową z przestrzenią miejscowości, a równocześnie odgrywają rolę czynnika wiążącego funkcję transportową z pozostałymi funkcjami danego ośrodka. Z tego względu od samego początku rozwoju transportu kolejowego dworce owe zajmowały szczególnie miejsca w układzie urbanistycznym miasta. Ich znaczenie zmieniało się odpowiednio do pozycji kolei w transporcie i w gospodarce.

Obserwowany w ostatnich latach ponowny wzrost roli kolei – szczególnie linii wysokich prędkości i połączeń transgranicznych tworzących międzynarodowe ciągi komunikacyjne – zaczyna przekładać się na wagę przede wszystkim wielkomiejskich

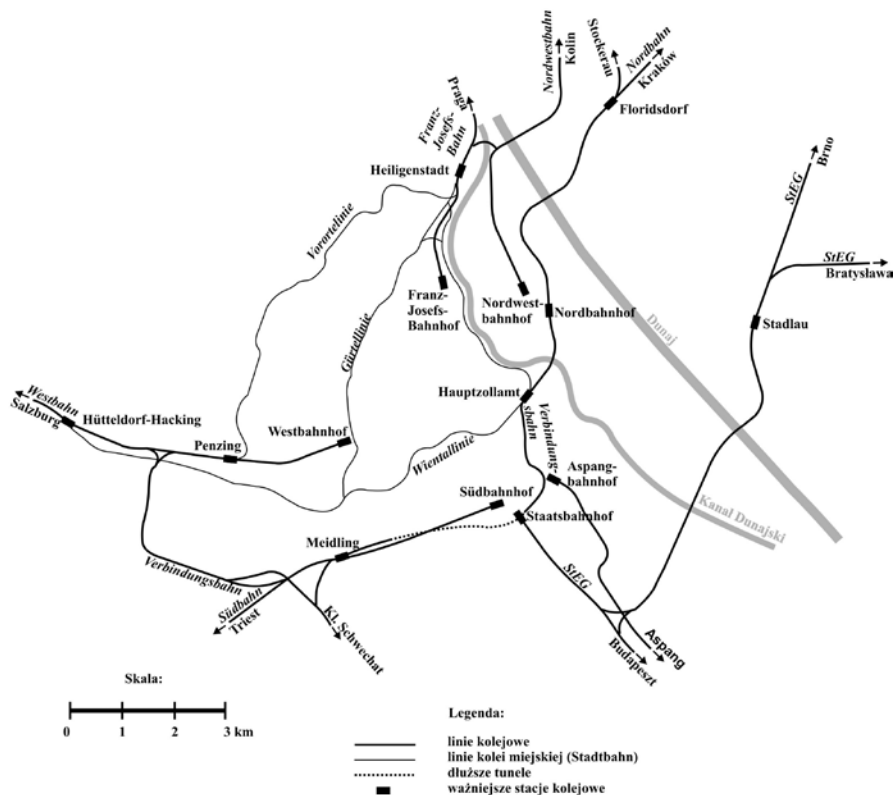
dworców kolejowych. Dodatkowo dzięki intensyfikowaniu powiązań miasta z jego zapleczem, głównie w ramach procesów suburbanizacyjnych, zyskuje wyraznie na znaczeniu funkcja dworców jako węzłów komunikacyjnych transportu dalekobieżnego, regionalnego, aglomeracyjnego i miejskiego.

W tym kontekście wydaje się uprawnione postawienie tezy o istotnym znaczeniu wielkomiejskich dworców kolejowych jako węzłów komunikacyjnych wysokiej rangi dla rozwoju funkcji metropolitalnych danego ośrodka. Z pewnością odgrywanie przez miasto roli węzła w systemie powiązań komunikacyjnych jest jednym z ważkich czynników warunkujących nazwanie danego ośrodka metropolią (Markowski, Marszał 2006). Jest to także niewątpliwie element wzmacniający rolę miasta jako przestrzeni wymiany, którą Kaczmarek (2001) uważa za funkcję charakterystyczną miasta, właściwą historycznie, posiadającą charakter nadrzędny. Niektórzy autorzy, idąc dalej, traktują wręcz transport jako jeden z istotnych wyznaczników metropolitalności. Kołoś i Trzepacz (2010) argumentując takie podejście podkreślają, że trudno rozdzielić ideę miasta jako przestrzeni przepływów od transportu, którego infrastruktura te przepływy w dużej mierze warunkuje. Zwracają oni także uwagę na fakt, że pojęcie metropolii i metropolizacji często koncentruje się na zagadnieniu dostępności danego miasta (przede wszystkim w skali globalnej), a więc w istocie na kwestiach transportowych. Makieła (2005) stwierdza z kolei, że o randze obszaru metropolitalnego świadczą powiązania infrastrukturalne o znaczeniu międzynarodowym, natomiast o jego funkcjonowaniu – systemy infrastruktury wewnętrznej. W zakresie transportu kolejowego do pierwszej grupy zalicza Makieła linie o charakterze tranzytowym, do drugiej zaś „kolej wewnętrzną” i dworce kolejowe.

