



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

DIPLOMARBEIT

Tatra Museum in Koprivnice Entwicklung neuer Nutzungskonzepte
für eine Industriegrenzzone

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung**

Ao.Univ.Prof. Dr.phil. Gerhard Stadler

E251

Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege

E251.2

Lehrstuhl für Denkmalpflege und Bauen im Bestand

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Michaela Balajova

01129261

Wien, am

Danke Ďakujem:

Betreuung vedenie práce:
Übersetzung preklad:
Korrekturlesen úprava textu:
Lokale Unterstützung lokálna podpora:

Prof. Gerhard A. Stadler
Frau Christel Špánik
Alexandra Lamperti
Kamil Mrva Architects

Dank gebührt auch den **xarchitekten** für die überlassene Zeit und nicht zuletzt meiner gesamten **Familie**, ohne die ich dieses Studium nie geschafft hätte.

Abstract

In der Gegenwart sind verlassene Industriearale immer öfter ein Problem von Städten in ganz Europa. Die Sanierung solcher Flächen würde große Investitionen erfordern und daher können wir derzeit häufig Industriebrachen direkt in Stadt- und Gemeindezentren sehen. Die Wertminderung der angrenzenden Flächen ist eine Begleiterscheinung mit negativen kommunal - soziologischen Folgen. Auf der anderen Seite sind Industriearale ein wichtiges, ortbildendes Element, das von einer Periode in der gesellschaftlichen Entwicklung zeugt. Der starke Genius-Loci bedingt eine einzelartige Atmosphäre und wirkt als Erinnerung des Ortes.

Im theoretischen Teil meiner Masterarbeit widme ich mich möglicher Eingriffe in Industriebrachen vor allem im lokalen Kontext der ehemaligen Ostblock - Länder. Die spezifische Entwicklung der Industrie in sozialistischen Zeiten und die komplizierte Situation nach dem Fall des Eisernen Vorhangs hatten zur Folge, dass viele neue verlassene Industriearale entstanden. Im Gebiet der ehemaligen Tschechoslowakei beginnt man sich damit auseinanderzusetzen. Der theoretische Teil beschreibt den derzeitigen Stand und mögliche Nutzungstrategien.

Im praktischen Teil meiner Masterarbeit widme ich mich dem konkreten Beispiel der Industriebrache Tatra – Kopřivnice. Das Herunterfahren der Produktion und die geringere Nachfrage verursachten ein verlassenes Industriearal in zentraler Stadtlage. Hohe Investitionen für Neunutzung und Integration des Gebiets in die Stadtstruktur sind notwendig und liegen weit über den Finanzierungsmitteln der Gemeinde. In meiner Arbeit bemühe ich mich eine Strategie zur Realisierung einer Neunutzung im Rahmen der Möglichkeiten der Stadt zu entwickeln. Im Entwurf beschäftige ich mich mit der Herausbildung eines "Point of Interest" am verlassenen Areal, dank dem sich auch der Wert von angrenzenden Flächen erhöhen soll. Nach Auswertung der Analysen hat sich gezeigt, dass das geeignetste Objekt für neue Ausstellungsflächen für das Tatramuseum die ehemalige Gießerei ist.

Ziel der Masterarbeit ist nicht ein Projekt zur vollständigen Neunutzung anzubieten, sondern die Diskussion über den Wert verlassener Industriearale anzuregen. Ich glaube, dass es notwendig ist wertvolle Teile von Industriebrachen zur Erinnerung für die nächsten Generationen zu erhalten.

Abstract (EN)

Abandoned industrial areas are nowadays becoming more frequent issue of cities all over Europe, Industrial brownfields are often visible in the city and town centers due to costly redevelopment of these areas. Degradation of surrounding areas is accompanying phenomenon with negative social impact. On the other side the industrial areas are important defining piece that is evidence of certain era of development of our society. Strong genius loci is creating unique atmosphere and memory of the place.

In theoretical part of the thesis is devoted to possible approach to industrial brownfields mainly in local context of countries of former Eastern bloc. Specific development of industry in the period of socialism and complicated situation after the fall of iron curtain caused occurrence of many abandoned industrial areas that we now are having to deal with in the former republic of Czechoslovakia. Theoretical part is describing actual situation and possible strategies of their re-development.

Practical part of my thesis I devote to particular example of industrial brownfield of Tatra Kopřivnice. As an effect of decreased production and lowered demand for products, large portion of the central area become deserted. Cost of redevelopment and integration of the area to the city structure is too high and outside of possibilities for the City administration. In the thesis I am trying to find correct strategy that would enable utilization of potential of this brownfield that is possible within current situation of the city. In the proposal I am attempting to create a point of interest out of this abandoned area that will have effect of raising the value of surrounding areas. After evaluation and analysis, the best point of interest seems to be new exposition of Tatra museum in the area of former foundry

Aim of the thesis is not creation of project for the whole conversion, but rather to initiate the discussion about value of the abandoned industrial areas. I think that the valuable part of the industrial heritage needs to be conserved as a reminder for next generations.

Abstrakt (SK)

Opustené industriálne areály sa v dnešnej dobe stávajú stále častejším problémom miest po celej Európe. Nákladná sanácia takýchto plôch a objektov spôsobuje, že dnes môžeme industriálne brownfieldy často vidieť priamo v centrách miest a obcí. Degradácia okolitého územia je sprievodným javom opustených lokalít a má negatívne sociálno-spoločenské dopady. Na druhej strane sú industriálne areály dôležitým miestotvorným prvkom, ktorý svedčí o jednej ére vývoja našej spoločnosti. Silné *genio-loci* takýchto miest vytvára jedinečnú atmosféru a vytvára pamäť miesta.

V teoretickej časti diplomovej práce sa venujem možným prístupom k industriálnym brownfieldom a to najmä v lokálnom kontexte krajín bývalého východného bloku. Špecifický vývoj priemyslu v dobe socializmu a komplikovaná situácia po páde železnej opony, vytvorili množstvo industriálnych opustených areálov, s ktorými sa na území bývalého Československa snažíme vysporiadať. Teoretická časť popisuje momentálny stav a možné stratégie ich znovuvyužitia.

V praktickej časti mojej diplomovej práce sa venujem konkrétnemu príkladu industriálneho brownfieldu Tatry – Kopřivnice. Vplyvom výrazného poklesu výroby a nových požiadaviek na výrobu sa v centrálnej polohe mesta vytvoril opustený areál. Náklady na obnovu a začleňovanie územia do štruktúry mesta sú vysoké a mesto takýmito prostriedkami nedisponuje. V práci sa snažím nájsť vhodnú stratégiu, ktorá by umožnila využiť potenciál industriálneho brownfieldu v rámci možností mesta. V návrhu sa snažím o vytvorenie „záujmového bodu“ v opustenom areáli, vďaka ktorému by sa zvýšila aj hodnota okolitých plôch. Vyhodnotením analýz sa zdá byť najvhodnejším záujmovým bodom nová expozícia múzea Tatry v objekte bývalej zlievarne.

Cieľom diplomovej práce nie je navrhnuť hotový projekt konverzie, ale pokúsiť sa vyvolať diskusiu o hodnote opustených industriálnych území. Myslím si, že hodnotnú časť industriálneho dedičstva je nevyhnutné zachovať ako pamäť pre ďalšie generácie.

Inhaltverzeichnis

Abstract	5
Einleitung	12

01 Entwicklung der Strategien für industrielle Randzonen 14

1.1.	Industriebrachen	16
1.2.	Der Rechtsschutz der Industriebrachen	19
1.3.	Identität der Industriearchitektur	20
1.4.	Bestandsaufnahme der Industriebrachen	25
1.4.1.	Bestandsaufnahme der Industriebrachen in der Tschechischen Republik	26
1.4.2.	Bestandsaufnahme der Industriebrachen in der Slowakei	28
1.4.3.	Methodologie der Bestandsaufnahme von Industriebrachen in der Slowakei	30
1.4.3.1.	Auswertung	33
1.5.	Klassifizierung der Industriebrachen	34
1.6.	Definition der sich aus den Industriebrachen ergebenden Probleme	35
1.6.1.1.	Ökologische Altlasten	37
1.6.1.2.	Eigentumsverhältnisse	38
1.6.1.3.	Wirtschaftlichkeit	38
1.7.	Der Prozess der Regenerierung von Industriebrachen	42
1.7.1.1.	Mittelfristige Ziele	43
1.7.1.2.	Langfristige Ziele	43
1.8.	Strategie	46
1.8.1.	Methoden zur Ausarbeitung der Strategien	48
1.8.2.	Beispiele für Strategien	49
1.8.2.1.	Sanierung	51
1.8.2.2.	Umwandlung zur neuen Nutzung	51
1.8.2.3.	Konservierung des Istzustands	52
1.8.3.	Bewahrung der Authentizität	53
1.9.	Beispiele erfolgreich implementierter Strategien	56
1.9.1.	Agentur zur Regenerierung von Industriegeländen	56
1.9.2.	Die Galerie Tate modern in London	57
1.9.3.	Albert-Dock in Liverpool	59
1.9.4.	Dolní Vítkovice	61
1.10.	Schluss	62

02 Museum Tatra - Beispiel 64

2.1.	Einleitung	66
2.2.	Die weiter gefassten regionalen Zusammenhänge	70
2.3.	Die Stadt Kopřivnice	78
2.3.1.	Die historische Stadtentwicklung	78
2.3.2.	Die Entwicklung des Tatra-Werks	80
2.3.2.1.	Beginn des Aufschwungs	81

2.3.2.2.	Höhepunkt der Entwicklung der Kutschenfabrik	82
2.3.2.3.	Die Waggonfabrik	83
2.4.	Stadtentwicklung	95
2.4.1.	Die städtebauliche Entwicklung	96
2.4.1.1.	Erste Etappe bis 1894	97
2.4.1.2.	Zweite Etappe 1894-1948	97
2.4.1.3.	Dritte Etappe ab 1948	98
2.5.	Zustand der Stadt	106
2.6.	Gebäudenutzung	109
2.6.1.	Infrastruktur	110
2.7.	Analyse des Ist-Zustands in der Stadtentwicklung	113
2.7.1.	Probleme der Stadt Kopřivnice	114
2.7.2.	Das Potential der Stadt	120
2.8.	Analyse der gegenwärtigen Industrie-Pufferzone	123
2.8.1.	Analysen	127
2.8.1.1.	Flächen	131
2.8.1.2.	Anbindung und Kommunikationen	132
2.8.2.	Analyse des Zustands der Objekte	135
2.8.2.1.	Analyse der Gebäudenutzung	136
2.8.2.2.	Analyse des technischen Zustands der Objekte	137
2.8.2.3.	Analyse des historischen Wertes der Objekte	138
2.8.2.4.	Auswertung des Potentials der Objekte	139
2.8.2.5.	Dokumentation der gefährdetesten Gebäuden	142
2.8.3.	Auswertung des analytischen Teils	144
2.9.	Die Vision der Gestaltung der Industriebranche Tatraverk	148
2.9.1.	Entwicklungsstrategie	151
2.9.2.	Entwicklungskonzeption der Pufferzone	154
2.10.	Konversion von Objekt Nr. 290	164
2.10.1.	Die Geschichte von Objekt Nr 290	168
2.10.2.	Bisherige Lösung	170
2.10.3.	Ansprüche des Museums	173
2.10.4.	Lageschema	174
2.10.5.	Entwurfskonzept	176
2.10.6.	Entwurf	184
2.10.7.	Material	186
2.11.	Schluss	188
	Wortebuch	190
	Literaturverzeichnis	192
	Abbildungsverzeichnis	194

03

Obsah

Abstrakt	7
Úvod	12

01 Vývoj stratégií znovuvyužitia hraničných industriálnych oblastí 15

1.1.	Industriálne brownfieldy	16
1.2.	Právna ochrana industriálnych brownfieldov	19
1.3.	Identita industriálnej architektúry	20
1.4.	Mapovanie Industriálnych brownfieldov	25
1.4.1.	Mapovanie Industriálnych brownfieldov na území Českej republiky	26
1.4.2.	Mapovanie industriálnych objektov na Slovensku	28
1.4.3.	Metodológia mapovania industriálnych brownfieldov na Slovensku	30
1.4.3.1.	Vyhodnotenie	33
1.5.	Rozdelenie brownfieldov	34
1.6.	Definovanie problémov vyplývajúcich z brownfields	35
1.6.1.1.	Ekologická záťaž	37
1.6.1.2.	Majetkoprávne vzťahy	38
1.6.1.3.	Ekonomická realizovateľnosť	38
1.7.	Proces regenerácie brownfields	42
1.7.1.1.	Strednodobé ciele	43
1.7.1.2.	Dlhodobé ciele	43
1.8.	Stratégie	46
1.8.1.	Metódy na dosiahnutie stratégií	48
1.8.2.	Príklady stratégií	49
1.8.2.1.	Asanácia	51
1.8.2.2.	Premena na nové využitie	51
1.8.2.3.	Zakonzervovanie stavu	52
1.8.3.	Zachovanie autenticity	53
1.9.	Príklady úspešne implementovaných stratégií	56
1.9.1.	Agentúra na regeneráciu industriálnych areálov	56
1.9.2.	Galéria Tate modern v Londýne	57
1.9.3.	Albert dock Liverpool	59
1.9.4.	Dolní Vítkovice	61
1.10.	Záver	62

02 Múzeum Tatra Kopřivnice - názorný príklad 65

2.1.	Úvod	66
2.2.	Širšie regionálne súvislosti	70
2.3.	Mesto Kopřivnice	78
2.3.1.	Historický vývoj mesta	78
2.3.2.	Vývoj fabriky Tatry	80
2.3.2.1.	Začiatky rozvoja	81

2.3.2.2.	Vrcholný rozvoj továrne na výrobu kočiarov	82
2.3.2.3.	Vagónka	83
2.4.	Rozvoj mesta	95
2.4.1.	Urbanistický vývoj mesta	96
2.4.1.1.	Prvá etapa do roku 1894	97
2.4.1.2.	Druhá etapa 1894-1948	97
2.4.1.3.	Tretia etapa od roku 1948	98
2.5.	Súčasný stav mesta	106
2.6.	Využitie budov	109
2.6.1.	Infraštruktúra	110
2.7.	Analýza súčasného stavu rozvoja mesta	113
2.7.1.	Problémy mesta Kopřivnice	114
2.7.2.	Potenciál mesta	120
2.8.	Analýza súčasnej industriálnej nárazníkovej zóny	123
2.8.1.	Analýzy	127
2.8.1.1.	Plochy	131
2.8.1.2.	Napojenie a komunikácie	132
2.8.2.	Analýza stavu objektov	135
2.8.2.1.	Analýza využitia objektov	136
2.8.2.2.	Analýza technického stavu objektov	137
2.8.2.3.	Analýza historickej hodnoty objektov	138
2.8.2.4.	Vyhodnotenie potenciálu objektov	139
2.8.2.5.	Dokumentácia najohrozenejších budov	142
2.8.3.	Zhrnutie analytickej časti	144
2.9.	Vízia riešenie industriálneho brownfieldu Tatry	148
2.9.1.	Stratégia rozvoja	151
2.9.2.	Koncepcia rozvoja nárazníkovej zóny	154
2.10.	Konverzia objektu č. 290	164
2.10.1.	História objektu č. 290	168
2.10.2.	Doterajšie riešenia	170
2.10.3.	Nároky múzea	173
2.10.4.	Dispozičná schéma	174
2.10.5.	Koncept návrhu	176
2.10.6.	Návrh	184
2.10.7.	Materiálové riešenie	186
2.11.	Záver	188
	Slovník	190
	Literatúra	192
	Zoznam obrazových príloh	194

03

Einleitung

Im Jahr 2014 fand in Koprivnice, Tschechien (Deutsch - Nesselzdorf) die Sommerschule der Architektur mit dem Titel *Brownfield der Stadt Koprivnice statt*. Sie widmete sich dem Thema Umgestaltung der industriell genutzten Zone der Stadt Koprivnice. Diese Zone befindet sich an der Grenze des Stadtzentrums und des Produktionsgeländes des Tatraverkes. Hauptzweck der Sommerschule war eine Konzeptidee für den ungenutzten Teil des alten Fabrikgeländes zu finden und einen Impuls für die Auseinandersetzung mit der Problematik der nicht mehr in Produktion stehenden Industriegebäude und dem angeschlossenen Gelände zu geben. In unmittelbarer Nachbarschaft liegen Stadtzentrum, Kommunalbauten, Wohnsiedlungen und das Werk. In ganz Europa finden sich Gebiete mit der gleichen Problemstellung. Während es in Westeuropa schon mehrere erfolgreiche Beispiele der Um- und Neunutzung ehemaliger Industriegebiete gibt, wird im Osten Europas das Thema der Umgestaltung erst entdeckt.

Die bekannteste industrielle Brache der Tschechischen Republik ist Ostrava - Dolni Vitkovice, das im Jahr 2002 zum Nationalkulturmonument erklärt wurde. Damit erhielt die Stadt finanzielle Unterstützung für die Umgestaltung zum Kultur- und Gesellschaftszentrum. Heute können wir schon sagen, dass Dolni Vitkovice erfolgreich ins Stadtleben eingegliedert und Anziehungspunkt für Menschen aus der Region und ganz Tschechien geworden ist. Dolni Vitkovice ist Gastgeber von Kulturveranstaltungen und repräsentiert gleichzeitig Technikvorschritt. Frühere Produktionsgebäude wurden zu Multifunktionshallen oder

Úvod

V roku 2014 sa v meste Koprivnice konala Letná škola architektúry s názvom Koprivnický Brownfield. Venovala sa téme konverzie územia mesta Koprivnice, ktoré sa nachádza medzi výrobnou časťou závodu Tatra Koprivnice a centrálnou zónou mesta. Hlavnou úlohou bolo nájsť ideový návrh na využitie problémového územia mesta. Táto letná škola bola podnetom pre zaoberanie sa problematikou už nevyužívaných plôch po bývalej výrobe, ktoré sa vďaka rozširovaniu mesta ocitajú v susedstve obytnej, administratívnej či priamo centrálnej zóny mesta. Problémy takýchto území sa dnes vyskytujú v celej európe. Zatiaľ čo v západnej Európe viacero príkladov úspešnej konverzie na rôzne kultúrno-spoločenské funkcie už poznáme, vo východnej Európe sa téma rekonverzie ešte iba začína objavovať.

Z Českej republiky je známy predovšetkým industriálny brownfield Ostrava – Dolní Vítkovice, ktorý bol v roku 2002 vyhlásený za národnú kultúrnu pamiatku, a tým jej otvoril nové možnosti financovania rekonverzie na nové kultúrno-spoločenské centrum. Dnes už môžeme hovoriť o úspešnom začlevení Dolních Vítkovic do súčasného života mesta, regiónu ale aj štátu. Dolní Vítkovice sa stali hostiteľom kultúrnych udalostí a tiež centrom prezentácie technického pokroku. Bývalé objekty výroby sa premenili na multifunkčné haly či múzeá, poskytujú nové pracovné príležitosti a lákajú turistov z celej krajiny. Myslím si že práve nájdenie novej funkcie miestu je najlepším zakonzervovaním

Museumsgebäuden und zu neuen Arbeitsplätzen. Ich glaube dass, durch die Findung neuer Funktionen und Nutzungen die Geschichte und das Erbe der Industrie, den Wert dieser Areale, der Öffentlichkeit näher bringen. Die Nachnutzung stellt die beste Methode zum Erhalt von historischen Industriebauten dar.

Industrielle Brownfield in der Stadt Koprivnice sich findet nicht in der Liste der Kulturerbe. Trotzdem existiert ein historischer Wert und die Probleme zur Finanzierung von Umnutzungen sind groß. Die Aufnahme des Tatraareals in die Liste der Kulturerbe wird vor allem durch den Fakt behindert, dass damit auch Forderungen und Auflagen an die Eigentümer hinsichtlich Renovierung oder Verkauf geknüpft sind.

Allen Problemen zum Trotz sehe ich für die Entwicklung der Industriebranche in Koprivnice großes Potential im Zusammenhang mit Vitkovice. In der Interaktion der Ausstellungs- und Besucherangebote des Tatramuseum Koprivnice und denen auf dem Areal Dolních Vítkovic könnte Besucherinteresse gebündelt werden. Begünstigt durch ihre räumliche Nähe und ihrer Einzigartigkeit können beide ehemaliger Industriegebiete bei erfolgreicher Zusammenarbeit voneinander profitieren.

industriálních brownfieldov a ukázaním ich hodnoty verejnosti.

Industriálny brownfield v meste Koprivnice sa nenachádza v zozname národných kultúrnych pamiatok a aj napriek jeho historickej hodnote je preto problém financovania konverzie omnoho väčší. Zapísaniu do zoznamu bráni najmä fakt, že so zapísaním do zoznamu kultúrneho dedičstva súvisia aj nároky na údržbu, konverziu a predaj takýchto objektov s čím musí súhlasiť vlastník.

Napriek tomu sa však zdá byť najväčším potenciálom rozvoja tohoto areálu práve náväznosť a regionálny kontext. Pri využití potenciálu napojenia Koprivnického brownfieldu na areál Dolních Vítkovic v interakcii technického múzea Tatry a expozícií DOV by mohla Tatra Koprivnice ako aj mesto priťahnuť pozornosť návštevníkov areálu Dolních Vítkovic. Práve pri úspešnom prepojení oboch industriálních brownfieldov, môžu zo vzájomnej blízkosti a jedinečnosti oboch areálov čerpať oba industriálne brownfieldy.

01

Entwicklung der Strategien
für industrielle Randzonen

01

Vývoj strategií znovuvyžitia
hraničných industriálnych oblastí

1.1. Industriebrachen

Umnutzung von Industriebrachen ist ein gegenwärtig heiß diskutiertes Thema. Die ehemaligen Produktionsstätten haben seit ihrer Entstehung umfangreiche Wandlungen durchgemacht, was dazu führt, dass die Objekte nun nicht mehr den ursprünglichen Zwecken dienen. Das hängt zum Beispiel mit der Optimierung, mit dem Herunterfahren und dem Einstellen der Produktion zusammen, so wie damit, dass die alten Objekte neuen Anforderungen nicht genügen. Deshalb bleiben alte Industrieobjekte ungenutzt und verlassen. Die Sanierung solcher Objekte kostet oft mehr als das Errichten einer neuen Infrastruktur beziehungsweise neuer Industriebauten. Deshalb wird die Produktion oft in neue Hallen, in neue Industrieparks ausgelagert. Die Hallen und Objekte, ganze Industriegelände verfallen, wenn sie keine neue Funktion bekommen, sie verwandeln sich in Industriebrachen.

Bis zu den 1970er Jahren wurde der Industriearchitektur keine besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Industriezonen der Städte hängen jedoch nicht nur mit der Architektur beziehungsweise mit dem Bau von Produktionsstätten zusammen. Zwischen Stadt und Industriegelände ist mit den Jahren eine enge Symbiose gewachsen, die sich durch Verbindungen auf den verschiedensten Ebenen auszeichnet. Das sind Beziehungen der Ebenen Verkehr, Kommunikation und Wirtschaft. Aus der Sicht der Architektur kann von einer städtebaulichen Entwicklung in Abhängigkeit von der Größe und Wichtigkeit des Industriestandorts für die Stadt oder die Region gesprochen werden. In Europa und ganz besonders in den Ländern des ehemaligen Ostblocks wurde die Planung von

1.1. Industriálne brownfieldy

Konverzie industriálnych oblastí sú v súčasnosti stále diskutovanejšia téma. Bývalé výrobné priestory prešli od doby svojho vzniku rozsiahlymi zmenami, čo vedie k tomu, že objekty už neslúžia na svoje pôvodné účely. Súvisí to napríklad s optimalizáciou výroby, poklesom alebo zastavením výroby, ako aj nespĺňaním nových požiadaviek na výrobné objekty. Staré priemyselné objekty a areály zostávajú nevyužité a opustené. Sanácia takýchto objektov vyžaduje často viac prostriedkov ako vybudovanie novej infraštruktúry, nových výrobných objektov. Tak sa výroba často presúva do nových hál v nových priemyselných parkoch. Výrobné haly a plochy industriálnych areálov bez novej funkcie degradujú a postupne sa premieňajú na industriálne brownfieldy.

Až do 70. rokov 20. storočia sa industriálnej architektúre nevenovala zvláštna pozornosť. Priemyselné oblasti miest však nesúvisia, len s architektúrou a budovaním výrobných hál. Medzi mestom a industriálnymi oblasťami roky vznikala úzka symbióza, ktorá vytvorila prepojenia na rôznych úrovniach. To sa vzťahuje na dopravné, komunikačné, sociálne, ekonomické vzťahy, ktoré vytvorili tvoria vrstvy miest. Z hľadiska architektúry môžeme hovoriť o urbanistickom vývoji, ktorý bol v závislosti od veľkosti a dôležitosti priemyselnej lokality pre mesto alebo región. V Európe, a to najmä v krajinách bývalého sovietskeho bloku, bolo práve priemyslu podriadené plánovanie a územný rozvoj miest a obcí. Celé 20. storočie sa vyznačovalo extenzívnym rastom výstavby, čo viedlo k nárastu plochy zastavaného územia. Z časti

Städten und Gemeinden den Anforderungen der Industrie untergeordnet. Das gesamte 20. Jahrhundert war gekennzeichnet durch extensive Bautätigkeit, was dazu führte, dass immer größere Flächen verbaut wurden. Zum Teil war dies verursacht durch das Bevölkerungswachstum, aber auch durch das Vergeuden von landwirtschaftlichen Nutzflächen. Ohne sich mit der Planung größere Kopfzerbrechen zu machen, wurden neue Flächen in Anspruch genommen und die alten nutzlos brach liegen gelassen. Der Zerfall der Tschechoslowakischen Föderation ging im Zuge der Privatisierung und Restitution einher. Die Änderung der Eigentumsverhältnisse führte ebenfalls zur Entstehung vieler Industriebrachen. Eine Vielzahl von Produktionsstätten wurde infolge der Produktionseinstellung oder -optimierung verlassen. So führte der Verlust der Funktion zu einer Gefährdung des industriellen Erbes auf dem Gebiet der ehemaligen Tschechoslowakei. Ein zweiter Faktor, der zur Entstehung von Industriebrachen führte, war der Wandel in der Werteskala der Gesellschaft und der technischen Entwicklung.

Die Degradierung von Industriegebieten beeinträchtigt jedoch nicht nur die ehemaligen Produktionsstätten selbst, sondern berührt auch die Wohngebiete von Städten und Regionen. Die negativen Aspekte verlassener Gelände führen letztlich zur Demolierung der Objekte, deren technischer Zustand den Anforderungen nicht mehr genügt. Sie sind somit die häufigste Ursache für die Vernichtung von Industriearchitektur. Weitere Gefährdungen für das industrielle Erbe ergeben sich in den Städten daraus, dass die Grundstücke der Industriebrachen wegen ihrer Lage oft einen enormen Wert haben. Die Städte wachsen und die ehemals

to bolo spôsobené demografickým rastom populácie, ale aj neekonomickým plytváním poľnohospodárskych plôch. Bez väčšieho plánovania sa zastavovala nová plocha a nevyužívané územia sa ponechávali bez využitia. Rozpad ČSFR sa zmenou vlastnických pomerov a často nevysporiadaných právnych vzťahov privatizácie a reštitúcie tiež zaslúžil o vznik veľkého množstva industriálnych brownfieldov na jeho území. Množstvo výrobných objektov a areálov zostalo následkom zastavenia, alebo optimalizovania výroby opustených. Strata pôvodnej funkcie využitia viedla k ohrozeniu priemyselného dedičstva na území bývalého československa. Druhým faktorom, ktorý sa pričínal o vznik mnohých industriálnych brownfieldov bola aj zmena hodnotových kritérií spoločnosti a technického rozvoja.

Degradácia priemyselných oblastí dnes negatívne ovplyvňuje nielen výrobné areály, ale priamo sa dotýka aj obytných zón, miest a regiónov. Negatívne aspekty vyplývajúce z opustených areálov a následnej demolácie objektov z nevyhovujúcim technickým stavom sú najčastejšou príčinou zániku industriálnej architektúry. V mestách nastávajú pre industriálne dedičstvo ďalšie ohrozenia vyplývajúce z lokality a hodnoty pozemkov, na ktorých sa dnes brownfildy nachádzajú. Rozrastaním sídel sa priemyselné areály dnes z pôvodných okrajových častí, ocitajú v centrálnej polohe miest. Pri nemalých výdavkoch na potrebných

am Rande gelegenen Industriegelände berühren heute bereits die städtischen Kernzonen. Gerade von Seiten der Grundstückseigner und Investoren geht heute die größte Gefahr für das industrielle Erbe aus, denn die Grundstückspreise sind hoch, die Objekte rechtlich ungenügend geschützt, die verhängten Bußgelder beim Nichteinhalten von Auflagen für die Sanierung gering, und die Sanierungskosten hoch.

Es erweist sich, dass die auf dem Gebiet der ehemaligen Tschechoslowakei bestehenden Regulierungsinstrumente nicht greifen. Allein im Stadtgebiet von Bratislava kam es in letzter Zeit zum Abriss mehrerer historischer Industriegelände. Einige wurden wegen der Passivität der Stadt, die es nicht geschafft hat, diese Industriedenkmäler unter Schutz zu stellen, abgerissen. Trotz der Bemühungen verschiedener Aktivistengruppen aus den Reihen der Architekten und wissenschaftlicher Institutionen konnte das industrielle Erbe oft nicht geschützt werden. Es handelt sich zum Beispiel um das Gummiwerk Gumon, das Kabelwerk Kablo, um die Brauerei Stein und um die Tabakfabrik. Ein ähnliches Schicksal steht in allernächster Zukunft der Zwirnfabrik und dem Emailwerk im Stadtteil Petržalka bevor. Zu den hoch gefährdeten Objekten gehört die Bratislavaer Dynamitfabrik, wo der Wert der Industriearchitektur angesichts des technischen Zustands bereits im Sinken begriffen ist.

Wenn es nicht gelingt, den Wert und die Notwendigkeit des Bewahrens der Industriearchitektur zu argumentieren, so werden die heute ungenutzten lukrativen Flächen inmitten von Wohngebieten den Vorhaben der Investoren zum Opfer fallen. Da das Potential des industriellen Erbes oft

na obnovenie budov, vysokých cenách pozemkov a nedostatočnej právnej ochrane a nízkych výškach pokút za sanáciu priemyselných historických budov, dochádza často k najväčšiemu ohrozeniu industriálneho dedičstva zo strany vlastníkov pozemkov a investorov.

Ukazuje sa, že existujúce regulačné nástroje na území bývalého československa nefungujú. Len na území Bratislavy sa v nedávnej dobe zbúralo viacero historických industriálnych areálov. Niektoré boli zbúrané vďaka pasivite mesta, ktoré nedokázalo tieto industriálne pamiatky ochrániť. Napriek snahám rôznych skupín aktivistov z radov fakulty architektúry, či vedeckých inštitúcií sa industriálne dedičstvo v mnohých prípadoch nepodarilo zachrániť. Jedná sa napríklad o Bratislavské gumárenské závody, Gumon, Kablo, bratislavský pivovar Stein, Tabaková továreň. Podobný osud čaká v blízkej dobe Bratislavskú cvernovú továreň a smaltovňu v Petžalke. Medzi ďalšie vysoko ohrozené objekty patrí bratislavská Dynamitka, kde hodnotná industriálna architektúra podlieha postupnej demolácii vzhľadom na technický stav budov.

Ak sa nám nepodarí zdôvodniť hodnotu a nutnosť zachovania industriálnej architektúry, tak dnes už lukratívne pozemky uprostred obytných zón bez využitia neraz podľahnú tlakom developerov. Nepochopením potenciálu dnes často industriálne dedičstvo zostáva bez povšimnutia cieľene chátrať

unbeachtet bleibt, kommt es zur gezielten Vernachlässigung und dann, nachdem der oft absichtlich herbeigeführte ruinöse Bauzustand erreicht ist, akzeptiert die Gesellschaft den Abriss der Objekte leichter.

a po dosiahnutí havarijného stavu, ktorý je neraz vyvolaný úmyselne, je argumentácia na zničenie objektov akceptovaná spoločnosťou.



Abb.1. Industriereal Tatra Kopřivnice

Obr.1. Industriálny areál Tatra Kopřivnice

1.2. Der Rechtsschutz der Industriebrachen

Das Erfordernis, das industrielle Erbe angesichts seines historischen und architektonischen Wertes zu schützen, entstand im 20. Jahrhundert. 1973 fand in Ironbridge in England der erste Kongress zum Thema Transformation verlassener Industriezonen statt, und man begann mit dem Studium der Werte dieses Typs von Architektur. Der nächste derartige Kongress fand 1975 in der deutschen Stadt Bochum statt. Zum Schutz des industriellen Erbes wurde 1978 die internationale Organisation „The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage“ (TICCIH) gegründet und definierte einen neuen Wissenschaftszweig, welcher Industriearchäologie genannt wird.¹

1.2. Právna ochrana industriálnych brownfieldov

Potreba na právnu ochranu industriálneho dedičstva z hľadiska historickej a architektonickej hodnoty vznikla v 20.storočí. V roku 1973 sa vo Veľkej Británii v meste Iron Bridge koná prvý kongres zameraný na transformáciu opustených výrobných zón a začína so skúmaním hodnôt tohto typu architektúry. Ďalší kongres sa konal v roku 1975 v Nemeckom Bochume. Na ochranu priemyselného dedičstva vzniká v roku 1978 medzinárodná organizácia TICCIH (The International Committee for Conservation of the Industrial Heritage) a definuje sa aj nový vedný odbor s názvom industriálna architektúra.¹ Vznik tohoto vedného odboru sa

1 Zemánková, Helena (2003): (S.11)

Dieser Wissenschaftszweig machte sich verdient um die Dokumentation des industriellen Erbes und trug zur Bildung eines gesellschaftlichen Bewusstseins bezüglich des Werts des industriellen Erbes in Europa bei. Im Rahmen der UNESCO waren im Jahr 1999 28 derartige Gebiete eingetragen, die 5,3 Prozent aller Kulturerbestätten weltweit ausmachten.²

Während der Industriearchitektur in Westeuropa bereits seit den 1970er Jahren Aufmerksamkeit geschenkt wird, ist dieser Bereich in Osteuropa noch relatives Neuland. In der Tschechoslowakei bemühten sich die Sektion „Schutz des industriellen Erbes“ am Technischen Museum in Brünn, die 1986 gegründet worden war, sowie die Lehrstühle für Denkmalschutz an den Architekturfakultäten um den Schutz des industriellen Erbes. Damals begann man mit der ersten Bestandsaufnahme der Industriearchitektur und technischer Bauwerke. Das Gesetz Nr. 20/1987 Slg. über den staatlichen Denkmalschutz garantiert den Rechtsschutz eingetragener Denkmäler. Im Jahr 1990 trat die Tschechoslowakei dem internationalen Abkommen zum Schutz des Weltkulturerbes bei. Industriebauten bilden nur einen Bruchteil der zahlreichen im Kulturerbeverzeichnis eingetragenen Denkmäler, und das Gesetz präzisiert den Schutz dieses Typs von Objekten nicht. Der Denkmalschutz des industriellen Erbes auf dem Territorium der Tschechischen Republik steckt immer noch in den Kinderschuhen.

1.3. Identität der Industriearchitektur

Etwa in die Zeit der industriellen Revolution im frühen 19. Jahrhundert ist die Entstehung der ältesten Industriearchitektur zu datieren. Im 20. Jahrhundert fanden neue Formen und

významne zaslúžil o dokumentáciu a zvýšil povedomie verejnosti o hodnote industriálneho dedičstva v Európe. V rámci UNESCO je k roku 1999 zapísaných 28 oblastí industriálneho dedičstva, čo predstavuje 5,3 percenta zo všetkých oblastí kultúrneho dedičstva zapísaných na celom svete.²

Zatiaľ čo v západnej Európe sa industriálnej architektúre venovala pozornosť už od sedemdesiatych rokov dvadsiateho storočia, vo východnej Európe je táto oblasť pomerne nová. V oblasti bývalého Československa sa ochrana industriálnych budov a oblastí začala venovať ako prvá sekcia ochrany priemyselného dedičstva pri Technickom múzeu v Brne založená v roku 1986 a katedry pamiatkovej na fakultách architektúry. V tomto roku sa začalo s prvým mapovaním priemyselnej architektúry a technických stavieb. Právnu ochranu vzťahujúcu sa na zapísané pamiatky poskytuje zákon č.20/1987 Sb. o štátnej pamiatkovej ochrane. V roku 1990 sa vtedajšie Československo pripojilo aj k medzinárodnému Dohovoru o ochrane svetového kultúrneho dedičstva. Industriálne stavby tvoria len zlomok celkovo zapísaných nehnuteľných pamiatok na zozname kultúrneho dedičstva a zákon neupresňuje ochranu takéhoto typu objektov. Pamiatková ochrana industriálu je v bývalom Československu naďalej len v začiatkoch rozvoja.

1.3. Identita industriálnej architektúry

Priemyselná architektúra sa začala objavovať v Európe približne v 19. storočí v období priemyselnej revolúcie. V dobe 20. storočia bolo vynálezenie novej formy a materiálov

² Falser Michael: Global Strategy Studies, Industrial Heritage Analysis

Werkstoffe im Bereich der Industriearchitektur Anwendung. Nach Walter Müller–Wulckow sind das „in erster Linie die Kräfte des modernen Wirtschaftslebens, die neue schöpferische Persönlichkeiten anziehen und ihnen Entwicklungsmöglichkeiten bieten“.³ Angesichts dessen, dass neue Produktionshallen gebaut wurden, schrieb die Zeitschrift „Der Industriebau“, dass „durch künstlerische Zusammenarbeit am Bau etwas entstehen kann, was die Industrie heute nicht mehr entbehren kann – eine Werbung der hervorragendsten Art.“⁴ Und ein zeitgenössischer Text aus derselben Zeitschrift weist darauf hin, dass sich die Firmen der Wichtigkeit einer Präsentation ihres eigenen gesellschaftlichen Wertes wohl bewusst waren. Da in diesem Bereich ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung standen, öffneten sich der Architektur neue Entfaltungsmöglichkeiten. Die Industriearchitektur wurde zu einem einzigartigen Architekturtyp, der nicht nur durch die spezifischen Anforderungen an die Architektur gekennzeichnet war, sondern im 20. Jahrhundert auch zur wichtigsten Innovationsquelle bei der baulichen Gestaltung und in der Architekturentwicklung wurde.