Wielkomiejski dworzec kolejowy stanowiący węzeł z jednej strony międzynarodowych linii kolejowych, z drugiej zaś połączeń wewnątrzaglomeracyjnych może więc być czynnikiem istotnie wzmacniającym metropolitalność danego ośrodka i to w dwojakim sensie – jego funkcji egzogenicznych oraz endogenicznych. Sprzyja temu notowany często wzrost atrakcyjności najbliższego otoczenia dworca jako miejsca lokalizacji różnorodnej działalności, w tym także tej wzmacniającej metropolitalny charakter miasta. W tym kontekście wspomnieć należy o realizowanych bądź planowanych w niektórych miastach nowych założeniach urbanistycznych powstających w pobliżu modernizowanych lub nowo budowanych dworców kolejowych. W zamierzeniu służyć mają one wykreowaniu – przynajmniej w pewnym stopniu – nowego centrum miasta (Sobczyński, Wolaniuk 2010). W przypadku wielu europejskich metropolii uwarunkowania sprzyjające podjęciu decyzji o budowie nowego centralnego dworca kolejowego są ściśle powiązane z historycznym rozwojem transportu kolejowego w połowie XIX w. Wielkomiejskie dworce powstające w okresie funkcjonowania całego szeregu prywatnych towarzystw kolejowych były bowiem często realizowane jako dworce czołowe, co współcześnie bardzo utrudnia efektywne prowadzenie ruchu pociągów. Wymagania techniczne, wymuszające współcześnie budowę centralnego dworca kolejowego integrującego linie kolejowe z wszystkich czy z zdecydowanej większości kierunków, stwarzają równocześnie – niejako „przy okazji” – szansę realizacji nowego założenia urbanistycznego o różnorodnych funkcjach. Doskonałym przykładem opisanych wyżej procesów i szans jest Wiedeń.

Geneza budowy dworca głównego w Wiedniu. Dworce czołowe

Zasadniczą przyczyną pojawienia się zamysłu budowy dworca głównego w Wiedniu jest niekorzystny z punktu widzenia prowadzenia ruchu pociągów układ przestrzenny węzła wiedeńskiego z dworcami czołowymi. W toku rozwoju austriackiej sieci kolejowej, której Wiedeń był od początku najważniejszym punktem, wykształcił się w latach 1837–1881 skomplikowany układ stołecznego węzła z sześcioma dworcami czołowymi¹ (rysunek 1).



Rys. 1. Wiedeński węzeł kolejowy w 1910 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Kubinsky, *Bahnhöfe in Österreich*, Wien 2008.

¹ Były to w kolejności powstania dworce: Südbahnhof (Południowy, 1846 r.), Staatsbahnhof (Państwowy, później Ostbahnhof, czyli Wschodni, 1846 r.), Westbahnhof (Zachodni, 1858 r.), Franz-Josefs-Bahnhof (Franciszka Józefa, 1872 r.), Nordwestbahnhof (Północno-zachodni, 1873 r.) i Aspangbahnhof (1881 r.). Do czasu budowy w 1859 r. odcinka kolei łącznikowej do stacji Hauptzollamt (dziś Wien Mitte) również pierwszy wiedeński dworzec kolejowy – Wien Nordbahnhof (Północny) (wybudowany w 1838 r.) był dworcem czołowym. Natomiast dworzec Aspangbahnhof pod względem architektonicznym nie posiadał charakteru dworca czołowego, gdyż miał budynek usytuowany bokiem do torów, ponieważ planowany był jako dworzec przelotowy (M. Kubinsky, *Bahnhöfe in Österreich*, Wien 2008).

Przyczyny takiego rozwoju sieci kolejowej na terenie Wiednia były bardzo podobne do występujących w innych europejskich metropoliach. Pierwsze linie kolejowe miały w dużej mierze charakter izolowany w stosunku do pozostałej sieci transportowej i powstawały jako przedsięwzięcia prywatne, których różna własność nie sprzyjała budowie wspólnych dworców, tym bardziej że pomiędzy poszczególnymi towarzystwami kolejowymi istniała poważna konkurencja. W tej sytuacji każda powstająca nowa linia kolejowa otrzymywała swój własny dworzec czołowy. Rozwiązanie to posiadało szereg zalet – dzięki temu, że układ torowy znajdował się tylko po jednej stronie dworca możliwe było jego maksymalne zbliżenie do śródmieścia przy niewielkiej równocześnie ingerencji w tkankę miejską i przy małym efekcie bariery dla rozwoju przestrzennego. Ponadto dostęp do peronów był łatwiejszy niż na dworcu przelotowym, gdzie istniała konieczność pokonania tuneli lub kładek nad torami. Jednakże dworce czołowe, zwłaszcza w największych metropoliach, cechuje wiele istotnych ograniczeń, z których najpoważniejszym jest konieczność przemieszczania się pomiędzy często odległymi od siebie dworcami różnych linii w przypadku podróży przez dane miasto tranzytem. Poza tym dworce czołowe, z racji istnienia układu torowego tylko po jednej stronie, cechują się większym zapotrzebowaniem na przestrzeń konieczną do budowy torów niż dworce przelotowe o takiej samej przepustowości.