Das wohl bekannteste Projekt des 20. Jahrhunderts, an dem die Identität der Industriearchitektur zu erkennen ist, war die Schaffung der Unternehmensidentität für die Firma Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft Aktiengesellschaft (AEG). Es war der erste Auftrag seiner Art, und als künstlerischer Berater wurde der damals bereits namhafte deutsche Architekt und Designer Peter Behrens hinzugerufen. Er kreierte für Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft

predovšetkým v oblasti priemyselnej architektúry. Podľa Waltera Müllera–Wulckowa sú to: “v prvom rade sily moderného hospodárskeho života, ktoré k sebe priťahujú nové tvoriace osobnosti a poskytujú im možnosti rozvoja“.³ Vzhľadom na výstavbu nových výrobných hál bolo v časopise Industriebau uvedené, že: “umeleckou spoluprácou pri stavbe môže vzniknúť to, čo už dnes priemysel nemôže postrádať – reklama najvyberanejšieho druhu.“⁴ Ako ukazuje dobový text z časopisu Industriebau, firmy v danej dobe si uvedomovali dôležitosť prezentácie a jej vlastnej spoločenskej hodnoty. Dostatok finančných prostriedkov v tejto oblasti architektúry umožnil nové jej nové formy rozvoja. Industriálna architektúra sa stala akýmsi jedinečným typom architektúry, ktorý bol daný nie len špecifickými požiadavkami na architektúru, ale v čase 20. storočia bol aj hlavným inovátorom v oblasti nových stavebných riešení a vývoja architektúry.

Asi najznámejším projektom 20. storočia, na ktorom môžeme vidieť indentitu industriálnej architektúry, bolo vytvorenie korporátnej identity pre firmu AEG. Táto zákazka sa stala prvou svojho druhu, ku ktorej bol ako umelecký poradca prizvaný v tom čase už známy nemecký architekt a dizajnér Peter Behrens. Pre firmu AEG vytvoril dizajnmanuál, kde bol určený korporátny dizajn pre výstavbu nových hál cez program osvetlenia, ventilátorov až po brožúry na propagčné

3 Gössel P., Leuthäuserová G.(2006): (S. 127-128)

4 Gössel P., Leuthäuserová G.(2006)

Aktiengesellschaft ein Design-Handbuch, in welchem das Design des Unternehmens festgelegt wurde, beginnend mit dem Entwurf neuer Produktionsstätten über die Gestaltung von Beleuchtung und Belüftung bis zu Broschüren für Werbematerial. In den Jahren von 1908 bis 1909 gestaltete Architekt Peter Behrens in Zusammenarbeit mit dem Ingenieur Karl Bernhard nach diesem Handbuch die Turbinenhalle in Berlin.

materiály. V roku 1908 -1909 bola podľa tohoto manuálu postavená montážna hala na turbíny v Berlíne od architekta Petra Behrensa v spolupráci s inžinierom Karlom Bernhardom.



Abb.2. Turbinenhalle in Berlin, 1908-1909, Architekt Peter Behrens

Obr.2. Montážna hala na turbíny v Berlíne, 1908-1909, architekt Peter Behrens

Auch unter den Bedingungen der Vorkriegs-Tschechoslowakei entstand ein einzigartiges Beispiel für einen auf der Unternehmensidentität beruhenden Architekturstil. Der tschechoslowakische Architekt Vladimír Karfík wirkte lange Zeit als Leiter desjenigen Architekturbüros, welches die Gebäude des Schuhwarenkonzerns Baťa entwarf. Ausgedehnte Fabrikanlagen und die drei Städte Zlín, Partizánske und Svit sind noch heute von der Handschrift Karfíks geprägt. Im Fall der Stadt Zlín wurde die einzigartige Baťa -Architektur in das Weltkulturerbe aufgenommen, und ein Teil

V československých podmienkach neskôr taktiež vznikol jedinečný štýl architektúry založený na princípe korporátnej identity. Československý architekt Vladimír Karfík, pôsobil dlhý čas ako vedúci architektonickej kancelárie zaoberajúcej sa návrhmi budov pre firmu Baťa. Rozsiahle areály a tri mestá Zlín, Partizánske a Svit nesú rukopis Vladimíra Karfíka aj dnes. Mesto Zlín má jedinečnú baťovskú architektúru zapísanú na zozname svetového kultúrneho dedičstva a výrobné objekty už čiastočne prešli konverziou na nové využitie. Mesto Partizánske, pôvodne Baťovany bolo založené ako nové ideálne

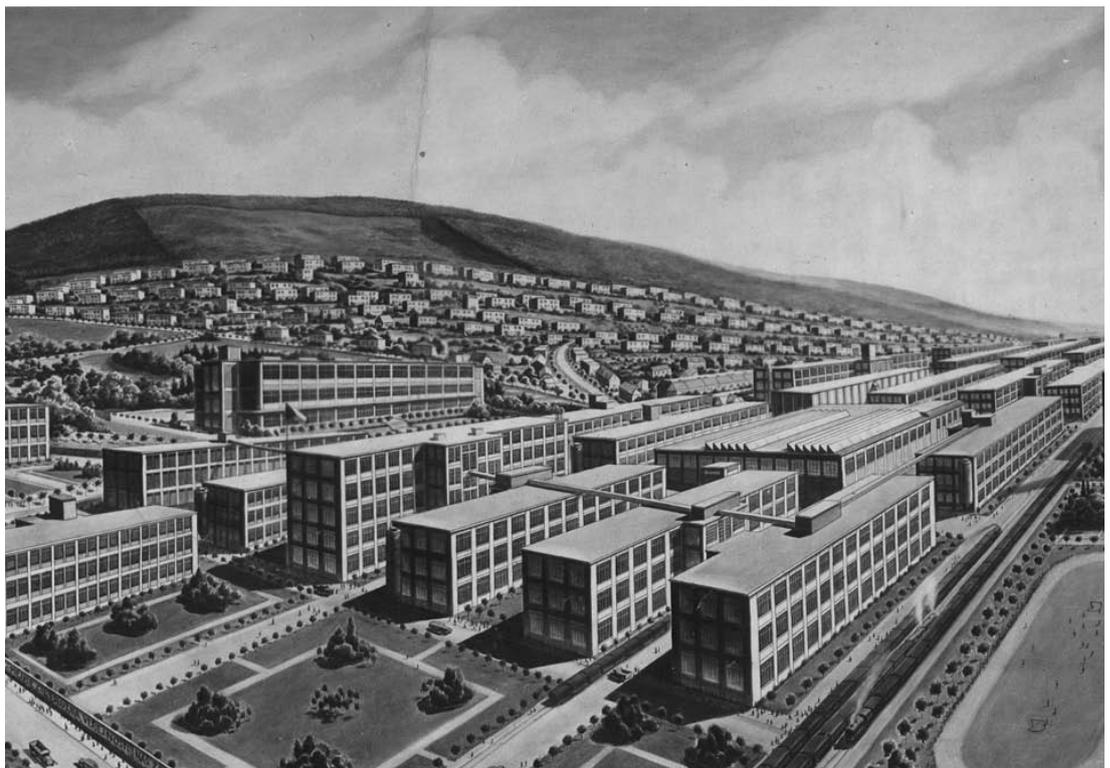
der Produktionsstätten konnte bereits neuen Funktionen zugeführt werden. Die Stadt Partizánske (früher Baťovany) wurde als neuer idealer Industriestandort gegründet. Den Raumordnungsplan erstellte der Architekt Jiří Voženílek. Die Stadt wurde konsequent in die drei Funktionen Produktion, Wohnen und gesellschaftliche Nachfolgeeinrichtungen aufgeteilt. Das bedeutendste Bauwerk in dieser Stadt ist die katholische Kirche von Vladimír Karfík aus dem Jahr 1949.⁵ Die Architektur der Stadt knüpft an den industriellen Charakter der Stadt Zlín an. Neben den städtebaulichen Projekten forderte das Unternehmen auch eine einheitliche Gestaltung der Verkaufsstellen von Baťa, die ihrerseits den Charakter der Städte in der Tschechoslowakei mitprägten. Die Industriearchitektur der Baťa -Städte trägt eine einheitliche Handschrift, und der historische Wert dieser Areale und Objekte in ihrem Gesamt-Kontext ist nicht zu leugnen.

priemyselné mesto. Územný plán vytvoril architekt Jiří Voženílek. Mesto je dôsledne členené na výrobnú, obytnú a spoločenskú časť. Najvýznamnejším dielom tohoto mesta je katolícky kostol od Vladimíra Karfíka z roku 1949.⁵ Architektúra mesta nadväzuje na priemyselný charakter mesta Zlín a je ľahko identifikovateľná. Okrem projektov územných plánov a budovania miest mal podnik aj jednotnú identitu dizajnu predajní siete Baťa, ktorá významne ovplyvnila charakter miest v Československu. Priemyselná architektúra baťovských miest má jednotný rukopis a historická hodnota týchto areálov ako aj industriálnych objektov v celkovom kontexte je nespochybniteľná.

⁵ Moravčíková, Henrieta (2005): (S. 151)

Abb.3. Architekturstil des Schuhwarenkonzerns Baťa in Zlín mit Handschrift von Architekt Vladimír Karfík

Obr.3. Architektonický štýl koncernu Baťa s rukopisom archietekta Vladimíra Karfíka



An derartigen Industriebauten lässt sich das Erfordernis ihres Schutzes am besten nachweisen. Nicht nur, weil sie Beispiele für außergewöhnliche architektonische Lösungen sind, die für Industriebauten des 19. und 20. Jahrhundert gefunden wurden, sondern auch, weil sie wichtige historische Zeitzeugen sind – auch dies sollte ein wichtiges Argument für ihren Erhalt sein. Obwohl die Industriearchitektur typologisch zu den jüngsten Arten von Architektur gehört, sind ihre Merkmale doch sehr charakteristisch für diesen Typ von Bauwerken. Es handelt sich zum Beispiel um die Esse, die gläsernen Oberlichter, die großen Spannweiten, die Größe der Objekte, die freie Dispositionen und andere Merkmale. Bei älteren Objekten waren es große Fenster, die die ausgedehnten Produktionshallen erhellten, oder Stahlskelette in Kombination mit Mauerwerk. Die verschiedenen Produktionsprozesse stellen unterschiedliche Anforderungen an die Räumlichkeiten, und davon hängen der architektonische Ausdruck und die Typologie der Produktionsstätten ab. In Abhängigkeit von der Art des Objektes und seiner Entwicklungsstufe müssen nicht bei jedem Bauwerk all diese Merkmale vorhanden sein, aber für die Identifizierung eines Objekts als Industriearchitektur bieten uns auch nur einige dieser Merkmale eine eindeutige Information über dessen ursprüngliche industrielle Nutzung. Die ausgeprägte Identität der Räume ist in Beziehung zur Transformation gerade ihre einzigartige und unersetzliche Eigenschaft, derentwegen es zu einer Weiternutzung der Objekte kommen sollte.

Na takýchto príkladoch priemyselných stavieb sa dá poukázať na ich jedinečnosť a potrebu ich ochrany. Okrem výnimočných architektonických riešení použitých pri výstavbe industriálnych stavieb v 19. a 20. sú dôležitým historickým pamätníkom doby, čo by malo byť taktiež dôležitým argumentom a dôvodom pre ich zachovanie. Napriek tomu, že industriálna architektúra patrí typologicky k najmladším druhom architektúry, znaky industriálnej architektúry sú silne charakteristické pre takýto typ stavby. Jedná sa napríklad o komín, sklenené svetlíky, veľké konštrukčné rozpony, veľkosť objektov, voľnosť dispozície a iné. Pri starších budovách to boli veľké okná, ktoré pomáhali presvetľovať rozsiahle priestory výrobných hál, či oceľový skelet v kombinácii s obvodovým murivom. Rôzne druhy výroby kladú špecifické požiadavky na výrobný proces od čoho sa následne odvíja aj architektonický výraz a typológia výrobných objektov a ich areálov. V závislosti od druhu objektu a jeho vývoja sa nemusia pri každej stavbe objavovať všetky znaky, avšak pre identifikáciu objektu ako priemyselnej stavby nám aj niektoré takéto znaky podajú jednoznačnú informáciu o pôvodnom industriálnom využití objektu. Výrazná identita priestorov je vo vzťahu k transformácii práve ich jedinečnou a nenahraditeľnou vlastnosťou, pre ktorú by malo ku konverzii takýchto objektov dochádzať.

1.4. Bestandsaufnahme der Industriebrachen

Die erste Voraussetzung für die neue Nutzung von Industriegeländen ist ihre detaillierte Bestandsaufnahme. Dies ist ein zeitlich und finanziell anspruchsvoller Prozess. Oftmals stößt man beim Sammeln von Informationen auf die fehlende Bereitschaft der Eigentümer zur Mitwirkung, die wahrscheinlich in der Unkenntnis der Problematik und in der Furcht vor neuen Vorhaben ihre Wurzeln hat. Dadurch kommt es bei der Bestandsaufnahme zu Verzögerungen, wodurch mögliche neue Nutzungen der Brachen geschmälert werden. Die Informationen über die einzelnen Objekte befinden sich meist in den privaten Firmenarchiven, die kein Interesse an Offenlegung und Publicity haben. Wie die Öffentlichkeit derartige Objekte sieht, geht aus einer Umfrage der „Slowakischen Staatlichen Agentur für die Förderung von Investitionen und Handel“ aus dem Jahr 2008 hervor, dass die Gemeinden oft kein Interesse an den eigenen Industriebrachen haben. Deswegen hat eine Bewusstseinsbildung in der breiten Öffentlichkeit bezüglich der Regenerierung von Industriebrachen wesentlichen Einfluss auf den Erfolg der Konversion einzelner Objekte und Gelände. Denn die mit den verlassenen Industrieflächen verbundenen negativen Auswirkungen bekommen vor allem die Anrainer selbst zu spüren.

Für eine wirksamere Arbeit an der Rettung verlassener Industriegelände sind die interdisziplinäre Zusammenarbeit und das Teilen von Informationen sehr hilfreich. Da die Ausarbeitung eines Projekts für die neue Nutzung von Industriebrachen zeitlich sehr aufwendig ist, kommt es häufig zum Abriss solcher Objekte. Ein schnelleres

1.4. Mapovanie Industriálnych brownfieldov

Prvým predpokladom k znovuvyužitiu priemyselných areálov je ich podrobná evidencia. Mapovanie industriálnych brownfieldov je časovo a aj finčne náročné. Pri získavaní informácií o brownfieldoch je častá neochota a nevôľa ich vlastníkov, ktorá pravdepodobne pochádza z neznalosti problematiky a obáv z nových projektov. To predlžuje mapovanie a oddaľuje, často až znemožňuje možnosti na ich nové využitie. Informácie o jednotlivých objektoch sa mnohokrát nachádzajú v súkromných archívoch firiem, ktoré nemajú záujem o zverejnenie informácií a publicitu. Častý nezájum obcí o vlastné industriálne brownfieldy (ako môžeme vidieť napríklad z výskumu slovenskej štátnej agentúry pre rozvoj investícií a obchodu z roku 2008) ukazuje ako verejnosť vníma takéto objekty. Osveta širšej verejnosti v oblasti regenerácie brownfieldov má preto zásadný vplyv pre úspešnosť konverzie jednotlivých objektov a areálov. Negatívne vplyvy súvisiace s opustenými priemyselnými plôchami pritom v konečnom dôsledku ovplyvňujú najviac samotných obyvateľov.

Pre efektívnejšiu prácu na záchrane opustených industriálnych areálov by bola interdisciplinárna spolupráca a jednotné zdieľanie informácií veľmi nápomocné. Časová náročnosť projektu znovuvyužitia brownfieldu je často dôvodom prečo sú industriálne objekty demolované. Rýchlejší postup pri konverzii a ich centrálna databáza by mohla pomôcť

Voranschreiten bei der Konversion unter Nutzung einer zentralen Datenbank könnte die Neunutzung attraktiver machen. Bis heute gibt es weder auf dem Gebiet der Tschechischen Republik noch auf dem Territorium der Slowakischen Republik umfassende Datenbanken über verlassene Industriegelände.

1.4.1. Bestandsaufnahme der Industriebrachen in der Tschechischen Republik

Im Jahr 2005 startete die Agentur „CzechInvest“ in Zusammenarbeit mit den einzelnen Kreisen des Landes eine Studie zum Auffinden von Industriebrachen.⁶ Im zweite Halbjahr 2007 war die genaue Anzahl von lokalisierten Industriebrachen in Tschechien 2355, was eine Fläche von 10 326 Hektar⁷ mit einer bebauten Fläche von insgesamt 14 206 930 Quadratmetern darstellt (eingerechnet sind Brachen ab einer Größe von etwa 1 ha, nicht eingerechnet sind Brachen nach Bergbautätigkeit). Die reale Schätzung der Gesamtfläche liegt jedoch wesentlich höher. Im Jahr 2004 wurde eine Zahl von 8 500-11 700 Tausend Standorten mit einer Ausdehnung von 27 000 –38 000 Hektar angegeben.⁸ Obwohl mehrere Standorte bereits dokumentiert sind, werden die Ergebnisse der Studie angezweifelt. Als Hauptmangel für die reale Nutzung der Studienergebnisse wird angegeben, dass bei der Bestandsaufnahme die konkreten Eigentümer der Liegenschaften nicht ermittelt worden sind, und somit lag deren Zustimmung für die Veröffentlichung der Ergebnisse nicht vor. Angesichts dieser Tatsache konnte nicht die umfassende Datenbank der Studie veröffentlicht werden, und die Ergebnisse bleiben lückenhaft.

zatraktívneniu ich znovuvyužitia. Dodnes neexistujú na území Českej ani Slovenskej republiky komplexné databázy opustených industriálnych areálov.

1.4.1. Mapovanie Industriálnych brownfieldov na území Českej Republiky

V roku 2005 agentúra CzechInvest v spolupráci s jednotlivými krajmi začala s projektom vyhľadávacej štúdie, ktorá mala za cieľ lokalizovať industriálne brownfieldy.⁶ Presný počet lokalizovaných brownfieldov na území Českej Republiky k druhej polovici roku 2007 identifikoval 2355 lokalít, čo predstavuje plochu 10 326 hektárov⁷ s celkovou zastavanou plochou objektami 14 206 930 m² (zarátané sú brownfieldy od veľkosti cca 1 hektár, pričom nezahŕňa tzv. „ťažobné brownfieldy“). Reálny odhad celkovej plochy je však podstatne vyšší. V roku 2004 sa uvádzal počet 8,5-11,7 tisíc lokalít o rozlohe 27 – 38 tisíc hektárov.⁸ Napriek zdokumentovaniu viacerých lokalít sú výsledky vyhľadávajúcej štúdie spochybňované. Ako hlavný nedostatok pre jej reálne využitie bolo uvedené, že pri mapovaní neboli zistení konkrétny vlastníci nehnuteľností a tým pádom nebolo možné získať súhlas pre vlastníkov pre uverejnenie lokalít vo výsledkoch vyhľadávajúcej štúdie. Vzhľadom na tento fakt nebolo možné zverejniť kompletnú databázu vyhľadávajúcej štúdie a jej výsledku sú len čiastkové.

6 Fagner, Benjamin (2014)

7 Zemánková, Helena (2003): (S.14-16)

8 Nationalstrategie zur Regenerierung von Industriebrachen (2008)

Národná stratégia regenerácie brownfieldov, (2008)

Ein zweites, parallel laufendes Vorhaben zur Bestandsaufnahme des tschechischen Industrials wurde 2002 eingeleitet, als in der Tschechischen Republik das „Zentrum für industrielles Erbe“ gegründet wurde. Die Aufgabe des Zentrums ist das Sammeln von Informationen über das industrielle Erbe und Denkmäler in Tschechien sowie teilweise auch im Ausland. Es gibt einen Zuschuss mit der Bezeichnung: „Die industrielle Topografie der Tschechischen Republik – neue Nutzung der Industriebrachen als Bestandteil der nationalen und kulturellen Identität. Territoriale Analyse und Auswertungsmethodik im Kontext der europäischen Vorgehensweisen nach dem Aspekt des kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen Potentials.“ In den Jahren 2011-2014 wurde er finanziert aus dem „Programm der angewandten Forschung und Entwicklung der nationalen und kulturellen Identität“. Das Ziel war die Identifizierung, Bestandsaufnahme und Auswertung des industriellen Erbes auf dem Gebiet der Tschechischen Republik. Die Datenbank erfasst das industrielle Erbe systematisch und gestattet die Verknüpfung und Auswertung laufender örtlicher Ermittlungen. Bestandteil der Datenbank sind auch spezielle Karten, die einen Vergleich der einzelnen Industriezonen und Objekte im Rahmen der Kreise ermöglichen. Dieses Instrument wird zu einer wichtigen Informationsquelle bei der Auswertung des Potentials einer Konversion und des Erfolgs der anschließenden neuen Nutzung. Die Datenbank umfasst heute Informationen über fast das gesamte Territorium, und eingearbeitet sind auch Publikationen, in denen die Industriebrachen nach den einzelnen Landkreisen geordnet sind. Bei Beendigung des Projekts waren die Daten noch nicht aller Kreise verarbeitet, deswegen ist die Datenbank nicht komplett.