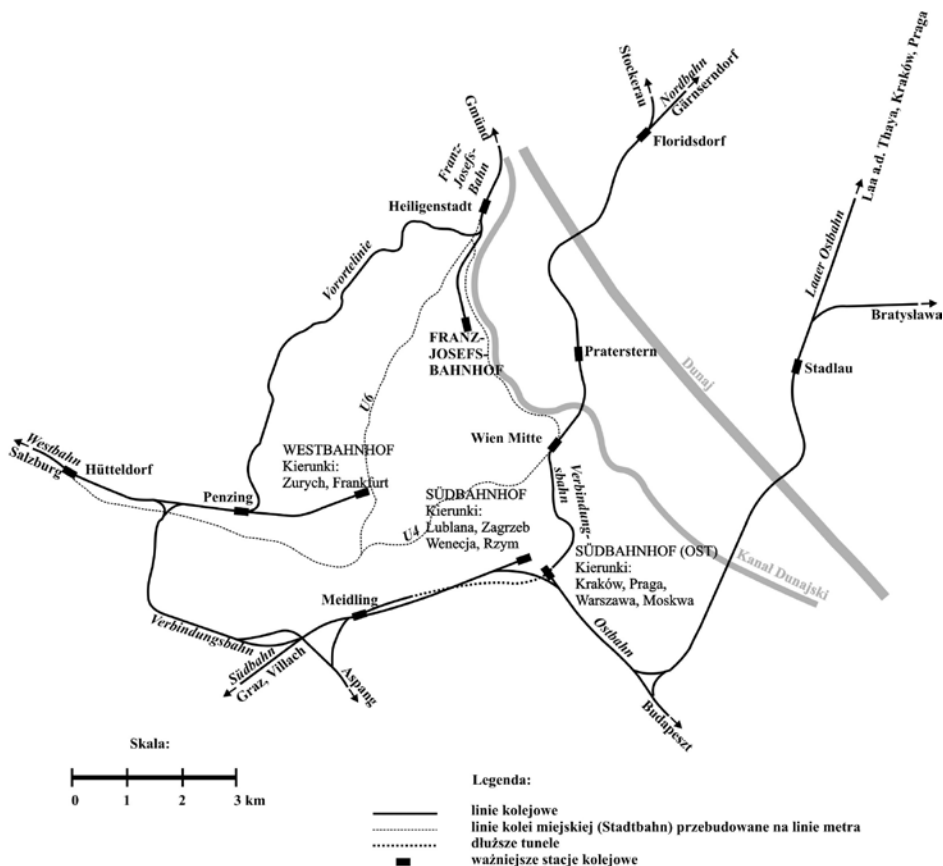
W związku z tymi ograniczeniami w niektórych miastach już w drugiej połowie XIX w. zaczęto formułować postulaty budowy centralnych dworców kolejowych². Pierwsze koncepcje stworzenia dworca głównego w Wiedniu zostały sformułowane niedługo po 1890 r. i wiązały się z projektem budowy kolei miejskiej. Celem tej inwestycji miało być z jednej strony stworzenie wydajnego, szybkiego i taniego środka komunikacji miejskiej, z drugiej natomiast połączenie ze sobą wszystkich wybiegających z węzła wiedeńskiego linii kolejowych. Dworzec centralny, którego lokalizację planowano w ścisłym centrum miasta przy nabrzeżu Franciszka Józefa (Franz-Josefs-Kai), miał jednak służyć wyłącznie kolei miejskiej, nie zaś przewozom dalekobieżnym (Schwarzl 1959). Projektu nie udało się zrealizować, jakkolwiek w latach 1898–1901 oddano do użytku linie kolei miejskiej, które razem z wybudowanymi w latach 1857–1883 odcinkami tzw. wiedeńskiej kolei łącznikowej (Wiener Verbindungsbahn) powiązały ze sobą wszystkie linie wychodzące z węzła (Barner 1959, Kaiser 2008).

Po rozpadzie Austro-Węgier w listopadzie 1918 r. i powstaniu na ich gruzach nowych państw kierunki dotychczasowych ciężarów uległy całkowitej zmianie. Wyznaczenie w odległości zaledwie kilkudziesięciu kilometrów na północ i wschód od Wiednia granicy państwowej przecięło wybiegające ze stolicy magistralne linie kolejowe prowadzące do Krakowa (Kolej Północna) i Budapesztu (Kolej Wschodnia). Tym samym zapotrzebowanie na przewozy tranzytowe przez węzeł wiedeński niemal zniknęło.

Po 1945 r. układ węzła wiedeńskiego uległ pewnej modyfikacji, mającej na celu ograniczenie liczby dworców czołowych. Po likwidacji w 1959 r. dworca Nordwest-

² Aczkolwiek tylko w niewielu miastach zamiar ten jeszcze w okresie wielkich inwestycji kolejowych drugiej połowy XIX i pierwszych lat XX w. udało się zrealizować. Przykładem mogą być dworce w Lipsku i Frankfurcie nad Menem, zbudowane jednak jako centralne dworce czołowe, a nie przelotowe.

bahnhof i zamknięciu Aspangbahnhof w 1971 r. obsługa wybiegających z Wiednia linii kolejowych została skoncentrowana na czterech dworcach czołowych. Układ ten nie zmienił się zasadniczo aż do 2009 r., kiedy zamknięto, a następnie rozebrano dworzec Südbahnhof wraz ze zintegrowanym z nim Südbahnhof (Ost) (dawny Ostbahnhof), na terenie których rozpoczęto realizację budowy nowego dworca głównego. Schemat węzła wiedeńskiego z tego okresu przedstawia rysunek 2.



Rys. 2. Wiedeński węzeł kolejowy przed rozpoczęciem budowy dworca głównego

Źródło: Opracowanie własne.

Podstawowe założenia projektu nowego dworca głównego Wien Hauptbahnhof

Realizacja nowego dworca głównego, który ma zintegrować zdecydowaną większość wybiegających z węzła wiedeńskiego linii kolejowych na jednej stacji, posiada dwa zasadnicze cele. Pierwszym jest stworzenie multimodalnego węzła komunikacyjnego

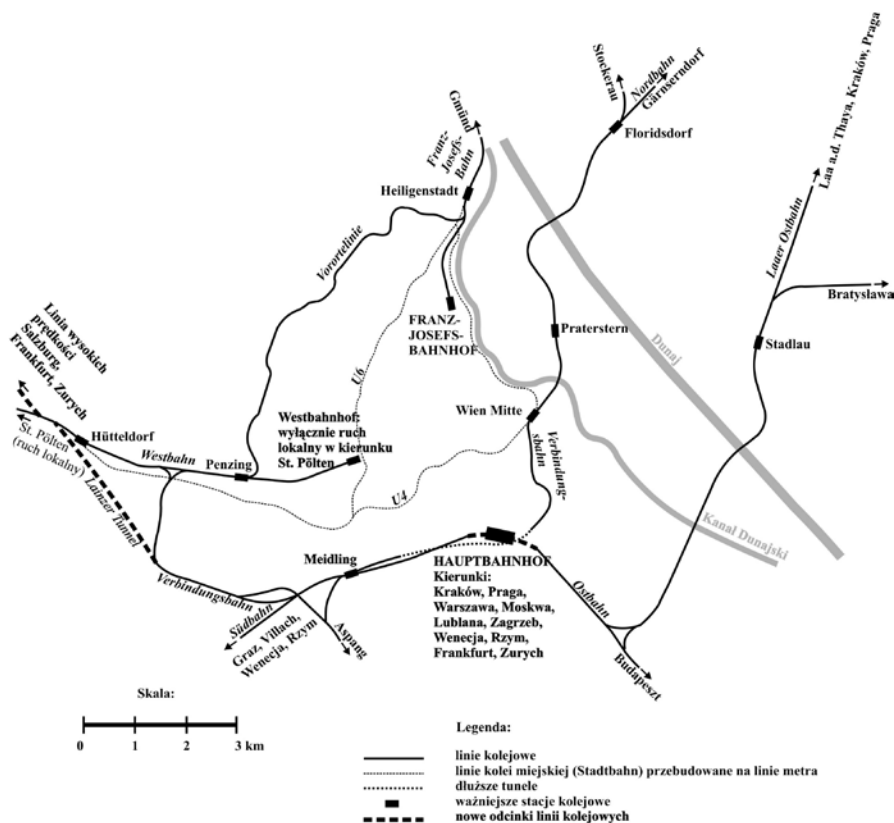
na skrzyżowaniu trzech transeuropejskich ciągów komunikacyjnych TEN (ang. Trans-European Networks, niem. Transeuropäische Netze):

- TEN-17: Paryż – Strasburg – Monachium – Wiedeń – Bratysława (tzw. Magistrała dla Europy),

- TEN-22: Ateny – Sofia – Budapeszt – Wiedeń – Praga – Drezno/Norymberga,

- TEN-23: Gdańsk – Warszawa – Katowice – Brno/Bratysława – Wiedeń.

Realizację tego celu umożliwić mają także dwie inne inwestycje w infrastrukturę kolejową w obrębie węzła wiedeńskiego i poza nim: połączenie nowego dworca z linią Kolei Zachodniej do Salzburga poprzez nowy Lainzer Tunel o długości 12,8 km oraz budowa całkowicie nowej linii wysokich prędkości Wiedeń – St. Pölten, która posiadać będzie swoje przedłużenie w postaci drugiej pary torów szybkiego ruchu między St. Pölten a Salzburgiem (*Infobox Lainzer Tunnel 2006, Neubaustrecke Wien – St. Pölten 2009*). Układ węzła wiedeńskiego po zakończeniu budowy dworca głównego i towarzyszących inwestycji infrastrukturalnych przedstawiono na rysunku 3.



Rys. 3. Układ węzła wiedeńskiego po zakończeniu budowy dworca głównego i towarzyszących inwestycji infrastrukturalnych

Źródło: Jak w rys. 2.

Drugi zasadniczy cel budowy dworca Wien Hauptbahnhof ma charakter ściśle lokalny i wiąże się ze stworzeniem na obszarze bezpośrednio sąsiadującym ze stacją zupełnie nowej dzielnicy o funkcjach: mieszkaniowej, usługowej i rekreacyjnej.

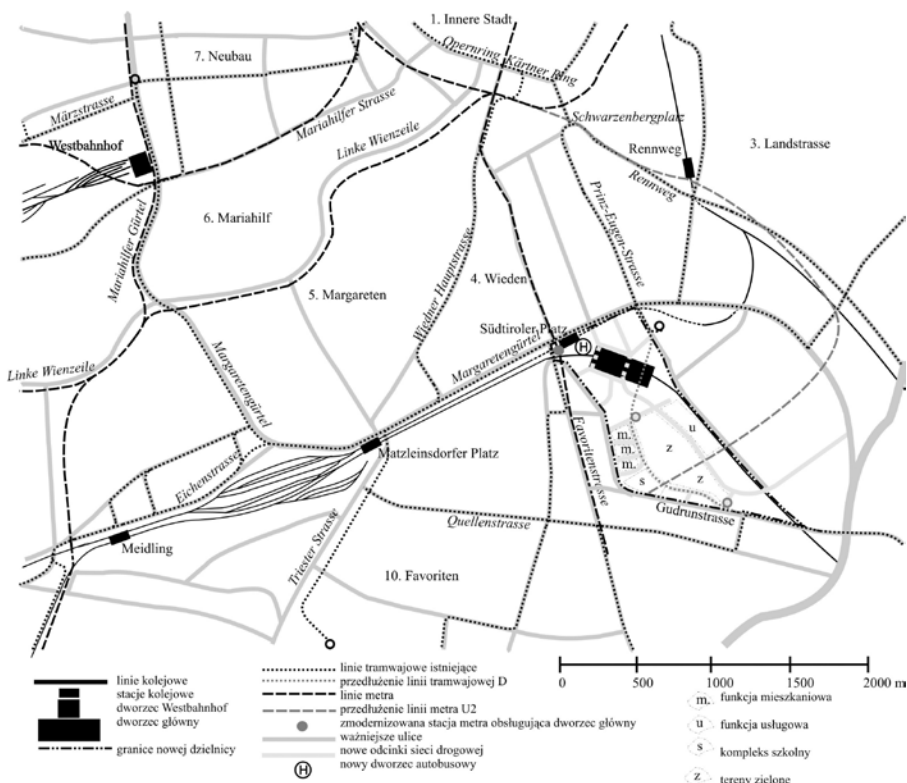
Dworzec główny, który obsługiwać ma około 125 000 pasażerów dziennie, będzie rozciągał się na długości 6 km i zajmował łączną powierzchnię 50 ha. Zlokalizowany będzie na terenie dawnych dworców Südbahnhof i Südbahnhof (Ost) i ich zlikwidowanego już zaplecza technicznego (torów odstawczych, lokomotywni itd). W ramach inwestycji położonych zostanie około 100 km toru i 300 zwrotnic. Stacja będzie wyposażona w 10 torów obsługiwanych przez 5 zadaszonych peronów o długości 12,10 m każdy (*Zahlen, Daten & Fakten...* 2010). W budynku dworca o powierzchni 20 000 m² zlokalizowanych będzie około 100 placówek handlowych i gastronomicznych (*Mehr als ein Bahnhof* 2010).