Druhý paralelne prebiehajúci projekt na mapovanie českého industriálu vznikol v roku 2002 kedy bolo v Českej republike založené centrum pre priemyselné dedičstvo. Centrum má za úlohu zhromažďovať informácie o priemyselnom dedičstve a pamiatkach na území Českej republiky a čiastočne aj zahraničia. Grant s názvom: „Industriální topografie České republiky – nové využití průmyslového dědictví jako součásti národní a kulturní identity. Územní analýza a metodika vyhodnocení v kontextu evropských přístupů z hlediska kulturního, ekonomického a sociálního potenciálu“, bol financovaný v rokoch 2011-2014 z programu aplikovaného výzkumu a vývoja národnej a kultúrnej identity, pričom jeho cieľom bolo identifikácia, evidencia a vyhodnotenie priemyselného dedičstva na území Českej republiky. Databáza postupne systematicky mapuje industriálne dedičstvo a umožňuje prepájanie a vyhodnocovanie prebiehajúcich plošných výskumov. Súčasťou databázy sú aj špecializované mapy, ktoré umožňujú porovnanie jednotlivých industriálnych zón a objektov v rámci krajov. Tento nástroj sa stáva dôležitým informačným v rámci hodnotenia potenciálu konverzie a úspešnosti jej následného nového využitia. Databáza dnes zahŕňa informácie o takmer celom území a spracovávanie obsahuje aj publikácie s industriálnymi lokalitami rozdelenými podľa jednotlivých krajov. K ukončeniu projektu neboli spracované všetky kraje a databáza tak nie je kompletná.

1.4.2. Bestandsaufnahme der Industriebrachen in der Slowakei

In der Slowakei ist die Lage bei der Bestandsaufnahme der Industriebrachen noch komplizierter. Um Bewusstseinsbildung bezüglich ehemaliger Industriebauten in der Slowakei bemühen sich vor allem wissenschaftliche Institutionen. Als erste unter ihnen ist die „Slowakische Akademie der Wissenschaften – das Institut für Bauwesen und Architektur“ zu nennen. Es arbeitet an dem Register der modernen Architektur „Docomomo (Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighborhoods of the Modern Movement)“. Das ist eine internationale Organisation, die sich mit der Dokumentation, dem Schutz und der Propagierung moderner Architektur beschäftigt. Gegenwärtig umfasst sie weltweit etwa 40 Arbeitsgruppen. Das slowakische Team arbeitet am nationalen Register, es enthält gegenwärtig 62 Objekte, davon gehören 10 in die Kategorie Industriearchitektur. Das Register funktioniert nach dem Prinzip von Dokumentationskarten, welche die Ergebnisse von Feld- und Archivforschungen umfassen. Obwohl es in den vergangenen Jahren zu Fortschritten gekommen ist, ist doch nur eine geringe Anzahl von Industriebrachen in der Slowakei erfasst. An der „Fakultät für Architektur der Slowakischen Technischen Universität in Bratislava“ widmet sich das „Institut für Geschichte und Theorie der Architektur und Denkmalerneuerung“ der Erfassung von Industriebrachen und erstellt ein eigenes Register.

Nach dem Beispiel des Monitorings von Industriegeländen durch die tschechische Agentur „Czechinvest“, begann 2008 auch die Slowakische „Staatliche Agentur für die

1.4.2. Mapovanie industriálnych objektov na Slovensku

Na území Slovenska je situácia s mapovaním brownfieldov ešte komplikovanejšia. Povedomie o bývalé priemyselné stavby sa na Slovensku snažia najmä vedecké a akademické inštitúcie. Prvou inštitúciou, ktorá sa usiluje o zvýšenie záujmu verejnosti na Slovenská Akadémia Vied, Ústav stavebníctva a architektúry. Pracuje sa tu na registri modernej architektúry Docomomo. Docomomo (Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement) je medzinárodná organizácia, ktorá sa zaoberá dokumentovaním, ochranou a propagáciou modernej architektúry a v súčasnej dobe zahŕňa na svete asi 40 pracovných skupín. Slovenský tím pracuje na národnom registri a v súčasnosti obsahuje 62 objektov, z čoho 10 je zaradených v kategórii priemyselná architektúra. Register funguje na princípe dokumentačných kariet, ktoré zahŕňajú výsledky terénneho a archívneho výskumu. Napriek posunu v minulých rokoch je v registri stále zmapované len malé množstvo industriálnych brownfieldov na Slovensku. Na Fakulte architektúry Slovenskej technickej Univerzity v Bratislave sa mapovaniu brownfieldov na slovensku venuje Ústav dejín a teórie architektúry a obnovy pamiatok, ktorý zostavuje vlastný register.

Po vzore monitorovania industriálnych areálov českej agentúry Czechinvest, sa aj Slovenská inštitúcia „Štátna agentúra pre rozvoj investícií a obchodu“ (SARIO), začala

Entfaltung von Investitionen und Handel“ (SARIO) in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine Liste der Industriebranchen aufzustellen. Die Erfassung erfolgte in Form von Umfragen, wobei die Gemeinden Informationen über die einzelnen Industriebranchen zurücksenden sollten. Das Problem dieser Studie war, dass nicht alle Gemeinden bereitwillig mitwirkten, was die Objektivität der Datenbank beeinträchtigt. Nur einige der befragten Gemeinden beantworteten die Umfrage.

In Zusammenarbeit mit SARIO wird in der Slowakei ein Gesetz über die Förderung der Konversion von Industriebranchen vorbereitet, wodurch die Probleme dieser Flächen einer Lösung zugeführt werden sollen.⁹

Wegen der finanziellen, aber auch technischen Schwierigkeiten bei der Revitalisierung postindustrieller Gelände wird das Potential des industriellen Erbes in Osteuropa bis heute unterschätzt und zu wenig genutzt. Die Konversion der verlassenen Liegenschaften bringt eine Erhöhung der Sicherheit, eine Verbesserung der Verkehrserschließung und ein neues Potential für die Region mit sich.

v roku 2008 v spolupráci s obcami taktiež zostavovať zoznam lokalít brownfieldov. Zisťovanie prebiehalo formou dotazníkov, pričom jednotlivé obce mali opätovne zaslať informácie o jednotlivých industriálnych brownfieldoch na ich území. Problémom tejto štúdie bola miera spolupráce jednotlivých obcí, a tým aj objektivnosť celej databázy. Z oslovených obcí odpovedali formou dotazníkov len niektoré obce.

V spolupráci so štátnou agentúrou pre rozvoj investícií a obchodu sa na Slovensku pripravuje zákon o podpore brownfieldov, ktorý by mal začať riešiť problém týchto území.⁹

Vzhľadom na najmä finančnú, ale aj technickú náročnosť revitalizácie postindustriálnych území je potenciál industriálneho dedičstva na území východnej Európy je dodnes podcenený a veľmi málo využitý. Obnova opustených nehnuteľností a areálov prináša zlepšenie bezpečnosti, dopravnej dostupnosti a nový potenciál pre daný región.

9 Hajaš P., Káčer L., Kyseľová K.(2007/12)

1.4.3. Methodologie der Bestandsaufnahme von Industriebrachen in der Slowakei ¹⁰

Die Methodologie der Ausarbeitung des industriellen architektonischen Erbes in der Slowakei existiert gegenwärtig nur in Form einer internen methodischen Instruktion des Denkmalamtes. Bei der Bestandsaufnahme der Industriebrachen wird mit Dokumentationskarten gearbeitet, auf denen die ermittelten Zusammenhänge über den Zustand der betreffenden Liegenschaft verzeichnet sind. Die Informationen werden in 6 Teile aufgeteilt, welche die Informationen über das Objekt thematisch beschreiben. Die Aufteilung der Dokumentationskarte ist wie folgt:

Identifikation

Im ersten Teil geht es um die Identifizierung des Objekts, angeführt sind die grundlegenden Informationen über den Standort, das Eigentum, die Definition der Denkmalsart und des Denkmalschutzes. Die Informationen stammen aus den Liegenschaftskatastern und den Denkmalämtern.

- Hausnummer:
Nummer der Dokumentationskarte
- Objektbezeichnung:
Spezielle/ umgangssprachliche
Bezeichnung des Objekts Anschrift
- Adresse:
Bezirk, Straße, Nummer, Gemeinde
- Parzelle:
Parzellennummer
- Typologie
- Denkmalschutz:
Anregung, Vorschlag, Ausrufung (des
Schutzes) / ungeschützt

1.4.3. Metodológia mapovania industriálnych brownfieldov na Slovensku ¹⁰

Metodológia spracúvania industriálneho architektonického dedičstva na Slovensku je v súčasnej dobe spracovaná len v internom metodickom pokyne Pamiatkového úradu. Pri mapovaní industriálnych brownfieldov sa pracuje s dokumentačnými kartami, ktoré evidujú zistené súvislosti o stave mapovanej nehnuteľnosti, alebo areálu. Informácie sú rozdelené do 6 častí ktoré tematicky popisujú zistené informácie o objekte. Delenie podľa spracovania dokumentačnej karty pozostáva z týchto častí:

Identifikácia

V prvej časti sa zaoberá identifikáciou objektu kde sa nachádzajú základné informácie o lokalizácii, vlastníctve, vymedzení pamiatkového druhu a pamiatkovej ochrany. Informácie sú získané z katastrálnych a pamiatkových úradov.

- Popisné číslo:
Číslo dokumentačnej karty
- Názov objektu:
Špecifický / ľudový názov objektu
- Adresa:
Okres, ulica, číslo, obec
- Parcela:
Číslo parcely
- Typologický druh
- Pamiatová ochrana:
Podnet, návrh, vyhlásené/nie je
chránené

¹⁰ Šimončíčová, Katarína (2014):(S 51-55)

- Gegenwärtiger Eigentümer:
Name, Kontakt

Geschichte

Im zweiten Teil werden Informationen über die Geschichte des Objekts ab Entstehung bis zur Gegenwart registriert. Wichtig sind die Angaben über den Architekten, die Baufirma, über Umbauten, Betrieb und technische Ausstattung. Die Informationen stammen aus der Literatur und aus Archiven.

- Bauzeit:
Von der Grundsteinlegung bis zur Bauabnahme
- Bauabnahme / Betriebsbeginn
- Jahre des Betriebs / markante bauliche Veränderungen
- Architekt, Baufirma
- Ursprünglicher Eigentümer:
Ursprünglicher Name des Eigentümers, bzw. der Gemeinde, Werk
- Eigentumstyp:
Werkseigentum/ kommunales Ebene / Privateigentum
- Produktionskapazität
- Maschinelle Ausstattung:
Maschinentypen, Hersteller, Datierung

Objektbeschreibung

Aufgenommen werden die Ergebnisse der architektonischen und städtebaulichen Erkundungen. Untersucht wird vor allem die Lage gegenüber der Stadt oder Gemeinde, die Lage der Objekte im Inneren des Geländes, der Betrieb und die Zusammensetzung der Objekte. Beschrieben werden die bauhistorische Entwicklung und die Konstruktion des Objektes, die verwendeten Werkstoffe, die Grundrissgestaltung,

- Súčasný vlastník:
Meno, kontakt

História

V druhej časti sa informácie týkajú histórie objektu od jeho vzniku až po súčasnosť. Dôležité sú údaje o architektovi, stavebnej firme, prestavbách, prevádzke a technickom vybavení. Informácie sú získavané z literatúry a archívov.

- Doba výstavby:
Od začatia po kolaudáciu
- Kolaudácia / začiatok prevádzky
- Roky prevádzky / výrazné stavebné zmeny
- Architekt, stavebná firma
- Pôvodný vlastník:
Pôvodné meno vlastníka, resp. konkrétna obec, závod
- Typ vlastníctva:
závodná/komunálna/súkromná
- Výrobná kapacita
- Strojové vybavenie:
Typy strojov, výroba, datovanie

Popis objektu

Venuje sa výsledkom architektonického a urbanistického výskumu. Skúma sa obzvlášť jeho poloha voči sídlu, situovanie v rámci areálu, jeho prevádzka, objektová skladba. Je tu popísaný stavebno-historický vývoj a materiálno-konstruktívne riešenie objektu, dispozícia, pôvodná, resp. súčasná prevádzka a súčasná funkcia. V tejto časti sa úvádza existencia projektovej dokumentácie objektu. Pracuje sa s údajmi získanými z archívov,

die ursprüngliche, beziehungsweise die gegenwärtige Funktion. In diesem Teil wird auch angegeben, ob es Planungsunterlagen zum Objekt gibt. Gearbeitet wird mit Angaben aus Archiven, mit Kartenmaterial und mit den Ergebnissen aus der Feldforschung.

mapových podkladov a z výsledkami terénneho výskumu.

- Lage, Gelände:
Ausdehnung, Grenzen, System der Objekte, Betrieb, ursprünglicher und heutiger Zustand
- Bauhistorische Entwicklung:
Chronologische Beschreibung der Umbauten am Objekt
- Objektgestaltung hinsichtlich Konstruktion und Werkstoffen:
Verwendete Werkstoffe und Konstruktion
- Komposition:
Stoffliche Zusammensetzung des Objekts und Komposition der Fassaden
- Grundrissgestaltung und Betriebsschema des Objekts:
Funktionsschemata
- Dokumentation:
Grundrisse, Schnitte, Ansichten – Verzeichnis mit Hinweis auf die Bildbeilage
- Bautechnischer Zustand:
Aktueller Zustand des Objekts – gut, mäßig, beeinträchtigt, desolat, in Rekonstruktion
- Gegenwärtige Nutzung, Zustand:
Aktuelle Nutzung des Objekts, bzw. dessen Gefährdung, Informationen über die maschinelle Ausstattung, sofern zutreffend, Hinweis auf die Fotodokumentation
- Situácia, areál:
Rozloha, hranice, objektová sústava, prevádzka, pôvodný a súčasný stav
- Stavebno-historický vývoj:
Chronologicky popísané stavebné úpravy objektu
- Materiálovo konštrukčné riešenie objektu:
Použité Materiály a konštrukcia
- Kompozícia:
Hmotová skladba objektu a kompozícia fasád
- Dispozičná a prevádzková schéma objektu:
Funkčné schémy
- Dokumentácia:
Pôdorysy, rezy, pohľady, - zoznam s odkazom na obrazovú prílohu
- Stavbno technický stav:
Aktuálny stav objektu – dobrý, vyhovujúci, rarušený, dezolátny, v obnove
- Súčasné využitie, stav:
Aktuálne využitie objektu, resp. jeho ohrozenie, informácie o jeho strojovom vybavení, pokiaľ sa v objekte nachádza odkaz na obrazovú dokumentáciu.

1.4.3.1. Auswertung

Zusammenfassung der Ergebnisse, Beziehungen zur Region, wichtige Fakten. Wichtigste Feststellungen sowie einzigartige Eigenschaften des Objekts, zum Beispiel ob spezielle Werkstoffe oder besondere Konstruktionen verwendet wurden, beziehungsweise Feststellungen bezüglich des Objekttyps. Beurteilt werden auch das Maß der Authentizität, der Außergewöhnlichkeit des Objekts, die Eignung für eine neue Nutzung und die Aussichten auf Rettung. In diesem Teil der Karte sind die eigenen Feststellungen über das untersuchte Objekt zusammengefasst, die auf dem Vergleich der ermittelten Daten beruhen.

- Bedeutung:
Erstmaligkeit, Ereignisse
- Werte:
historischer, dokumentarischer, technologischer, urbanistischer, architektonischer, ästhetischer, gesellschaftlicher, edukativ-erzieherischer, Einzigartigkeit, Ausmaß des Typischen

Abb.4. Beispiel der Dokumentationkarte

Obr.4. Příklad dokumentační karty

Popisné číslo 1
NÁZOV OBJEKTU ME LEVICE
Adresa Levice - Záhradná 2, Levice
Parcela 5927/3
Typologický druh Elektrárňeň - parná; teras penzión
Pamiatková ochrana Nie je chránená
Súčasny vlastník Karík Juraj, a Zuzana Karíková, <http://www.penziontila.sk>

Doba výstavby 1903
Koľaudácia, resp. začiatok prevádzky 1904
Roky prestavby / výrazných stavebných zmien 1929/30 prestavba transformátoru pre ušmerovač(A. E. G. Elektrotech), 90-ty roky 20. stor.
Architekt, stavebná firma Siemens - Schuckert
Typ vlastníctva / pôvodný vlastník Komuna, od r. 1914 mestská
Výrobná kapacita 2 x 87 kW a 56 kW a 2 x 165 V (2) 130 – 440 kWh
Odber Želez, kúpanie, mesto, okolie
Počasné látky Uhlie
Strojové vybavenie Parné stroje Siemens - schuckert.

1929 mala elektrárňeň dve dynamá 350 V, jedno bolo poháňané lokomobilou, druhé trojfázovým elektromotorom. Motor bol napájaný cez transformátor z vedenia 22 000 V od 156. Tretie dynamo s výkonom 50 kW bolo poháňané rýchlotočiacim parostrojom. Ďalej mala jednu akumulátorovú batériu so 180 článkami. Predchádzajúce dynamá mali byť nahradené ortuťovým ušmerovačom. V septembri 1903 prebiehala prípravná práca na verejnom osvetlení. V meste boli namontované stĺpy, ktoré sa však nikdy s verejným osvetlením. Švédci si tam aj úspešne z dobových novin: "Stĺpy napriekajú v uličkách našich ulíc. Oveľa krajšie by bolo, keby dali lampy na strechy domov, ľahko tieto navrhujú tu sú aj prekážkou pre dopravu. Je pravda, že by to nie vyšlo drahšie, ale ten finančný rozdiel nie je taký veľký, že by nad nim bolo treba odvráť." (1)

"V roku 1923 bolo pripojených 948 spotrebičův, do roku 1930 núpaj počet odberateľov na 1490. V roku 1924 mala elektrická rozvodná sieť dĺžku 16 kilometrov. Štadiónom bol Ing. Juraj Romanov. Odberovaný príúd (22 000 V) sa mení v transformáčnej staníc pri batozúčnej staníc (2)

"15. 11. 1930 bola zariadená výroba elektrickej energie. Mesto začalo odberovať príúd od Strojovomých elektrární. Sieť elektrického vedenia a verejného osvetlenia bola v roku 1930 rozšírená na Novú masu a do Kasárňeňeho dvora (priestor okolo novej meštianskej školy a do Čepregho ulice (dnešná Kukučovna ulica)." (2)

1.4.3.1. Vyhodnotenie

Zhrnutie zistených výsledkov výskumu, vzťahy k regiónu, dôležité fakty. Zameriava sa na najdôležitejšie zistenia, ako aj jedinečné vlastnosti objektu – napríklad špeciálne materiálové, alebo konštrukčné zistenia, prípadne zistenia ohľadne druhu typizácie objektu. Posudzovaná je aj miera autenticity, výnimočnosť objektu, vhodnosť využitia a perspektíva zachovania. V tejto časti dokumentačnej karty sú zhrnuté vlastné zistenia o skúmanom objekte, ktoré sú založené na komparácii zistených údajov.