Powiązanie dworca z siecią transportu miejskiego i regionalnego. Dworzec główny jako centrum nowego założenia urbanistycznego

Stacja Wien Hauptbahnhof ma być połączona z centrum miasta i innymi dzielnicami poprzez linie metra, tramwajowe i autobusowe oraz szybką kolej miejską S-Bahn. Powiązanie z siecią metra początkowo będzie realizowane poprzez istniejącą stację Südtiroler Platz linii U1, oddaloną od dworca o ponad 400 m³. Dopiero w dalszym etapie prac przewiduje się wydłużenie linii metra U2, która obsługiwać ma jednak nie samą stację, a planowaną nową dzielnicę mieszkaniowo-usługowo-rekreacyjną (*Hauptvorschlag – Variantenuntersuchung...* 2004). Powiązanie z siecią tramwajową zrealizowane będzie natomiast za pośrednictwem przedłużenia linii D z dotychczasowej pętli Südbahnhof pod peronami nowego dworca głównego, a następnie wzdłuż nowej ulicy będącej jedną z osi komunikacyjnych projektowanej dzielnicy (*Verlängerung der Straßenbahnlinie D*). Ponadto dworzec główny będzie obsługiwany przez istniejące linie tramwajowe O i 18, kursujące wzdłuż zamykającej obszar nowej inwestycji od strony północnej ulicy Gürtel oraz przez linie autobusowe 13A i 69A. W pobliżu dworca w dalszym ciągu funkcjonował będzie również istniejący dworzec autobusowej komunikacji regionalnej. Miejsce dworca Wien Hauptbahnhof w istniejącej i planowanej sieci miejskiego transportu zbiorowego przedstawiono na rysunku 4. Nowy dworzec główny będzie ponadto węzłem szeregu linii szybkiej kolei miejskiej S-Bahn – linii: S1, S2, S3, S5, S6, S8, S9, S15, S60, S70, S80. Osobom korzystającym z samochodów i rowerów służyć będzie garaż podziemny na 630 miejsc i parking rowerowy na 1150 miejsc (*Zahlen, Daten & Fakten...* 2010).

³ Wraz z częściowym oddaniem do użytku dworca głównego w grudniu 2012 r. stacja Südtiroler Platz ma zostać przemianowana na Hauptbahnhof i połączona z dworcem nowym tunelem dla pieszych (Wiener Hauptbahnhof: 335 Meter zur U-Bahn, 2010).

Budowa centralnego węzła komunikacyjnego dla Wiednia jest bodźcem do realizacji całkowicie nowego założenia urbanistycznego w postaci dzielnicy mieszkaniowo-usługowo-rekreacyjnej zlokalizowanej na południe od dworca. Łączna powierzchnia przewidzianego do zagospodarowania na nowy sposób terenu wraz ze stacją Wien Hauptbahnhof wynosi 109 ha, co odpowiada powierzchni 8. dzielnicy miasta Wiednia. Sama nowa dzielnica bez dworca zajmować ma powierzchnię 59 ha, z czego 8 ha przewidziano na tereny zielone. Planowany w centralnej części nowej dzielnicy miasta park ma za zadanie nie tylko zapewnienie funkcji rekreacyjnej, ale i wyraźnie podniesienie atrakcyjności nowego założenia. W dzielnicy planuje się budowę 5000 mieszkań dla 13000 osób oraz stworzenie 20000 miejsc pracy. Mają być tu zlokalizowane różnego rodzaju placówki usługowe, w tym m.in. centrala grupy bankowej Erste Group Bank AG, kompleks szkolny obejmujący przedszkole, szkołę podstawową i główną, a także hotel i 550000 m² powierzchni biurowej (*Zahlen, Daten & Fakten...* 2010). Zagospodarowanie obszaru nowej dzielnicy wraz z docelowym układem komunikacyjnym w rejonie dworca głównego obrazuje rysunek 4.



Rys. 4. Zagospodarowanie obszaru nowej dzielnicy wraz z docelowym układem komunikacyjnym w rejonie dworca głównego

Źródło: Jak w rys. 2.

Źródła finansowania i harmonogram prac

Łączna wartość inwestycji wynosi około 4 miliardów euro, w tym wartość infrastruktury stacyjnej 987 milionów euro. Ta ostatnia finansowana jest z trzech źródeł: a) środków Austriackich Kolei Federalnych ÖBB (z planu ramowego, z zysków z nieruchomości i in.), b) środków miasta Wiednia, c) funduszy Transeuropejskich Sieci Transportowych TEN. Środki na budowę nowej dzielnicy pochodzą natomiast z funduszy miejskich oraz od inwestorów prywatnych (*Zahlen, Daten & Fakten...* 2010).

Plan budowy dworca głównego wraz z nową dzielnicą został zatwierdzony przez Radę Miasta Wiednia w 2006 r. Oficjalna inauguracja prac budowlanych nastąpiła 9 listopada 2009 r., a w grudniu tegoż roku rozpoczęto rozbiórkę starego Dworca Południowego (*Mehr als ein Bahnhof* 2011). Częściowe oddanie nowego dworca głównego przewidywane jest na grudzień 2012 r., natomiast całkowite – dwa lata później. Zakończenie realizacji całego projektu, zwieńczone oddaniem do użytku nowej dzielnicy, ma nastąpić w 2019 r. (*Zahlen, Daten & Fakten...* 2010).

Wpływ inwestycji na układ przestrzenny i funkcje centralno-południowej części Wiednia

Realizacja projektu obejmującego budowę dworca głównego wraz z towarzyszącym zespołem mieszkaniowo-usługowo-rekreacyjnym stanowić będzie niewątpliwie poważny impuls do rozwoju całego miasta. Wpływ inwestycji na układ przestrzenny i funkcjonalny rozpatrywać można – zdaniem autora – w różnych skalach.

Sama nowa dzielnica jest niewątpliwie dobrym przykładem przekształcenia terenów o roli wyłącznie transportowej w zespół o wielu różnych funkcjach, przy czym oczywiście znaczenie tej części miasta jako węzła komunikacyjnego po zakończeniu inwestycji ulegnie wyraźnemu wzrostowi. W tej najbardziej lokalnej skali można więc mówić o całkowitym przekształceniu tak układu urbanistycznego, jak i zestawu funkcji dzielnicy, zgodnym ze współczesnymi tendencjami w rozwoju miast.

Poprzez budowę nowej, gęstej sieci ulicznej oraz przedłużenie linii tramwajowej D i metra U2 należy oczekiwać ponownego „zbliżenia” do siebie dzielnic: 3. Landstrasse i 4. Wieden, dotychczas rozdzielonych terenami kolejowymi stanowiącymi poważną barierę dla wzajemnych powiązań. Osłabieniu ulegnie więc bardzo charakterystyczne zwłaszcza dla centralnych części miast oddziaływanie terenów komunikacyjnych jako swoistej przeszkody. Z drugiej strony konsekwencją rozbudowy układu drogowego będzie najpewniej wzrost natężenia ruchu samochodowego w tej części miasta, co jest tym bardziej prawdopodobne, że planowane powiązanie dworca z centrum transportem publicznym nie jest do końca zadowalające (patrz podrozdział *Dyskusja. Konkluzje*).

W skali większej, całej centralno-południowej części Wiednia, oddziaływanie inwestycji będzie miało niewątpliwie bardziej złożony i trudniejszy do jednoznacznej

oceny charakter. Fakt powstania w odległości zaledwie 2,5 km od Placu św. Szczepana wielofunkcyjnego kompleksu o nowoczesnej architekturze, relatywnie dobrze skomunikowanego z centrum i innymi dzielnicami, będzie miał zapewne dość poważne konsekwencje dla układu urbanistycznego tej części miasta oraz jej funkcji. Z jednej strony poważna wydaje się szansa „rozlania” się funkcji śródmiejskiej na tereny na południe od nowego dworca, tj. na obszar dzielnicy 10. Favoriten – dotychczas w dużej mierze tradycyjnej dzielnicy robotniczej, o funkcji głównie mieszkaniowej i przemysłowej. Osią tego swoistego przedłużenia wiedeńskiego śródmieścia mogłaby stać się reprezentacyjna Prinz Eugen Straße, łącząca przylegający do Ringu Schwarzenbergplatz z nowym dworcem. Szansę tę zwiększy z pewnością wspomniane przedłużenie kursującej tą ulicą linii tramwajowej D na teren nowej dzielnicy. Z drugiej strony budowa tak rozległego zespołu budynków wprowadzi całkowicie nowe założenie urbanistyczne i architektoniczne na skraj zwartej zabudowy o wielkomiejskim charakterze, pochodzącej w przeważającej mierze z drugiej połowy XIX w. Najpoważniejszym wyzwaniem dla projektantów nowego dworca i towarzyszących obiektów jest jednak sąsiedztwo znajdującego się po przeciwnej stronie ulicy Landstraße Gürtel barokowego pałacu Belvedere, figurującego wraz z innymi obiektami centrum Wiednia na Liście Światowego Dziedzictwa Kulturalnego UNESCO.

Nowa dzielnica przydworcowa a centrum Wiednia

Nie można wykluczyć, że budowa stacji Wien Hauptbahnhof wraz z nową dzielnicą może mieć także niekorzystne skutki funkcjonalne dla wiedeńskiego śródmieścia. Wydaje się bowiem, że istnieje pewne ryzyko spadku znaczenia centrum miasta na rzecz nowej dzielnicy przydworcowej. Takie swoiste „wyssanie” dotyczyć może najpewniej funkcji usługowej, szczególnie handlu i gastronomii. Oczywiście wobec rozmiarów śródmieścia Wiednia i jego utrwalonej historycznie roli oraz mimo wszystko ograniczonej skali projektowanego programu usług wokół nowego dworca nie należy przeceniać tego zagrożenia. Raczej nie zajdzie w tym przypadku opisywany w literaturze (np. Kaczmarek 2010) zanik handlowej przestrzeni śródmieścia, a tym bardziej degradacja innych funkcji centrotwórczych, obserwowane w wielu miastach pod wpływem otwarcia klasycznego centrum handlowego.