- Význam:
prvenstvá, udalosti
- Hodnoty:
historická, dokumentačná, technologická, vedecká, urbanistická, architektonická, estetická, spoločenská, edukatívno – výchovná, jedinečnosti a typickosti

Situácia, areál Botoha, hranice, objektová sústava, prevádzka, pôvodný aj súčasný stav
Stavebno-historický vývoj Fasáda zo žltých režných tehál
Materiálové konštrukčné riešenie objektu Kompozícia
Dispozícia objektu 491 m²
Dispozícia a prevádzková schéma Pôdorysy, rezy,
Dokumentácia Pôdorysy, rezy,

Súčasno - technický stav pohľadý
Súčasné využitie, stav Dobry
Penzión Tila

Význam Prvenstvá, udalosti
Hodnoty

Literatúra, zdroje (1) HALLON, E.: Industrializácia Slovenska 1918 - 1938. Bratislava : VEDA vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied, 1995. ISBN 80-224-0410-1
(2) ŠVOLIKOVÁ, M. et al.: Levice - monografia mesta. Banská Bystrica : Štúdio Harmony, 2010. ISBN 978-80-89151-27-1
(3) Noviny BARS, Levice : september no 6, 1903. XXXII. evloviyam. 36 strán.

Dátum vyhotovenia listu / aktualizácie 30. 11. 2013

Quellen

Am Schluss der Dokumentationskarte befinden sich die Quellenangaben, das Datum der Erstellung bzw. der Aktualisierung.

Fotodokumentation

Die Fotografien, die der Dokumentierung des Vorhabens dienen, umfassen die Pläne und die Ausführung, von Ganzansichten bis zu architektonischen Details.

Der einheitliche Inhalt der Dokumentationskarte mit den ermittelten Informationen dient der Übersichtlichkeit und kann die weitere Arbeit mit den Daten für interdisziplinäre Forschungen erleichtern. Die Gesamtheit der Dokumentationskarten soll in Zukunft in Form eines interaktiven Bautenverzeichnisses beziehungsweise einer interaktiven Karte der Slowakei zur Verfügung stehen. Trotz der Teilergebnisse bei der Erforschung und Dokumentierung verlassener Industrieobjekte und – Gelände auf dem Gebiet der Slowakei gibt es bislang keine umfassende Datenbank zur Dokumentierung dieser Objekte.

1.5. Klassifizierung der Industriebrachen

Die Industriebrachen können nach unterschiedlichen Parametern eingeteilt werden. Es gibt jedoch keine allgemeinen Prinzipien ihrer Inventarisierung und Klassifizierung, deswegen sind die Statistiken über die Anzahl und Typen der Industriebrachen, sofern sie existieren, nicht vergleichbar. Ohne Vergleichsmöglichkeiten und Nutzung empirischer Erfahrungen, die aus bisher realisierten Referenzprojekten stammen, ist es sehr schwierig, eine Strategie zur Erneuerung alter Industriebauten auszuarbeiten.

Zdroje

V závere dokumentačnej karty sa nachádzajú zdroje, dátum vyhotovenia a prípadnej aktualizácie.

Fotodokumentácia

Fotografie sú za účelom zdokumentovania stavby, sú zoradené od plánov až po fotografie stavby, od diaľkových pohľadov až ku architektonickému detailu.

Prehľadnosť dokumentačnej karty jednotným obsahom zisťovaných informácií by mala napomôcť ďalšej práci s informáciami pre interdisciplinárny výskum objektov. Súbor dokumentačných kariet by v budúcnosti mal byť prístupný formou interaktívneho zoznamu stavieb, prípadne interaktívnej mapy Slovenska. Napriek čiastkovým výsledkom výskumu a dokumentácie opustených priemyselných objektov a areálov na území Slovenska dosiaľ neexistuje komplexná databáza dokumentácia takýchto objektov.

1.5. Rozdelenie brownfieldov

Brownfieldy môžeme deliť podľa rôznych parametrov. Neexistujú však všeobecné zásady ich inventarizácie a klasifikácie, čo je dôvodom, prečo štatistiky o počte a typoch industriálnych brownfieldov nie sú porovnateľné a často tieto štatistiky ani neexistujú. Bez možnosti komparatívneho porovnávania a využitia empirických skúseností z už doteraz realizovaných referenčných projektov, je veľmi obtiažne vytvárať stratégie na obnovu industriálu.

Bei der Einteilung nach der ursprünglichen Nutzung kommen neben Industriebrachen auch Militär- und Eisenbahngelände, ehemalige Schulen, Gefängnisse, Krankenhäuser und landwirtschaftlicher Gebäude in Betracht.¹¹ In meiner Arbeit beschäftige ich mich mit den Industriebrachen, die unter den Brachen hinsichtlich der ursprünglichen Nutzung den größten Anteil bilden.¹²

Die potentielle Nutzung der Industriebrachen hängt von solchen Faktoren ab wie Lage, Ausdehnung, ursprüngliche Funktion, Zustand der Objekte, soziale Verhältnisse in der Region und andere Merkmale.

1.6. Definition der sich aus den Industriebrachen ergebenden Probleme

Die am stärksten von den verlassenen Geländen und Objekten betroffene Gruppe sind die Anwohner, ferner sind die Gemeinden und Regionen, in denen sich diese Objekte befinden, beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigung ergibt sich aus der Abwertung der näheren und ferneren Nachbarschaft von Industriebrachen. Die öden Grundstücke und zerfallenden Gebäude gehen oft mit langfristiger Arbeitslosigkeit in der Gegend einher, was schließlich zur Desintegration der Kommunen führt.¹³

Das Problem bei der Regenerierung von Industriebrachen ist, dass es schwierig ist, eigene finanzielle, technologische und organisatorische Ressourcen zu finden. Langfristige Vernachlässigung lässt die Probleme jedoch nicht kleiner werden, im Gegenteil, ihre Lösung wird im Laufe der Zeit immer teurer. Aber das Geld ist nicht das Hauptproblem bei der Sanierung von Industriebrachen. Am Beispiel einiger Konversionen im Ausland ist zu sehen, dass

Okrem industriálnych brownfieldov, môžeme podľa rozdelenia z hľadiska pôvodného využitia hovoriť aj o vojenských a železničných areáloch, bývalých školách, väzniciach, nemocniciach, pozostatkoch po poľnohospodárskych družstvách a statkoch.¹¹ V mojej práci sa zaoberám industriálnymi brownfieldami ktoré predstavujú najväčší podiel pôvodného využitia brownfieldov.¹²

Potenciál využitia brownfieldov závisí od faktorov ako sú napríklad: poloha, rozsah, pôvodná funkcia, stav objektov, sociálne pomery v oblasti, a iné.

1.6. Definovanie problémov vyplývajúcich z brownfields

Najviac ovplyvnenou skupinou opustenými areálmi sú samotní obyvatelia, obce a regióny v ktorých sa tieto objekty nachádzajú. Negatívne pôsobenie je vyvolané degradáciou územia nachádzajúceho sa priamo, alebo v blízkosti sídel. Schátrané pozemky a rozpadávajúce sa budovy majú spolu s dôsledkami dlhodobej nezamestnanosti škodlivý fyzický ekonomický a sociálny vplyv na okolie a v konečnom dôsledku prispievajú až k dezintegrácii miestnej komunity.¹³

Problémom regenerácie brownfieldov je nedostatočná mobilizácia vlastných finančných, technologických a organizačných zdrojov. Ich dlhodobé zanedbávanie však problémy neuľahčuje a vplyvom času sa zvyšuje aj cena za ich riešenie. Peniaze však nepredstavujú hlavnú problematiku opustených areálov. Na príklade niektorých konverzií zo zahraničia môžeme vidieť, že nesprávnym vyhodnotením potenciálu industriálneho brownfieldu v lokálnom kontexte sa niektoré

11 Bergatt Jackson, Jiřina u.a. (2005)

12 Laut Studie zum Auffinden von Industriebrachen (2008)

Podľa vyhľadávacej štúdie agentúry Czechinvest (2008)

13 Makýš, Oto (2008)

einige Projekte trotz ausreichender Finanzierung wegen der falschen Einschätzung des Potentials der Industriebranchen im lokalen Umfeld im Ergebnis problematisch und ineffektiv waren. Infolge ungeeigneter Konversion kam es in diesen Fällen durch die neue Nutzung zu einer Verschiebung der Siedlungsfunktionen und zur Entstehung neuer Industriebranchen in anderen Gebieten. An anderen Beispielen nicht gelungener Konversion ist zu sehen, dass beim Bemühen um Beseitigung der Industriebranche weitgehend auch das industrielle Erbe beseitigt wurde.

Das größte Problem bei der Konversion von Industriebranchen sind fehlende Strategien, Prioritäten, Rechtsrahmen und Förderprogramme, sowie mangelndes konzertiertes Auftreten der einzelnen an der Konversion beteiligten Seiten. Die industrielle Archäologie ist ein recht neues Wissensgebiet, und bei der Lösung der Probleme stoßen wir auf unzureichende Kenntnisse, Erfahrungen und unzureichende interdisziplinäre Koordinierung, wodurch es bei der Konversion zu Fehlern kommt. In der ehemaligen Tschechoslowakei gibt es kaum Referenzprojekte, die erfolgreiche und dabei nichtdestruktive Strategien für die neue Nutzung der Industriebranchen gefunden haben. Der Zeitaufwand bei der Ausarbeitung der Projekte ist wegen der erforderlichen interdisziplinären Zusammenarbeit sehr hoch. Ein weiteres Problem liegt darin, dass es bislang weder in der Tschechischen, noch in der Slowakischen Republik analytische Instrumente zur Kalkulation der erforderlichen Investitionen gibt.

Für potentielle Investoren ist das ein hohes Risiko. Als wichtigste Risikofaktoren sind zu nennen:

projekty napriek dostatku financií vo výsledku javia ako problematické a neefektívne. Nevhodnou konverziou v týchto prípadoch samotné znovuvyužitie napomohlo k presunu funkcií sídla a prispelo k vytvoreniu nových brownfields v iných oblastiach. Na iných príkladoch neúspešnej konverzie zas môžeme vidieť, že snahou o odstránenie brownfields bolo odstránené vo veľkej miere aj industriálne dedičstvo.

Najväčším problémom brownfields sú neexistujúce stratégie, chýbajúce priority, právne rámce, programy podpory a prístupu jednotlivých strán zúčastnených v procese konverzie. Industriálna archeológia je pomerne nový vedný odbor a pri riešení problémov sa ešte stále stretávame s nedostatočným vzdelaním, skúsenosťami či nedostatočnou medziodborovou koordináciou čo často spôsobujú neodborný prístup k riešeným oblastiam industriálnych brownfieldov. V podmienkach bývalého Československa takmer neexistujú referenčné projekty úspešných a pritom nedeštruktívnych stratégií pre znovuvyužitie brownfields. Výmena informácií medzi jednotlivými intradisciplinárnymi vednými disciplínami a inštitúciami spôsobuje časovú náročnosť projektov. Ďalším problémom je, že zatiaľ na území českej ani slovenskej republiky neexistujú analytické nástroje a zásady na odhadnutie investícií do daného areálu.

Pre potencionálnych investorov brownfieldov je problémom najmä miera rizika investície. Ako hlavné rizikové parametre môžeme definovať:

- Ökologische Altlasten
- Undurchsichtige Eigentumsverhältnisse
- Wirtschaftlichkeit
- Weitere Degradierung des Gebietes
- Höherer Zeitaufwand als geplant
- Höherer Preis als geplant
- wegen der Komplexität des Vorhabens höherer Koordinierungsaufwand bei der Planung und Ausführung
- Zeitrisko in Zusammenhang mit einem möglichen Wandel der Prioritäten am Immobilienmarkt
- Intransparenz und schwierige Rechtsdurchsetzung
- Ekologická záťaž
- Neprehľadné majetkoprávne vzťahy
- Ekonomická realizovateľnosť
- Celková degradácia územia
- Zvýšená časová náročnosť projektu
- Vyššia cena financovaného projektu
- Zvýšené koordinačné komplexnosti projektu a jeho realizácie
- Časové riziko spojené s možnou zmenou priorít realitného trhu
- Transparentnosť a obtiažne vymáhanie práva

1.6.1.1. Ökologische Altlasten

Bezüglich ökologischer Altlasten fehlen meist Informationen über das Ausmaß der Belastung des Grundstücks. Angesichts der Kosten für die Beseitigung dieser Altlasten ist das finanzielle Risiko für den potentiellen Investor sehr hoch. Mit einer Neunutzung von ökologisch belasteten Flächen ist gegenwärtig eigentlich nur im Fall von Standorten zu rechnen, wo der Marktwert des Grundstücks das Risiko aus Altlasten übersteigt. Um das Risiko aus Altlasten zu verringern, sollte für die einzelnen Industriebranchen ein Audit des diesbezüglichen Kostenaufwands erfolgen, dessen Ergebnisse in die umfassende Datenbank eingetragen würden. Dieser Audit sollte in erster Linie im staatlichen Interesse erfolgen, denn die neue Nutzung von Industriebranchen liegt im Interesse des Staates und der Bürger. Bei der Neunutzung von ungenutzten Industriegeländen könnte der Staat landwirtschaftliche Nutzflächen sparen, die gegenwärtig auch wegen neuer Entwicklungsvorhaben eingenommen

1.6.1.1. Ekologická záťaž

Pri enviromentálnej záťaži chýba presná informácia o miere znečistenia pozemku. Vzhľadom na výšku investície spojenú so zneškodnením ekologických záťaží je finančné riziko pre potenciálneho investora vysoké. S opätovným využitím ekologicky zaťažených plôch sa preto dá v súčasnosti uvažovať len v prípade lokality kde hodnota pozemku presahuje svojou trhovou hodnotou riziká vychádzajúce z enviromentálnej záťaže. Ako riešenie pre zníženie rizika z enviromentálnej záťaže by sa mal na náklady spraviť audit jednotlivých priemyselných areálov, ktorého výsledky by boli súčasťou komplexnej databázy. Audit by mal byť v prom rade záujmom štátu, keďže predstavuje pomerne veľké finančné prostriedky a znovuvyužitie brownfieldov je v najmä v záujme štátu a občanov. Pri znovuvyužívaní teraz nevyužitých priemyselných plôch by štát ušetril poľnohospodárske plochy, ktoré sa momentálne redukujú aj vďaka novým rozvojovým plochám. Občania by získali lepšie prostredie, menej rizikových plôch a

werden. Die Bürger hätten den Vorteil einer besseren Umwelt, geringerer Altlasten und des Zustroms neuer Investitionen.

1.6.1.2. Eigentumsverhältnisse

Gerade bei Investitionen größeren Umfangs sind in der ehemaligen Tschechoslowakei die undurchsichtigen Eigentumsverhältnisse ein großes Problem. Es gibt kein wirkungsvolles Rechtsinstrument zur Ordnung von Eigentumsverhältnissen. Bei der Privatisierung des ursprünglichen Volkseigentums in den postkommunistischen Staaten gerieten die Industriegelände zum größten Teil in Privatbesitz. In einer Zeit nicht funktionierenden Rechts während des Zerfalls der Tschechoslowakei kam es zu einem Verkauf des Volkseigentums im großen Maßstab ohne jedwede Strategie oder Stimulierung. Das führte zu einem massenhaften Aufkauf der Grundstücke, Gelände und Objekte des ursprünglichen Volkseigentums durch Spekulanten, die vor allem sich selbst bereichern wollten. Gegenwärtig befinden sich die ehemaligen Industriegelände in den Händen unterschiedlicher Privatbesitzer, und zwecks Konversion müssten die Parzellen und Objekte von anderen aufgekauft werden. Da der Staat die Konversion der Industriebrachen gegenwärtig nicht als seine Priorität betrachtet und die Problematik dieser Gelände vernachlässigt, verfügt er über keinerlei Rechtsmittel, die den potentiellen Investor beim Aufkauf oder der eventuellen Enteignung dieser Immobilien unterstützen könnten.

1.6.1.3. Wirtschaftlichkeit

Eine wichtige Rolle bei der Durchführbarkeit der Konversion spielt der finanzielle Aufwand. Bei der Rekonstruktion von Industrieobjekten hat der Denkmalschutz

prílev nových investícií.

1.6.1.2. Majetkoprávne vzťahy

V našich podmienkach sú majetkoprávne vzťahy veľkým problémom najmä pri investíciách väčšieho rozsahu. Neexistuje tu žiadny efektívny právny nástroj na vyriešenie vlastníckych vzťahov. Po reštrukturalizácii majetkov štátov bývalého sovietskeho bloku sa priemyselné areály stali z veľkej časti predmetom privatizácie. Privatizovanie majetku štátu v období nefunkčných právnych vzťahov vyplývajúcich z rozpadu Československa spôsobila odpredaj štátneho majetku vo veľkom rozsahu bez akejkoľvek stratégie a stimulácie. To následne zapríčinilo hromadné skupovanie pozemkov, areálov a objektov v bývalom vlastníctve štátu, čo využili najmä špekulatívne subjekty ako investíciu pre ich vlastné obohatenie. V súčasnej dobe sa nachádzajú bývale priemyselné areály v rukách rôznych súkromných majiteľov a pri konverzii opustených areálov by v mnohých prípadoch trebalo skupovať parcely a objekty od viacerých vlastníkov. Keďže štát momentálne konverziu industriálnych brownfieldov nemá vo svojich prioritách a problematika týchto areálov sa nerieši, štát nedisponuje žiadnymi právnymi nástrojmi, ktoré by mohli napomôcť potenciálnemu investorovi v odkúpení prípadne vyvlastnení takýchto pozemkov.

1.6.1.3. Ekonomická realizovateľnosť

Dôležitým faktorom pre realizovateľnosť konverzie je jej finančná nákladnosť. Do obnovy priemyselných budov vstupuje pamiatková ochrana a akoby na druhej strane

mitzureden, was natürlich den Aufwand erhöht. Deswegen ist ein sehr wichtiger Teil der Planung die konstruktive und objektive Einschätzung der einzelnen Argumente auf beiden Seiten. In der Tschechischen Republik gilt als strategisches Projekt nach den Kriterien der nationalen Strategie im Bereich Neunutzung von Industriebrachen ein Vorhaben mit einer Ausdehnung von mindestens 200 Hektar, oder von 100 Hektar, wenn das ungenutzte Gelände im Intravillan liegt.

14

Mit der wirtschaftlichen Durchführbarkeit der Renovierung von Industriebrachen beschäftigte sich im Jahr 2005 das internationale Projekt „CABERNET“, welches nach dem Aspekt der Rentabilität 3 Typen von Industriebrachen identifizierte.

Kategorie A: Sich selbst entfaltende Projekte an Standorten, wo die Revitalisierung wirtschaftlich ausgezeichnet durchführbar ist. In diesem Fall handelt es sich insbesondere um vom Privatsektor durchgeführte Vorhaben.

Kategorie B: Potentielle Entwicklungsprojekte an Standorten, wo die Revitalisierung wirtschaftlich kaum Gewinn verspricht. Hier kommt häufig die „PPP-Finanzierung“ zum Tragen (öffentlich-private Partnerschaft), bei denen zum Beispiel die örtliche Selbstverwaltung geeignete Bedingungen und administrative Lösungen zur Förderung des Projektes einstellen kann.

Kategorie C: Objekte mit gewissen Einschränkungen an Standorten, wo die Konversion der Objekte und Gelände nicht gewinnträchtig ist und somit vom öffentlichen Sektor abhängt. Zur Finanzierung der Projekte aus dieser Kategorie sind öffentliche Mittel oder spezielle Lösungen erforderlich.

ekonomická nákladnosť. Veľmi dôležitou časťou návrhu obnovy je preto konštruktívne a objektívne zhodnotenie jednotlivých argumentov na oboch stranách. V Českej Republike sa strategickým projektom podľa kritérií národnej stratégie v oblasti znovuvyužitia industriálnych brownfieldov rozumie zóna o výmere minimálne 200 hektárov, alebo 100 hektárov ak je zóna lokalizovaná v zastavanom, ale nevyužívanom území.¹⁴

Ekonomickou realizovateľnosťou regenerácie brownfieldov sa v roku 2005 zaoberal medzinárodný projekt CABERNET, ktorý identifikoval 3 typy brownfieldov z hľadiska ich ekonomickej rentability.

Kategória A: Samorozvíjacie projekty, lokality kde je revitalizácia vynikajúco ekonomicky realizovateľná. V tomto prípade sa jedná najmä o projekty revitalizované súkromným sektorom.

Kategória B: Potencionálne objekty pre rozvoj, kde revitalizácia takýchto areálov je na hranici dosiahnutia zisku. Projekty sú často realizované formou súkromno-verejného partnerstva, ktoré môže podporiť lokálna samospráva nastavením vhodných podmienok a administratívnych riešení pre podporu projektu.

Kategória C: Objekty s určitým obmedzením, kde konverzia objektov a areálov v tejto lokalite nie je zisková a závisí preto od verejného sektora. Na financovanie projektov v tejto kategórii sú potrebné verejné zdroje, alebo špecifické riešenia.

14 Nationalstrategie zur Regenerierung von Industriebrachen (2008)
Národná stratégia regenerácie brownfieldov, 2008

Es ist gut, die Industriebrachen in die einzelnen Kategorien einzuordnen, um die richtige Revitalisierungsstrategie zu finden. Vorhaben an lukrativen Standorten in Städten lassen sich meist in die Kategorie A einordnen. Als Beispiel ist das Vorhaben Eurovea in Bratislava zu nennen, wo sich das alte Hafengelände allmählich zu einem multifunktionalen Zentrum gewandelt hat. Heute liegt der Standort an der Grenze zum Stadtkern und bot dem Investor ausreichende Kostendeckung sowie Gewinnchancen, welche die Kosten für die Beseitigung der Altlasten überstiegen. Wenn die Standorte auf lukrativen Grundstücken in großen Städten liegen, bietet dies den Privatinvestoren eine Garantie für die Rentabilität ihrer Vorhaben.

Zatriedenie industriálnych brownfieldov do jednotlivých kategórií je vhodné pre vyhodnotenie správnej stratégie regenerácie. Projekty, ktoré sa nachádzajú v lukratívnych lokalitách mesta sa zväčša dajú zatriediť do kategórie typu A. Ako príklad môžeme uviesť projekt Eurovea v Bratislave, kde sa areál starého prístavu postupne mení na multifunkčné centrum. Lokalita ktorá sa dnes nachádza na hranici z užším centrom mesta poskytla investorovi dostatočné krytie nákladov a zisk z daného projektu prevýšil investované náklady do odstránenia environmentálnej záťaže. Náklady na sanáciu území nachádzajúcich sa na lukratívnych pozemkoch veľkých miest sú zárukou vysokej ekonomickej efektívnosti pre súkromných investorov.



Abb.5. Beispiel von der Investitionen TYP A - ursprüngliche Industriebrache in Bratislava, ist heute neue Stadtviertel

Obr.5. Príklad Investície typu A - pôvodne Industriálny brownfield v Bratislave je dnes novou mestskou štvrtiou

Investitionen vom Typ B werden in der Slowakei nur selten getätigt. Neben der geringen Wirtschaftskraft von kleineren Städten und Gemeinden liegt hier das Problem auch im mangelnden Vertrauen zwischen öffentlichem und privatem Sektor. Zu solchen Vorhaben lässt sich der Speicher Nr. 7 rechnen, der in Zusammenarbeit mit der Stadt ebenfalls im Rahmen des Projekts Eurovea revitalisiert worden ist.

Investície typu B sa zatiaľ na území slovenska realizujú len v minimálnej miere. Okrem nízkej ekonomickej sily menších miest a obcí je problémom aj vzájomná dôvera privátneho a súkromného sektora. Medzi jeden z takýchto projektov môžeme zaradiť sklad č. 7 revitalizovaný v spolupráci s mestom taktiež v rámci projektu Eurovea.

Abb.6. Foto von Lager Nr. 7 in Bratislava vor der Sanierung



Obr.6. Fotografia skladu č.7 pred sanáciou

Abb.7. Lager Nr. 7 in Bratislava nach der Sanierung



Obr.7. Sklad č.7 po sanácii

In die Kategorie vom Typ C fallen aus den Mitteln der kommunalen Selbstverwaltungen finanzierte Projekte. Es handelt sich zum Beispiel um die Beseitigung von Altlasten im Interesse der Öffentlichkeit. Als Beispiel lässt sich die Beseitigung der Deponie für toxische Abfälle aus dem ehemaligen Steinbruch in Devinská Nová Ves anführen, wo anschließend ein Park angelegt wurde.

Abb.8. Steinbruch als erfolgreichstes Beispiel der kommunal finanzierten Sanierung

Obr.8. Lom je úspešným príkladom sanácie financovanej zo zdrojov samosprávy

V kategórii typu C sú projekty financované zo zdrojov samospráv. Ide tu napríklad o odstránenie enviromentálnej záťaže, ktorá je v záujme širšej verejnosti. Ako príklad môže uviesť odstránenie skládky toxického odpadu z bývalého lomu v Devínskej Novej Vsi a jeho následná regenerácia na park.



Neben diesen drei Kategorien gibt es noch eine spezielle Gruppe von verlassenen Arealen an Standorten, bei denen sich keine neue Funktion anbietet, weil das Angebot an Grundstücken die Nachfrage übersteigt. Deswegen erfordert die Revitalisierung solcher Standorte ein spezielles Programm.

Mimo týchto 3 kategórií sa vyskytuje ešte špeciálna skupina opustených areálov v nekomerčných lokalitách, u ktorých sa nepredpokladá potenciál novej funkcie a to z dôvodu prevýšenia ponuky nad dopytom. Využitie takýchto objektov potrebuje preto zvláštny program.

1.7. Der Prozess der Regenerierung von Industriebrachen

Entsprechend der tschechischen Strategie zur Regenerierung von Industriebrachen aus dem Projekt PHARE im Jahr 2004¹⁵ sind im Prozess folgende Phasen zu definieren:

- Rekultivierung
- Definition von Zielen und Projektvorbereitung
- Abriss und Sanierung
- Dekontaminierung
- Erneuerung und Terraingestaltung
- Neubau
- Infrastruktur und Dienstleistungen
- Bau von Objekten
- Betrieb und Instandhaltung

Rekultivierung - bedeutet Erneuerung der Bedingungen auf dem betreffenden Gelände so, dass sie einer grünen Wiese entsprechen, also Rückkehr der Industriebrachen zu einem Zustand, wie er neuen Entwicklungsflächen entspricht. Der Nachteil ist, dass das Erreichen dieses Zustands aufwändig ist und aus öffentlichen Mitteln finanziert werden muss. Der öffentliche Sektor hat meist kein Interesse, Geld für eine Revitalisierung / Rekultivierung auszugeben.

Definition von Zielen und Projektvorbereitung – umfasst auch die Vorbereitung des Arbeitsprogramms und der Ausschreibungen. Diese Phase sollte noch vor Aufnahme der Arbeiten auf der Baustelle abgeschlossen werden.

Die Nationale Strategie zur Regenerierung der Industriebrachen hat die Ziele für die erneute Nutzung wie folgt festgelegt:

1.7. Proces regenerácie brownfields

Podľa Českej stratégie pre regeneráciu brownfieldov z projektu PHARE v roku 2004¹⁵ boli v procese regenerácie definované tieto fázy:

- Rekultivácia
- Definovanie cieľov projektu a príprava
- Demolácia a asanácia
- Dekontaminácia
- Obnova a terénne úpravy
- Nová výstavba
- Infraštruktúra a služby
- Výstavba objektov
- Prevádzka a údržba

Rekultivácia - znamená obnovenie podmienok na danom území tak, že zodpovedajú zelenej lúke - to znamená opätovné vrátenie areálov industriálnych brownfieldov do stavu ktorý je na nových rozvojových plochách. Nevýhodou je že dosiahnutie takéhoto stavu môže byť nákladné a je financované z verejných zdrojov. Verejný sektor zväčša nemá záujem investovať do revitalizácie čo túto možnosť robí nepravdepodobnou.

Definovanie cieľov projektu a príprava - zahŕňa prípravu programu prác a vypísanie výberových konaní. Celá fáza by mala prebehnúť ešte pred začiatkom prác na stavenisku.

Národná stratégia regenerácie brownfieldov stanovila ciele pre opätovné využitie a to:

15 Brinckerhoff, Persons (2004)

1.7.1.1. Mittelfristige Ziele:

- Maximale Einbeziehung der zugänglichen europäischen Ressourcen für die Regenerierung der Industriebrachen,
- Berücksichtigung einer möglichen Regenerierung von Industriebrachen zu anderen als industriellen Zwecken, wie zum Beispiel städtische Infrastruktur, zivile Nutzung, Agrikultur, Wohnen,
- Entwicklung eines Systems der Wissensvermittlung im Bereich Regenerierung von Industriebrachen und Professionalisierung der öffentlichen Verwaltung in dieser Problematik

1.7.1.2. Langfristige Ziele:

- Verringerung der Anzahl von Industriebrachen und der Vereinnahmung von landwirtschaftlichem Boden für Neubauten in Einklang mit den Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung
- Qualitätsverbesserung des urbanisierten Milieus und sozioökonomische Entfaltung der betroffenen Regionen
- Gezielte und effektive Nutzung der öffentlichen Mittel zur Förderung der Regenerierung von Industriebrachen dort, wo ein öffentlicher Eingriff unerlässlich und begründet ist.

(„Strategie zur Regenerierung von Industriebrachen“, ČR 9.7.2008)¹⁶

1.7.1.1. Strednedobé ciele:

- Maximálne zapojenie dostupných európskych zdrojov pre regeneráciu brownfieldov,
- Zohľadnenie možnosti regenerácie brownfieldov pre iné ako priemyselné využitie ako napr. Zmiešaná mestská infraštruktúra, občianske využitie, agrikultúra, bývanie
- Rozvoj systému vzdelávania v oblasti regenerácie brownfieldov a zabezpečenia profesionalizácie verejnej správy v rámci tejto problematiky

1.7.1.2. Dlhodobé ciele:

- Zníženie počtu brownfieldov a zaberania poľnohospodárskej pôdy pre novú výstavbu v súlade s princípmi udržateľného rozvoju
- Zlepšenie kvality urbanizovaného prostredia a socioekonomický rozvoj postihnutých regiónov
- Cílené a efektívne využitie verejných prostriedkov pre podporu regenerácie brownfieldov, tam kde je verejný zásah nevyhnutný a odôvodnený

(Stratégia na regeneráciu brownfieldov, ČR 9.7.2008)¹⁶

16 Nationalstrategie zur Regenerierung von Industriebrachen (2008)
Národná stratégia regenerácie brownfieldov, 2008

Die nationale Strategie sollte behilflich sein bei der Definition der Projektziele, die einzelnen Punkte sollten bei den Konversionsvorhaben in der Tschechischen Republik berücksichtigt werden.

Abriss und Sanierung – diese Phase der Regeneration von Industriebrachen ist fast bei jeder Konversion unerlässlich. Die Beseitigung von Gebäuden und anderen Konstruktionen, die nach der Konversion keinen neuen Zweck erfüllen werden und sich in einem desolaten Zustand befinden, ist ein legitimer Schritt im Prozess der Konversion, falls die Objekte nicht vom historischen oder gesellschaftlichen Gesichtspunkt her bedeutend sind. Dieser Teil des Konversionsprozesses von Industriebrachen umfasst auch die Liquidierung gefährlicher Abfälle, die sich auf diesen Arealen befinden. Die Sanierung des Geländes kann ein sehr kostspieliger Posten sein, vor allem, wenn Hochbauten abgerissen werden müssen.

Dekontaminierung – diese Phase umfasst die Beseitigung und Deponierung oder Reinigung von kontaminiertem Erdreich, von Abfällen und vom Grundwasser. Die häufigsten Kontaminanten sind: Asbest, Erdölprodukte, andere gefährliche Stoffe, eventuell Munition aus Kriegszeiten. Im Fall bestimmter Industriegelände ist gerade dieser Schritt finanziell und zeitlich der anspruchsvollste. Es müssen die wirkungsvollsten zur Verfügung stehenden Technologien und Verfahren gefunden werden, denn diese Phase kann – in Abhängigkeit vom Grad der Kontaminierung – sogar mehrere Jahre dauern.

Erneuerung und Terraingestaltung – dieser Teil des Prozesses ist - je nach geplanter neuer Nutzung - nur in einigen Fällen unerlässlich. Er umfasst die Stabilisierung des

Národná stratégia by mala byť nápomocná pri definovaní cieľov projektu a jednotlivé body by mali byť zohľadnené do realizovaných projektov konverzií industriálnych brownfieldov v Českej Republike.

Demolácia a asanácia - táto fáza regenerácie brownfieldov je nevyhnutná takmer pri každej konverzii. Odstránenie budov a iných konštrukcií, ktoré po konverzii nebudú mať nový účel a sú už v dezolátnom stave je legitímnym procesom obnovy ak demolované objekty nie sú významné z historického, alebo spoločenského hľadiska. Táto časť procesu obnovy priemyselných oblastí zahŕňa aj likvidáciu nebezpečných odpadov ktoré sa v týchto areáloch nachádzajú. Sanácia území môže byť nákladná položka, obzvlášť ak je nevyhnutné odstraňovať pozemné stavby.

Dekontaminácia - táto fáza zahŕňa odstránenie a uloženie, alebo vyčistenie kontaminovanej zeminy, odpadov a podzemných vôd. Najčastejšími zdrojmi kontaminácie sú: azbest, ropa, rôzne nebezpečné látky, prípadne munícia z vojnových časov. Pri niektorých industriálnych areáloch je táto činnosť finančne aj časovo najnáročnejšia. Treba zvážiť najefektívnejšie dostupné technológie a postupy, pretože táto fáza môže trvať v závislosti od miery kontaminácie aj niekoľko rokov.

Obnova a terénne úpravy - táto časť procesu obnovy je nevyhnutná v závislosti od nového využitia, len v niektorých prípadoch. Zahŕňa stabilizáciu terénu a terénne úpravy plochy.

Terrains und die Flächengestaltung. Das Anlegen von Rasenflächen und das Pflanzen neuer Bäume erhöhen die Attraktivität und die Verkaufbarkeit der Grundstücke unter Industriebrachen.

Neubau – gebaut werden diejenigen Objekte, welche die Neunutzung der Industriebrachen ermöglichen. In Abhängigkeit von der geplanten Konversion können die Neubauten vom privaten oder vom öffentlichen Sektor verwirklicht werden, eine dritte Form ist die PPP – öffentlich-private Partnerschaft.

Infrastruktur und Dienstleistungen – einige öffentliche Investitionen, zum Beispiel in die Infrastruktur, können anschließend für Vorhaben des Privatsektors genutzt werden. Durch den Bau von neuen Straßen, Parkplätzen, öffentlicher Beleuchtung, Wasserleitung und Kanalisation, Strom- und Gasleitungen, Fernheizung, Fernmeldekabel und anderen Versorgungsleitungen verbessern sich die Bedingungen für potentielle Investoren und steigt das Interesse an den neu erschlossenen Grundstücken.

Bau von Objekten – es handelt sich um die üblichen Bauten. Dieser Prozessschritt kommt in Betracht, wenn der öffentliche Sektor Interesse an der Nutzung der Gebäude hat, oder die Gebäude für den Verkauf oder die Vermietung errichtet wurden, weil kein geeigneter Investor gefunden wurde.

Betrieb und Instandhaltung – dieser Prozessschritt ist relevant, wenn die Objekte vermietet werden. Entscheidend sind die kommunalen Selbstverwaltungen. Niedrige Mietzinseinnahmen infolge von Problemen am Immobilienmarkt können das Projekt gefährden.

Zatrávnenie a výsadba nových stromov zvyšuje atraktivnosť a predajnosť plôch industriálnych brownfieldov.

Nová výstavba - jedná sa o nevyhnutné nové objekty, ktoré umožnia znovuvyužitie industriálneho brownfieldu. V závislosti od plánovanej konverzie môže byť realizovaná súkromným, verejným sektorom, alebo prostredníctvom PPP projektov – Public Privat Partnership.

Infraštruktúra a služby - niektoré verejné investície, ako napríklad infraštruktúra, môže byť následne použitá pre projekty súkromného sektoru. Vybudovaním nových komunikácií, parkovísk, verejného osvetlenie, vodovodných a kanalizačných sietí, električky, plynu, horúcovodov, telekomunikácií a ďalších sietí sa zlepšujú podmienky pre investorov a zvyšuje záujem o investovanie v oblasti.

Výstavba objektov - sú to bežné projekty výstavby. Prichádza do úvahy v prípadoch, keď má záujem užívať budovy verejný sektor, alebo pri výstavbe budov na predaj, prípadne prenájom keď nie je nájdený vhodný investor.

Prevádzka a údržba - je relevantné najmä ak budú objekty prenajímané. Rozhodujúce sú miestne zastupiteľské orgány. Nízke príjmy v dôsledku problémov trhu môžu byť ohrozením projektu.