Nie wydaje się zresztą, by budowa nowej dzielnicy przydworcowej miała wiązać się z jakimikolwiek choćby zamierzeniami stworzenia nowego centrum Wiednia. Odróżnia to tę inwestycję od podobnych przedsięwzięć realizowanych w niektórych miastach, w tym także polskich, w których modernizacji lub przeniesieniu głównego dworca kolejowego towarzyszą plany wykreowania w sąsiedztwie węzła komunikacyjnego nowego śródmieścia. Przykładem mogą być tu plany Nowego Centrum Łodzi czy – w o wiele mniejszym stopniu – krakowskie Nowe Miasto częściowo już zrealizowane w powiązaniu z Krakowskim Centrum Komunikacyjnym (Sobczyński, Wołaniuk 2010). W warunkach wiedeńskich wobec istnienia utrwalonego, rozległego i wielofunkcyj-

nego śródmieścia tego typu zamierzenia wydają się nierealne i bezcelowe. Niemniej jednak prawdopodobnym skutkiem oddania do użytku nowej dzielnicy przydworcowej wydaje się zwłaszcza spadek znaczenia Mariahilfer Straße jako popularnego miejsca zakupów. Sprzyjać temu będzie inny rezultat uruchomienia dworca głównego – ograniczenie roli dworca Westbahnhof, do którego prowadzi ta rozpoczynająca się przy Ringu arteria.

Znaczenie nowego dworca kolejowego dla funkcji metropolitalnych Wiednia

Interesującą kwestią jest niewątpliwie oddziaływanie nowego dworca głównego i towarzyszącej dzielnicy w skali szerszej – całego miasta czy wręcz regionu miejskiego. Chociaż – jak stwierdzono wyżej – dzielnica przydworcowa niemal na pewno nie stanie się nowym centrum Wiednia, to jednak zapewne w jakimś przynajmniej stopniu przejmie choćby niektóre jego funkcje, stając się istotnym w skali miasta zespołem usługowo-mieszkaniowym. Najistotniejsze znaczenie dla stolicy Austrii będzie jednak oczywiście wynikało z funkcji transportowej tego rejonu. Jako kluczowy element wiedeńskiego węzła kolejowego nowy dworzec można – zdaniem autora – postrzegać w tym kontekście jako jeden z elementów istotnych dla metropolitalności Wiednia. Zgodnie z podkreślonym we wstępie znaczeniem transportu dla funkcji metropolitalnych, wielki węzeł trzech transeuropejskich ciągów komunikacji kolejowej zintegrowany z szynowym i kołowym transportem wewnątrzaglomeracyjnym oraz szybką koleją do portu lotniczego Schwechat ma wszelkie szanse, by stać się poważnym argumentem na rzecz metropolitalności Wiednia. Wydaje się, że nowy dworzec główny poprzez integrację linii kolejowych łączących Europę Środkowo-Wschodnią i Zachodnią może znacząco uwypuklić poważny potencjał Wiednia jako łącznika pomiędzy tymi dwoma regionami. Taka rola jako centrum kontaktów pomiędzy Wschodem i Zachodem kontynentu jest niewątpliwie bardzo znaczącą szansą dla rozwoju Wiednia w kontekście wzrostu jego pozycji jako ważnej światowej metropolii (Musil 2005). Można więc zaryzykować twierdzenie, że oddanie do użytku nowego dworca głównego stworzy szansę na swoiste odzyskanie przez Wiedeń roli „stolicy” Europy Środkowej – oczywiście już nie w sensie politycznym, jak do 1918 r., a w charakterze najważniejszego węzła komunikacyjnego tego regionu i swoistej „bramy” do Europy Zachodniej i Południowej, a poprzez połączenia lotnicze także w odleglejsze rejony świata.

Dyskusja. Konkluzje

Mimo zakrojonego niewątpliwie na bardzo szeroką skalę projektu pojawia się kilka wątpliwości. Zastrzeżenia natury technicznej budzić może usytuowanie budowanego dworca na łuku – jedyne możliwe wobec przyjętej lokalizacji, utrudniające jednak

w pewnym stopniu prowadzenie ruchu pociągów. Jeszcze poważniejszą kwestią jest niewielka liczba torów – tylko 10, co przy założeniu skupienia obsługi wszystkich linii dalekobieżnych wybiegających z węzła wiedeńskiego będzie wiązało się z koniecznością ograniczenia postępu pociągów na nowym dworcu do minimum. Zresztą nadal nie wszystkie linie kolejowe wybiegające z Wiednia będą obsługiwane przez dworzec główny – poza ruchem lokalnym w kierunku St. Pölten dotyczy to także wszystkich pociągów na linii Franz-Josefs-Bahn (kierunek Gmünd).

Bardzo poważnym problemem wydaje się także niewystarczające powiązanie dworca z centrum miasta. Najbliższą stacją metra będzie zmodernizowana stacja Südtiroler Platz linii U1 oddalona o około 400 metrów. Szczególnie kwesta zbyt dużej odległości od kolei podziemnej staje się przedmiotem krytyki ekspertów, m.in. specjalistów z dziedziny transportu z Parlamentu Europejskiego (*EU-Verkehrsexperte kritisiert Hauptbahnhof* 2010). Także planowana do ukończenia dopiero w 2019 r. przedłużona linia U2 obsługiwać ma nową dzielnicę, a nie sam dworzec. Pojawiające się pomysły budowy kolejki linowej typu Cable Liner mającej połączyć dworzec z obydwojoma liniami metra zostały ze względów finansowych zarzucone.

Przedmiotem krytyki jest wreszcie samo założenie urbanistyczno-architektoniczne. Projekt nowoczesnych budynków o znacznej kubaturze, wyróżniających się w przestrzeni miasta budzi kontrowersje wobec wspomnianego już sąsiedztwa pałacu Belvedere oraz zabytkowej XIX-wiecznej zabudowy pierzejowej Prinz Eugen Straße i innych okolicznych ulic (<http://bahnhofwien.at> 2012).