1.8. Strategie

Eine der Hauptaufgaben für die erfolgreiche Konversion von Industriebrachen ist es, den Standort gründlich zu analysieren und seine sozialen und kulturellen Aspekte richtig einzuschätzen. Ausgehend von den gründlichen Analysen ist dann eine geeignete neue Nutzung zu finden, als die Voraussetzung für die erfolgreiche Konversion ehemaliger Industriegelände. Die neue Nutzung sollte nachhaltig sein. Ferner ist es wichtig, alle wirtschaftlichen Parameter in Zusammenhang mit den Erfordernissen und dem Potential des Standortes zusammenzufassen. Um Nachhaltigkeit bei der neuen Nutzung von Industriebrachen zu erreichen, sind interdisziplinäre Forschung und Kreativität bei der Problemlösung erforderlich. Es bieten sich heute bereits einige Beispiele für erfolgreich revitalisierte Areale. Erfahrungen aus dem Westen, wo man sich bereits länger mit der Umwandlung von Industriebrachen beschäftigt, sollten auch in der ehemaligen Tschechoslowakei anwendbar sein. In den Ländern des ehemaligen Ostblocks sind jedoch auch ganz neue Probleme entstanden, die bei der Konversion in Westeuropa nicht in Erscheinung getreten sind. Eine zufriedenstellende Lösung erfordert eine Auseinandersetzung mit den örtlichen Bedingungen und eine gründlicher Erkundung direkt im Terrain.¹⁷ Doch nicht alle Industriegelände sind für eine neue Nutzung prädestiniert. Aus unterschiedlichen Gründen ist bei einigen Industriebrachen keine neue nachhaltige Nutzung möglich.¹⁸

Es gibt unterschiedliche Haltungen in der Frage, wie das industrielle Erbe geschützt werden sollte. Aus bereits abgeschlossenen Konversionen können die bei den einzelnen

1.8. Stratégie

Jedným z hlavných úloh pri riešení opustených výrobných areálov pre ich úspešnú konverziu je analyzovať riešenú lokalitu a správne vyhodnotiť sociálne a kultúrne aspekty daného miesta. Vhodné nastavenie nového využitia z dôkladne pripravených analýz je predpokladom k úspešnej konverzii starých industriálnych areálov. Nové využitie by malo byť dlhodobu udržateľné. Dôležitými faktormi ovplyvňujúcimi úspešnosť konverzie je zosumarizovanie všetkých ekonomických parametrov v súvislosti s potrebami a potenciálom danej lokality. Trvalá udržateľnosť nového využitia industriálnych brownfieldov vyžaduje interdisciplinárny výskum a kreatívny prístup k riešenému problému. Dnes sa ponúka už viacero príkladov úspešne revitalizovaných areálov. Využitie skúseností západu, kde sa premena priemyselných areálov rieši už dlhší čas by sa mohla zdať ako aplikovateľný spôsob konverzie aj na území bývalého Československa. Na území krajín bývalého východného bloku sa však vygenerovali aj úplne nové problémy, s ktorými sa pri konverziách v oblasti západnej Európy nestretávame. Uspokojivé riešenie vyžaduje vyrovnanie sa s lokálnymi podmienkami a dôkladný prieskum priamo v teréne.¹⁷ Nie všetky industriálne areály sú predurčené na nové využitie. Existujú aj také brownfieldy, kde z rôznych dôvodov dlhodobu udržateľné nové využitie nie je možné.¹⁸

Ku spôsobu ochrany industriálneho dedičstva rôzne prístupy. Z už realizovaných konverzií industriálnych brownfieldov môžeme odvodiť stratégie, ktoré boli v jednotlivých

17 Scharnholtz, Lars (2008)

18 Bergatt Jackson, Jiřina u.a. (2005)

Lösungen genutzten Strategien abgeleitet werden, anschließend lässt sich der Erfolg des Projektes einschätzen. Ein Vorhaben des „Instituts für neue Industriekultur“ (INIK), das als Zusammenarbeit zwischen der deutschen und der polnischen Seite im Bereich Konversion von Industriebrachen entstanden ist, bemüht sich um Objektivität in der Frage der Durchführbarkeit von Konversionen verlassener Industriegelände unter den jeweiligen örtlichen Bedingungen. Das Institut ist bemüht, alle interessierten Gruppen der Öffentlichkeit aus beiden Ländern in die Bewusstseinsbildung über ehemalige Industriegelände einzubeziehen, und vor allem widmet es sich der Aufgabe, diejenigen Menschen auszubilden, die anschließend in Fragen der Konversion von Industriebrachen die Entscheidungen fällen werden. Nach Untersuchungen in grenznahen polnischen Gebieten kam man zu der grundlegenden Erkenntnis, dass „die in die Entwicklung geflossenen Finanzen und Mühen nur dann Erfolg bringen können, wenn das Potential des gegebenen Standortes detailliert untersucht wurde.“ „Ein Programm für die Umgestaltung der ursprünglichen materiellen Substanz des Gebäudes lässt sich nur aufgrund einer Analyse der oft heterogenen Interessen der Projektteilnehmer, der unterschiedlichen finanziellen Kanäle und der möglichen Konzeptionen der Betreiber oder Institutionen ausarbeiten. Für die Analyse werden nicht allein architektonische oder ökonomische Strategien benötigt, sondern eher interdisziplinäre Prinzipien, die sich gleichermaßen mit den planerischen, gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Aspekten beschäftigen.“¹⁹

riešeniach využité a následne hodnotiť mieru ich úspešnosti. Projekt Inštitútu pre novú industriálnu kultúru - INIK, ktorý vznikol ako spolupráca medzi nemeckou a poľskou stranou v oblasti konverzie industriálnych areálov sa usiluje o nájdenie objektivity v otázke realizovateľnosti obnovy opustených priemyselných areálov v lokálnych podmienkach. Snahou inštitútu je zapojenie zainteresovaných skupín verejnosti oboch krajín, do systému zvyšovania povedomia o bývalých priemyselných areáloch a predovšetkým o cieľené vzdelávanie skupiny ľudí, ktorí budú následne prijímať rozhodnutia v otázkach obnovy industriálnych brownfieldov. Po výskume v oblasti poľského pohraničia bol základným poznatkom fakt, že: „financie a úsilie vložené do rozvoja môžu priniesť úspech len vtedy ak podrobne preskúmate potenciál danej lokality.“ „Program pre riešenie pôvodnej hmotnej substancie budovy ide postaviť iba na základe analýzy často heterogénnych záujmov všetkých účastníkov projektu, rôznych peňažných a finančných kanálov a možných koncepciách prevádzkovateľov či inštitúcií. Pre analýzu sú potrebné nie len čisto architektonické, alebo ekonomické stratégie, ale skôr interdisciplinárne princípy, ktoré budú projektovými a plánovacími, spoločenskými, kultúrnymi a ekonomickými aspektami zaoberať rovnocenne.“¹⁹

19 Scharnholz, Lars (2008)

1.8.1. Methoden zur Ausarbeitung der Strategien

Die Analyse ist der erste Schritt. Es folgen die Beschreibung des Objekts, seiner Geschichte, die Identifizierung der veränderungswilligen Kräfte, der Probleme, die Untersuchung der Alternativen, Identifizierung der potentiellen Finanzierungsquellen und der interessierten Rechtsträger, einschließlich ihrer Motive und Interessensprofile. Das System der Kriterien zur Analyse besteht aus vier Hauptgruppen: wirtschaftliche, environmentale, soziale und städtebauliche Kriterien.²⁰

Die zweite Phase widmet sich der Ausarbeitung von Visionen. Es handelt sich eigentlich um die Einschätzung der Potentiale und um die Identifizierung der erwarteten Outputs. In dieser Phase können mehrere Szenarien ausgearbeitet werden, welche Methoden zur Definition von Perspektiven für das betreffende Gelände in sich verbinden. Die einzelnen Alternativen fußen auf subjektiven Überlegungen, Visionen und Prognosen. In diesen Prozess müssen die gegenwärtigen und die potentiellen Investoren einbezogen werden.

Der dritte Schritt ist die Bewertung. Diese umfasst die detaillierte Definition der Inputs, der Ressourcen und der Indikatoren für die erwarteten Outputs. Es handelt sich um den Vergleich der aus der Analyse hervorgegangenen Daten und Potentiale unter Berücksichtigung der Projektziele. Die anschließende unparteiische Bewertung der Lage und die Mediation der Interessen führen zur Festlegung des weiteren Vorgehens und zur Definition der Prioritäten.

Die vierte Phase ist die Ausarbeitung der Strategie. Es werden die zur Verfügung stehenden Quellen für die einzelnen Inputs

1.8.1. Metódy na dosiahnutie stratégií

Prvým krokom je analýza. Popis stavu objektu, histórie, identifikácia síl na zmenu, problémov, prieskum alternatív, potenciálnych zdrojov financovania a určenie zainteresovaných subjektov, vrátane ich motivácie a profilov a záujmu. Sústava kritérií na analýzu pozostáva zo štyroch hlavných skupín: ekonomické kritériá, environmentálne kritériá, sociálne kritériá a kritériá urbanistickej štruktúry.²⁰

Druhá fáza je fáza tvorby vízií. Je to vlastne odhadnutie potenciálov brownfields ako aj identifikácia očakávaných výstupov. Táto fáza umožňuje vytvárať viaceré scenáre, ktoré zahŕňajú spájanie metód zameraných na definovanie perspektív pre dané územie. Jednotlivé alternatívy sú založené na subjektívnom uvažovaní, víziách a predvídaní. Do tohoto procesu je dôležité zainteresovať súčasných a potencionálnych investorov.

Tretím krokom je hodnotenie. Malo by obsahovať podrobné definovanie vstupov, zdrojov, a indikátorov očakávaných výsledkov. Ide o porovnávanie zistených údajov z analýzy a potenciálov s prihliadnutím na cieľ projektu. Následné nestranné hodnotenie situácie a mediácia záujmov stanovuje cieľ ďalšieho postupu a definuje spájajúce priority.

Štvrtou fázou je samotné vytvorenie stratégie. Identifikujú sa dostupné zdroje pre jednotlivé vstupy, definujú ciele projektu,

²⁰ Petriková, M.; Finka, M., (2007): (S.22-25)

identifiziert, ferner die Ziele des Projekts, ausgewertet werden die Risiken, und ungeeignete Verfahren werden ausgeschlossen. Ausgearbeitet werden ein Maßnahmenplan zur Restaurierung von Gebäuden sowie ein Aktionsplan. Zur Strategie gehört auch ein Finanzierungsplan, in dem mögliche Varianten der Kosten, der Organisationsstrukturen und Institutionen beschrieben werden. Der Aktionsplan beschreibt die Einzelschritte zur Durchführung des Projekts in der realen Zeit im realen Raum.

Die letzte Phase ist das Monitoring. Es handelt sich um eine retrospektive Einschätzung dessen, ob das Projekt als erfolgreich zu bezeichnen ist, Problemstellen und deren Lösung werden identifiziert. Diese Tätigkeit ist für die nachhaltige Entfaltung und für die Entwicklung neuer Strategien, ausgehend von den Outputs der implementierten Lösungen, wichtig.

1.8.2. Beispiele für Strategien

Die Kommunen sind sich oft der Probleme und Risiken in Verbindung mit den Industriebranchen auf ihrem Territorium nicht bewusst. Gerade sie sollten die Initiative ergreifen und Druck ausüben, damit diese Gelände wieder in die Städte integriert werden. Die kommunalen Selbstverwaltungen verfügen über ein bedeutendes Instrument zur Bestimmung des Schicksals von Industriebranchen auf ihrem Gebiet – über die Raumplanung. Im ersten Schritt sollten die Kommunen die problematischen Gebiete definieren und Analysen zur Informationssammlung vorbereiten. Dazu gehören Angaben über die Eigentümer der Grundstücke und Gebäude, Untersuchung der ökologischen Altlasten, Bestimmung des Istzustands der Gebäude und andere Parameter. Die kommunalen

vyhodnotia sa riziká a vylúčia nevhodné postupy. Vytvorí sa opatrenia na obnovu budovy a navrhne sa akčný plán. K stratégii sú vypracované finančné náklady a sú tu popísané možné varianty nákladov, modely organizačných štruktúr a inštitúcií. Akčný plán pozostáva z jednotlivých krokov realizácie projektu v reálnom čase a priestore.

Poslednou fázou je monitorovanie. Jedná sa o retrospektívne hodnotenie, ktoré stanoví ako bol projekt úspešný, identifikuje problémové miesta a riešenia. Táto činnosť je dôležitá pre dlhodobu udržateľný rozvoj a vývoj nových stratégií, založených na výstupoch z implementovaných riešení.

1.8.2. Příklady strategií

Obce si často neuvedomujú problémy a riziká spojené s industriálnymi brownfieldami na svojom území. Práve oni by však ako iniciátor mali začať s tlakom na riešenie a opätovné začlenenie takýchto území do spoločnosti. Samosprávy disponujú významným nástrojom ovplyvňujúcim územia brownfields na svojom území - a to možnosťou územného plánovania. V prvom kroku by obce mali definovať problémové územia a pripraviť analýzy za účelom zistenia informácií. To zahŕňa zistenie vlastníkov pozemkov a budov, prieskum ekologických záťaží na stávajúcich pozemkoch, zistenie stavu budov, a ďalšie parametre. Miestne samosprávy by mali aktívne pomáhať potencionálnym investorom pri komunikácii s majiteľmi pozemkov a zistiť možnosti z hľadiska čerpania fondov na podporu

Selbstverwaltungen sollten die potentiellen Investoren bei der Kommunikation mit den Grundstückseignern unterstützen und nach Möglichkeiten suchen, wie Fonds zur Entwicklungsförderung ausgeschöpft werden könnten. Durch geeignete Regulierung von Neubautätigkeit können die Selbstverwaltungen zur Erhöhung der Attraktivität verlassener Areale beitragen. Auch sollte von Seiten der Städte und Gemeinden Druck ausgeübt werden, damit die Problematik der Industriebrachen auf der Ebene legislativer Reformen mit Zielrichtung auf die Konversion von Industriebrachen in Angriff genommen wird, zum Beispiel durch Schaffung von Rücklagen zur Beseitigung von ökologischen Altlasten, bzw. zur Deckung verborgener Risiken bei Konversionsvorhaben. Es liegt im Interesse des Staates, die Riskanz von Investitionen in derartige Areale zu minimieren. Durch Beschränkung von Bautätigkeiten „auf der grünen Wiese“ seitens des Staates könnte eine Steigerung der Attraktivität von auf eine Konversion wartende Flächen erreicht werden. Das Einleiten von Investitionsvorhaben auf Industriebrachen ist jedenfalls im Interesse des Staates, deshalb sollte er auch den ersten Schritt für die Minimierung von Risiken tun. Erst nach dem Start der Rekonstruktion mit den richtig eingestellten strategischen Zielen und dem klar definierten Maß an Risiken ist zu erwarten, dass auch Investoren aus der Privatwirtschaft einsteigen.

Um die Neunutzung von Industriebrachen attraktiver zu machen, müssen möglichst kurzfristig umfassende Datenbanken der Industriebrachen im örtlichen Kontext zur Verfügung gestellt werden. Die komplexe Analyse auf allen Ebenen – von der lokalen bis zur gesamtstaatlichen – sollte in

rozvoja. Vhodnou reguláciou novej zástavby by samosprávy mohli prispieť k zatraktívneniu opustených areálov. Následne by sa mal vyvinúť tlak jednotlivých miest a obcí, na riešenie problematiky brownfields na úrovni právnych reforiem, ktoré by mohli podporiť konverziu brownfieldov. To napríklad vytvorením rezerv na odstránenie ekologických záťaží, či odstánením skrytých rizík projektov konverzií. Je aj v záujme štátu, aby eliminoval riziká investícií do takýchto areálov. Obmedzením výstavby na „zelených lúkach“ v štátnom merítku, by sa mohlo prispieť k zatraktívneniu plôch čakajúcich na konverziu. Naštartovanie investičných zámerov je nevyhnutne v záujme štátu, ktorý spraví prvý krok k eliminácii rizík, zakonzervovaniu, alebo obnove brownfieldov. Až po naštartovaní obnovy so správne nastavenými strategickými cieľmi a jasne definovanou mierou rizík, môžeme očakávať nástup investorov zo súkromnej sféry.

Pre zatraktívnenie opätovného využitia brownfieldov je nevyhnutné aby sa v čo najkratšom čase dokončili komplexné databázy industriálnych brownfieldov v lokálnom kontexte. Komplexná analýza na lokálnych až národných úrovniach by mala jednotne hodnotiť potenciál opustených areálov a

einheitlicher Weise das Potential der verlassenen Gelände und Gebäude bewerten. Die Datenbank der einzelnen Industriebranchen wäre ein positiver Beitrag für eine raschere Orientierung interessierter Personen in der betreffenden Problematik und würde auch den Vergleich der verlassenen Areale ermöglichen. Dank zugänglicher Informationen wäre zu erwarten, dass sich die Anzahl potentieller Investoren erhöht, weil sie das Risiko besser abschätzen könnten. Auch der Prozess der Vorbereitungs- und der Ausführungsphase der Konversion würde beschleunigt.

1.8.2.1. Sanierung

Um die Übersicht der Strategien zu vervollständigen, müssen auch Abriss und Sanierung erwähnt werden. Auf das Verschwinden von Industriegeländen stoßen wir vor allem in Großstädten, wo die Grundstücke unter den verlassenen Industriebauten finanziell lukrativ sind. Die Gelände, die häufig ungenügend rechtlich geschützt sind, werden oft demoliert und an ihrer Stelle entstehen neue Wohn- und Verwaltungsgebäude oder Shopping-Center. Bei dieser Strategie kommt es zwar zur Vermeidung von Problemen in Zusammenhang mit den verlassenen Flächen, allerdings geht bei dieser Vorgangsweise das historische Erbe verloren. Meiner Meinung nach ist das Verfolgen rein wirtschaftlicher Ziele keine geeignete Lösung, denn das industrielle Erbe ist Bestandteil unserer Entwicklung und eine der Schichten zur Charakterisierung unserer Orte, Städte und Regionen.

1.8.2.2. Umwandlung zur neuen Nutzung

In vielen Fällen ist die Umwandlung zu einer neuen Nutzung eine sehr erfolgreiche Strategie. Bei dieser Vorgangsweise ist ein einfühlsames Eingreifen in die ursprüngliche

Struktur der Gebäude für ein neues Verwenden. Eine Datenbank einzelner Brownfields wäre ein positiver Beitrag für eine raschere Orientierung interessierter Personen in der betreffenden Problematik und würde auch den Vergleich der verlassenen Areale ermöglichen. Dank zugänglicher Informationen wäre zu erwarten, dass sich die Anzahl potentieller Investoren erhöht, weil sie das Risiko besser abschätzen könnten. Auch der Prozess der Vorbereitungs- und der Ausführungsphase der Konversion würde beschleunigt.

1.8.2.1. Asanácia

Pre úplnosť prehľadu stratégií je treba spomenúť aj demoláciu a asanáciu. S miznutím industriálu sa stretávame najmä v oblasti veľkomiest, kde sú pozemky pod opustenými priemyselnými areálmi finančne lukratívne. Areály nachádzajúce sa pod nedostatočnou právnou ochranou sú preto často demolované a na ich miestach vznikajú nové obytné, administratívne, alebo obchodné centrá. Táto stratégia poskytuje riešenie problémov vyplývajúcich z opustených areálov, avšak cenou je strata historického dedičstva. Myslím si, že sledovanie čisto ekonomických záujmov nie je vhodným riešením, pretože industriálne dedičstvo je súčasťou nášho vývoja a vrstvou miesta, mesta, či regiónu.

1.8.2.2. Premena na nové využitie

V mnohých prípadoch je veľmi úspešnou stratégiou premena na nové využitie. Nevyhnutnosťou takéhoto prístupu je citlivý zásah do pôvodnej zástavby. Ambiciózne ciele

Bebauung unerlässlich. Zu ambitionöse Ziele der neuen Nutzung verursachen oft eine Destruktion des ursprünglichen Werts. Bauliche Eingriffe, die nur hinsichtlich ökonomischer Gründe und ohne fachliche Beurteilung vorgenommen werden, respektieren meist nicht den Wert des Bauwerks. Durch die Anpassung an die neue Funktion kann das Bauwerk nicht in der ursprünglichen Gestalt erhalten werden und beugt sich den Anforderungen aus der neuen Nutzungsweise. Diese Strategie ist bei den meisten Objekten erfolgreich, die nicht dem Denkmalschutz unterliegen und bei denen das Kulturerbe nicht für weitere Generationen bewahrt werden muss. Wird das richtige Verfahren für die Bewahrung des *genius loci* gewählt, so sind die Wirtschaftlichkeit und der neue Zweck für das einstige Industrielle Erbes. Bei der Konversion ist es nicht nur wichtig, die historischen Objekte neu zu nutzen, um damit die Entstehung von problembehafteten Industriebrachen zu verhindern, sondern vor allem, deren Authentizität zu erhalten. Der Charakter solcher Gelände und Bauten ist nämlich ihre Einzigartigkeit und bedeutet einen Mehrwert für ihre künftigen Nutzer. Es handelt sich zum Beispiel um eine neue Wohnfunktion oder um Nutzung zu kulturellen, gesellschaftlichen oder administrativen Zwecken. Heute gibt es schon viele Beispiele erfolgreicher Transformationen des Industrials zu neuen Funktionen. Die Umwandlung zu neuer Nutzung ist gegenwärtig das häufigste Verfahren zur Bewahrung des industriellen Erbes.