Mimo przedstawionych powyżej zastrzeżeń i uwag budowa nowego dworca głównego w Wiedniu – będąca największą inwestycją ostatnich lat w stolicy Austrii, a także jednym z najpoważniejszych przedsięwzięć transportowych w Europie Środkowej – ma szansę stać się poważnym impulsem rozwoju miasta, istotnie wzmacniającym funkcję Wiednia jako jednego z najważniejszych węzłów komunikacyjnych centralnej części Europy. Jakkolwiek realizacja nowej dzielnicy przydworcowej najpewniej nie będzie skutkować przeniesieniem centrum miasta w okolice stacji kolejowej, może mieć pewne reperkusje dla funkcji usługowych historycznego śródmieścia. W większym stopniu kontrowersje budzi jednak bliskość cennych zespołów zabytkowych, w stosunku do których nowoczesny kompleks może stanowić element obcy, w niewystarczającym stopniu otwarty na istniejącą przestrzeń miejską. Mimo to wydaje się, że nowy dworzec główny może być czynnikiem wzmacniającym metropolitalny charakter Wiednia, dając w perspektywie pewną szansę na ponowny wzrost znaczenia miasta jako swoistej „stolicy” Europy Środkowej.

Bibliografia

- Barner E., 1959, *100 Jahre der Wiener Verbindungsbahn*, „Eisenbahn” Nr 7, s. 103.
EU-Verkehrsexperte kritisiert Hauptbahnhof, 2010, „Wiener Zeitung” z 4 października 2010, <http://www.wienerzeitung.at>. (2011).
Hauptvorschlag – Variantenuntersuchung zur U2-Süd-Verlängerung, 2004, <http://www.wien.gv.at> (2011).

- <http://bahnhofwien.at> (2012) (inicjatywa obywatelska na rzecz odpowiedniego powiązania nowego dworca środkami komunikacji miejskiej, jego otwarcia na przestrzeń miejską i dopasowania do istniejącej architektury).
- Infobox Lainzer Tunnel*, 2006, ÖBB-Infrastruktur Bau AG, 2006, <http://www.oebb.at>, (2011).
- Kaczmarek S., 2001, *Rewitalizacja terenów poprzemysłowych. Nowy wymiar w rozwoju miast*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, Rozprawy Habilitacyjne Uniwersytetu Łódzkiego.
- Kaczmarek T., 2010, *Handel detaliczny w rozwoju funkcjonalnym i przestrzennym miast w Polsce*, „Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM”, nr 15: *Problemy rozwoju lokalnego i regionalnego na początku XXI wieku*, s. 67–83.
- Kaiser W., 2008, *Wiener Schienennahverkehr*, Geramond, München.
- Kołoś A., Trzepacz P., 2010, *Transport a metropolitalność – przykład Berlina*, „Prace Geograficzne”, z. 124, s. 11–28.
- Kubiszky M., 2008, *Bahnhöfe in Österreich*, Slezak, Wien.
- Makiela Z., 2005, *Funkcje infrastruktury techniczno-ekonomicznej w strukturze obszarów metropolitalnych*, [w:] *Infrastruktura techniczno-ekonomiczna w obszarach metropolitalnych*, red. Z. Makiela, T. Marszał, s. 7–19, „Biuletyn KPZK PAN” z. 222.
- Markowski T., Marszał T., 2006, *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*, KPZK PAN, Warszawa.
- Mehr als ein Bahnhof*, 2010, ÖBB-Infrastruktur AG, <http://www.hauptbahnhof-wien.at> (2011).
- Musil R., 2005, *Wien in der internationalen Städtehierarchie: Von der West-Ost-Drehscheibe zur Global City*, „Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft” Bd 147, s. 161–186.
- Neubaustrecke Wien – St. Pölten*, 2009, ÖBB-Infrastruktur Bau AG, <http://www.oebb.at> (2011).
- Schwarzl J., 1959, *Probleme der Wiener Stadtbahn*, „Eisenbahn” Nr 9, s. 137–143.
- Sobczyński M., Wolaniuk A., 2010, *Współczesne tendencje przemian centrów dużych miast Polski na przykładzie Łodzi, Gdańska i Krakowa*, „Studia Miejskie” nr 2, s. 13–35.
- Verlängerung der Straßenbahnlinie D*, <http://www.wien.gv.at> (2011).
- Wiener Hauptbahnhof: 335 Meter zur U-Bahn*, 2010, „Die Presse” z 2 czerwca.
- Zahlen, Daten & Fakten zum Projekt Hauptbahnhof Wien*, 2010, ÖBB-Infrastruktur AG, <http://www.hauptbahnhof-wien.at> (2011).

STACJA WIEN HAUPTBAHNHOF JAKO CZYNNIK ROZWOJU PRZESTRZENNEGO I FUNKcjONALNEGO WIEDNIA

ABSTRAKT: Budowa nowego dworca głównego, będąca obecnie największą inwestycją w Wiedniu, posiada dwa zasadnicze cele: stworzenie centralnej przelotowej stacji wiążącej wszystkie najważniejsze linie wybiegające z wiedeńskiego węzła kolejowego oraz realizację całkowicie nowej dzielnicy przydworcowej o funkcjach mieszkaniowej, usługowej i rekreacyjnej. Realizacja inwestycji, której całkowite zakończenie planowane jest na 2019 r., mimo pewnych ograniczeń natury technicznej i urbanistyczno-architektonicznej stwarza poważny impuls do rozwoju stolicy Austrii. W skali lokalnej skutkiem może być „rozlanie się” wiedeńskiego śródmieścia na tereny na południe od dworca, choć prawdopodobny jest również pewien spadek znaczenia funkcji usługowej historycznego śródmieścia. Za najważniejszy efekt inwestycji należy jednak uznać szansę ponownego poważnego wzrostu znaczenia Wiednia jako jednej z najważniejszych metropolii Europy Środkowej.

SŁOWA KLUCZOWE: dworzec kolejowy, tereny komunikacyjne, użytkowanie ziemi, zagospodarowanie przestrzeni miejskiej, transport kolejowy, metropolia