1.8.2.3. Konservierung des Istzustands

Die Industriebrachen im gegenwärtigen Zustand zu konservieren, ist vor allem im Kontext zu anderen renovierten Bauwerken

nového využitia často zapríčinia deštrukciu pôvodnej hodnoty. Stavebné zásahy sú realizované z ohľadom na ekonomické dôvody, bez odborného zásahu, ktorý by respektoval hodnotu stavby. Stavba svojím prispôbením sa na novú funkciu nemôže byť preto zachovaná vo svojej pôvodnej forme a objekt sa prispôsobí požiadavkam, ktoré vyplývajú z nového účelu využitia. Táto stratégia je preto vhodná pri väčšine objektov, ktoré nie sú pamiatkovo chránené a nevyžadujú zachovanie kultúrneho dedičstva ďalším generáciám. Ak je zvolený správny prístup k zachovaniu *genia loci* miesta, tak ekonomická realizovateľnosť a nový účel pôvodného industriálu sa stáva efektívnou formou ochrany priemyselného dedičstva. Pri konverzii nie je dôležité historické objekty iba zúžitkovať a nájsť im nové využitie a zrušiť tým problémové územia industriálnych *brownfieldov*, ale predovšetkým nájsť a ponechať industriálnym areálom ich autenticitu. Charakter takýchto území a stavieb tvorí jedinečnosť a prídavnú hodnotu pre ich budúcich užívateľov. Poznáme príklady kde sa jedná napríklad o novú funkciu bývania, kultúrne, spoločenské, alebo administratívne účely. Dnes poznáme už mnoho príkladov úspešnej transformácie industriálu do novej funkcie. Premena na nové využitie je v súčasnosti najčastejším spôsobom zachovania industriálneho dedičstva.

1.8.2.3. Zakonzervovanie stavu

Možnosť ponechania bez zásahu je možná najmä v kontexte iných obnovených stavieb, alebo jednotlivých industriálnych objektov.

oder einzelnen Industrieobjekten möglich. Diese Form der Bewahrung für künftige Generationen sollte gewählt werden, wenn es sich um wertvolle Industriearchitektur handelt, die als Zeuge der industriellen Kultur Europas für spätere Generationen erhalten bleiben sollte. Konserviert werden sollten zumindest diejenigen Industriegelände, die im Weltkulturerbe verzeichnet sind und als Zeitzeugen ohne markantere Eingriffe verbleiben sollten. Der Typ der Konservierung kann mit vielen Funktionen vereinbar sein. Es handelt sich fast ausschließlich um die Nutzung zu musealen Zwecken oder als Ausstellungsräume. Das Problem dieser Strategie ist der große finanzielle Aufwand für die Instandhaltung, der von der heutigen Gesellschaft getragen werden muss. Um diese Strategie durchzusetzen müsste dem industriellen Erbe der gleiche gesellschaftliche Wert zugestanden werden, wie er zum Beispiel Kirchen, Palästen oder anderen Gebäuden zugestanden wird, in deren Instandhaltung die Gesellschaft wegen ihres historischen Wertes bereit ist zu investieren. Als Beispiel ist der Gasometer in Bochum anzuführen, der in seiner ursprünglichen Gestalt verblieben ist und als Aussichtsturm und Ausstellungsraum genutzt wird.

1.8.3. Bewahrung der Authentizität

Aufgrund empirischer Erfahrungen mit dem Industrial können wir sagen: „Eine geeignete, nachhaltige neue Nutzung, Revitalisierung und Kapitalisierung der verlassenen oder zu wenig genutzten Objekte des industriellen Erbes erscheint beim Vergleich mit den Erfahrungen und angewandten Verfahren aus dem Ausland eindeutig als der zuverlässigste und allgemein anwendbare Weg zu ihrer Rettung – sofern im Entscheidungs- und Schaffensprozess deren historische,

Túto formu zachovania, by sme mali zvoliť v prípadoch hodnotnej industriálnej architektúry, ktorá by mala zostať zachovaná pre nasledujúce generácie ako svedok priemyselnej kultúry Európy. Konzervované by mali byť prinajmenšom industriálne areály zapísané na zozname svetového dedičstva, ktoré sú ohodnotené ako svedok svojej doby a mali by byť zachované bez výrazných zásahov. Typ konzervácie nie je možný sklbiť s mnohými funkciami. Ide takmer výhradne o využitie na muzeálne účely, prípadne niektorý typ exhibícií. Problémom tejto stratégie je finančná nákladnosť údržby, ktoré by musela niesť súčasná spoločnosť. Pri presadzovaní tejto stratégie by sme museli postaviť industriálne dedičstvo na rovnakú spoločenskú hodnotu ako majú napríklad kostoly, paláce, alebo iné objekty do ktorých údržby sme ako spoločnosť ochotná investovať z dôvodu ich historickej hodnoty. Ako príklad môžeme uviesť príklad plynojemu z Bochumu, ktorý zostal v pôvodnej podobe a v súčasnosti slúži ako vyhliadková veža a výstavný priestor.

1.8.3. Zachovanie autenticity

Na základe empirických skúseností s industriálom môžeme povedať že: „Vhodné a udržiteľné nové využití, revitalizace a kapitalizace opuštěných či podvyužitých objektů průmyslového dědictví se při srovnání se zkušenostmi a uplatňovanými postupy v zahraničí jednoznačně jeví jako nejspolehlivější a obecně použitelná cesta k jejich záchraně – pokud jsou však v rozhodovacím a tvůrčím procesu správně identifikovány a chráněny jejich historické, umělecké a

künstlerische und städtebaulichen Werte richtig identifiziert und eingeschätzt worden sind.“ (Konvalinka, 2014)²¹. Die neue Nutzung der Gebäude bei angemessenen Eingriffen in den ursprünglichen Zustand in Abhängigkeit von ihrem historischen Wert erscheint für die überwiegende Mehrzahl des industriellen Erbes als der wirksamste Schutz. Ein richtig definierter neuer Zweck bringt vor allem eine Wiederbelebung der Flächen mit sich, indem neue Ziele in den sanierten Zonen induziert werden. Die Bewahrung des genius loci des betreffenden Ortes ist der einzigartige Benefit der richtig bestimmten Konversionsziele. Die geeignete Strategie zur Erneuerung von Industriebauwerken fördert die Bewahrung der Authentizität und bedingt dadurch auch zum Teil die Art ihrer künftigen Nutzung.

Ehemalige Fabrikhallen verwandeln sich häufig zu Multifunktionssälen, Kinos, Galerien, Restaurants, Einkaufszentren, Bildungs- oder Wissenschaftsparks. Bekannt sind auch Beispiele für Konversion ehemaliger Industriebauten zu Wohnfunktionen. In Abhängigkeit von der künftigen Nutzung ist auch das Maß der Destruktionseingriffe in das ursprüngliche Objekt oder Gelände zu determinieren. Bei kultureller Nutzung kann man mit relativ geringen Interventionen die neue Nutzung erreichen, wodurch der ursprüngliche Charakter des Bauwerks erhalten bleibt. Für eine solche Nutzung kann man oft finanzielle Zuwendungen in Anspruch nehmen, zugleich bleibt die Nutzung flexibel. Oft sind die Parameter nicht genau definiert und umgekehrt verleihen ihm die atypischen Lösungen Lukrativität. Das Problem liegt häufig im öffentlichen Charakter solcher Projekte und der damit zusammenhängenden

urbanistické hodnoty.“ (Konvalinka, 2014)²¹. Nové využitie budov s primeranou mierou zásahu do pôvodných objektov v závislosti od ich historickej hodnoty, sa javí ako najúčinnější ochrana pre výraznú väčšinu industriálneho dedičstva. Správne definovaný nový účel prinesie predovšetkým znovuoživenie oblastí, ktoré bude indukované vytvorením nových cieľov záujmu v regenerovanej oblasti. Zachovanie genia loci daného miesta je jedinečným benefitom správne stanovených cieľov konverzie. Vhodná stratégia na obnovu industriálnych objektov podporuje zachovanie autenticity a čiastočne tým aj podmieňuje spôsob jej budúceho využitia.

Bývalé továrenské haly sa často menia na multifunkčné sály, kiná, múzeá, galéria, reštaurácie, nákupné centrá, vzdelávacie alebo vedecké parky. Poznáme aj príklady konverzie priemyselných budov na obytnú funkciu. V závislosti od budúceho využitia sa determinuje aj miera deštruktívneho zásahu do pôvodného objektu či areálu. Pri kultúrnom využití sa dá pomerne malými intervenciami dosiahnuť nové využitie čím sa zachová pôvodný charakter stavby. Pre takéto využitie je často aj možnosť využitia finančných grantov a využitie na tieto účely je flexibilné, často nemá vopred definované presné parametre a naopak atypické riešenia mu poskytujú lukrativitu. Problémom môže byť verejný charakter takéhoto projektu a s tým súvisiace financovanie. Je preto vhodné pri hodnotných areáloch, ktoré majú vysokú spoločenskú hodnotu. Naopak pri súkromných investoroch je finančný zisk prvoradým záujmom. V záujme využitia pozemkov a

21 Fagner, Benjamin (2014)

Finanzierung. Deswegen ist diese Nutzung für wertvolle Areale mit hohem gesellschaftlichem Wert geeignet. Dagegen ist bei privaten Investoren der Gewinn von erstrangigem Interesse. Im Interesse der Ausnutzung der Grundstücke und der Gewinnung einer maximalen Fläche droht der Abriss des industriellen Erbes. Die Nutzung für Wohn-, Verwaltungs- oder Geschäftszwecke ist eher für Industriebrachen mit geringerem gesellschaftlichem Wert geeignet, wo ein eventueller teilweiser Abriss und ein Anpassen der Objekte an den neuen Zweck nicht in Konflikt zu ihrem historischen Wert stehen.

získania maximálnej plochy hrozí demolácia industriálneho dedičstva. Využitie na obytné, administratívne, či obchodné účely je vhodné viac pre brownfieldy s nižšou spoločenskou hodnotou, kde prípadná čiastočná demolácia a prispôbenie objektov na nový účel nebudú v konflikte s ich historickou hodnotou.

1.9. Beispiele erfolgreich implementierter Strategien

1.9.1. Agentur zur Regenerierung von Industriegeländen

Als Beispiel für eine ganzstaatliche Strategie ist Großbritannien anzuführen. Bereits 1994 wurde dort eine ganzstaatliche Agentur zur Regenerierung von Industriegeländen gegründet. Sie verfügt über eigenes Investitionskapital und handelt als Developer. Ihr Ziel ist jedoch nicht in erster Linie Gewinn, sondern das Einleiten von Konversionen an Problemstandorten. Dadurch, dass das Interesse geweckt und strategische Pläne entwickelt wurden, sowie durch das Einleiten von Investitionsvorhaben an den gefährdeten Industriestandorten, erhöhte sich auch das Interesse anderer Developer, die sich dann an diesen Standorten engagierten. Die Agentur wirkt heute als Berater für Investitionsvorhaben, und gemeinsam mit einer britischen Bank hat sie eine Datenbank der Grundstücksnutzung aufgestellt, die eine Schlüsselrolle innehat beim Auffinden, bei der Klassifizierung und anschließenden Nutzung von Industriebrachen. Die Agentur hat bereits mehrere erfolgreiche Konversionen hinter sich, diese Strategie ist als äußerst wirkungsvoll zu bewerten. Im Fall von Industriebrachen ist eine finanzielle Förderung seitens des Staates unerlässlich. Um eine Vorstellung von der Höhe der Investitionen seitens des Staates und seitens der Privatwirtschaft zu vermitteln, ist ein Verhältnis von Eins zu Eins anzugeben. In den Jahren 2004 – 2005 wurden von der Agentur etwa 650 Mio. € investiert, ungefähr die gleiche Summe wurde von der Privatwirtschaft aufgewendet.²²

1.9. Příklady úspešne implementovaných stratégií

1.9.1. Agentúra na regeneráciu industriálnych areálov

Ako úspešnú celonárodnú stratégiu môžeme uviesť príklad z Veľkej Británie. V roku 1994 bola vo Veľkej Británii založená celoštátna agentúra na regeneráciu industriálnych areálov. Agentúra disponuje vlastným investičným kapitálom a správa sa ako developerská firma. Jej cieľom však nie je v prvom rade finančný onos, ale naštartovanie konverzií v problémových lokalitách. Iniciáciu záujmu, vývojom strategických plánov a započatím investičných zámerov v ohrozených industriálnych lokalitách sa zvýšil záujem iných developerských firiem, ktoré následne investovali v týchto oblastiach. Agentúra v súčasnej dobe pôsobí aj ako poradca investičných aktivít a spoločne s Britskou bankou má vytvorenú databázu využitia pozemkov, ktorá je kľúčová k vyhľadávaniu, správnej klasifikácii a následnému využitiu jednotlivých brownfields. Agentúra má za sebou už viacero realizovaných konverzií a dopad tejto stratégie sa dá hodnotiť ako veľmi úspešný. Finančná investícia štátu je však v prípade industriálnych brownfieldov nevyhnutná. Pre predstavu o investícii štátu v porovnaní so súkromnými investíciami môžeme hovoriť o pomere jedna ku jedna. V rokoch 2004-2005 boli vynaložené prostriedky agentúry asi 650 miliónov eur a približne rovnaká suma bola vynaložená zo súkromných zdrojov.²²

²² Falconer, Keith (2008)

1.9.2. Die Galerie Tate modern in London

Die Rekonstruktion des alten Elektrizitätswerkes Bankside am Südufer der Themse in London ist eine der erfolgreichsten Konversionen europaweit. Dieses Projekt dient als Beispiel für die erfolgreiche Strategie, die darin bestand, dass die Konversion des ersten zentralen Objekts die Konversion eines ganzen Industrieviertels einleitete.

Das Elektrizitätswerk war 1947 (erste Etappe) und 1963 (zweite Etappe) erbaut worden. Der Entwurf stammte von Architekt Sir Giles Gilbert Scott. 1981 wurde das Werk geschlossen und das Objekt hörte auf, seinem Zweck zu dienen. Den Entwurf der Rekonstruktion übernahm das Schweizer Atelier Herzog de Meuron, wonach das ehemalige Elektrizitätswerk für die Erfordernisse einer Galerie für moderne Kunst umgestaltet wurde. Die Galerie wurde 2001 eröffnet und kann heute auf eine Zahl von fast fünf Millionen Besuchern jährlich stolz sein. 2016 wurde die Galerie um ein neues Gebäude erweitert, das ebenfalls aus der Feder des Schweizer Ateliers Herzog de Meuron stammt.

1.9.2. Galéria Tate modern v Londýne

Rekonštrukcia starej elektrárne Bankside na južnom brehu Temže v Londýne je jednou z úspešných konverzií v európskom merítku. Ako príklad realizácie konverzie som sa rozhodla tento projekt uviesť z dôvodu poukázania na úspešnú stratégiu, ktorá spočívala vo vytvorení prvého centrálného objektu ako začiatku konverzie industriálnej štvrte.

Elektrárň bola postavená v rokoch 1947 (prvá etapa) a 1963 (druhá etapa). Návrh pochádzal od architekta Sira Gilesa Gilberta Scotta. Objekt prestal slúžiť svojmu účelu v roku 1981 kedy bola elektrárň zatvorená. Architektom rekonštrukcie sa stal švajčiarský ateliér Herzog de Meuron, ktorý navrhol prestavbu bývalej elektrárne pre potreby galérie moderného umenia. Galéria bola otvorená v roku 2001 a v súčasnosti návštevnosť takmer päť miliónov návštevníkov ročne. V roku 2016 sa galéria zväčšila o novú budovu, ktorú navrhol opäť švajčiarský ateliér Herzog de Meuron.

Abb.9. Die Galerie Tate modern

Obr.9. Galéria Tate modern



Die Konversion dieses verlassenen Industrieobjekts zu einer Galerie solchen Ausmaßes führte schließlich zu einer Revitalisierung des gesamten Industrieviertels in der Umgebung. Bereits im Laufe der Vorbereitungen zur Rekonstruktion des verlassenen Elektrizitätswerkes wurde der Marketing-Strategie, die von den kommunalen Selbstverwaltungen unterstützt wurde, große Aufmerksamkeit geschenkt. Auch das trug zum Erfolg der Galerie selbst bei, aber auch zum Erfolg der Konversion der gesamten Industriebranche. Sie wird häufig als Beispiel einer sehr effektiven Konversionsstrategie genannt. Dank der anfänglichen Investitionen aus öffentlichen und privaten Quellen wurden Investoren angezogen, die sich der Umgebung der neuen Galerie annahmen und somit den Wert des gesamten Standortes steigerten. Im Ergebnis kam es zu einer Konversion des gesamten Standortes durch sich selbstentwickelnde Projekte, die allein aus der Privatwirtschaft finanziert wurden.

Konverzia opusteného industriálneho objektu na galériu svojho rozsahu spustila následnú revitalizáciu celej priemyselnej štvrte v jej okolí. V rámci rekonštrukcie opusteného objektu bývalej elektrárne sa už v priebehu príprav venovalo jej marketingovej stratégii, ktorá bola podporovaná miestnymi samosprávami čo následne napomohlo k úspešnosti projektu, či už z hľadiska samotnej galérie, ale aj ako príklad veľmi efektívnej stratégie pre konverziu celého industriálneho brownfieldu. Typ stratégie použitej na industriálnu oblasť môžeme označiť za úspešnú. Vďaka počiatočnej investícii zo súkromno-verejných zdrojov sa zvýšil počet pritiahnutých investorov do okolia novej galérie čo zvýšilo hodnotu celej lokality. Výsledkom toho bola konverzia celej lokality už samorozvíjajúcimi sa projektami financovaným zo súkromného sektora.

1.9.3. Albert-Dock in Liverpool

Diese Konversion ist als Beispiel dafür anzuführen, wie eine Industriebranche regeneriert wurde, was anfangs als unreal erschien. Das Gelände konnte wegen seines Ausmaßes nicht in einem einzigen Schritt erneuert werden, und die Degradation des Bereichs war kein günstiger Ausgangspunkt für das Einsteigen privater Investoren. Die ehemaligen Docks und Lagerhallen, die in den Jahren 1846 – 1848 erbaut worden waren, umfassten auch ein geschlossenes Schwimmdock, das damals in seiner Art einzigartig war. Im Jahr 1972 wurden die Docks stillgelegt. Da das Gelände so ausgedehnt war, konnte niemand die Konversion finanzieren, obwohl es sich um eine einzigartige Lage handelte. James Stirling war der erste, der in seiner Publikation die Meinung äußerte, dass durch prestigeträchtige Nutzung einiger Teile das Interesse weiterer Investoren geweckt werden könnte. So legte er den Grundstein für die Strategie einer Konversion des gesamten Areals. Auf seine Anregung hin gelang es, eine der Lagerhallen zu renovieren und in ihr die Tate Gallery of North unterzubringen, ein anderer Gebäudeblock wurde für die Erfordernisse des Maritimuseums rekonstruiert. So kam

1.9.3. Albert dock Liverpool

Túto konverziu uvádzam ako príklad konverzie priemysleného brownfieldu, ktorý sa v minulosti javil tiež ako nereálny. Vzhľadom na rozsah industriálneho areálu nebolo možné areál obnoviť naraz a degradácia územia nebola vhodnou východiskovou pozíciou pre príchod súkromných investorov. Konverzia bývalých dokov a skladiška bola postavená v rokoch 1846-1848 a zahŕňa jedinečný objekt prvýkrát použitého uzavretého mokrého doku. V roku 1972 prestali doky fungovať. Keďže areál bol veľmi rozsiahly, nikto konverziu napriek jedinečnosti areálu nevedel zafinancovať. James Stirling bol prvým, kto sa v svojej publikácii vyjadril, že prestížnym využitím niektorých častí by mohli vzbudiť záujem ďalších investorov, čím položil základ stratégie obnovy tohoto areálu. Na jeho podnet sa jeden skladový priestor podarilo zrekonštruovať a umiestniť v ňom galériu Tate Gallery of North a jeden blok bol zrekonštruovaný pre potreby námorného múzea. To spôsobilo začiatok konverzie industriálneho areálu. Po viac ako štvrtstoročí sú doky a sklady plne obsadené televíznym štúdiom, bytmi, kanceláriami, reštauráciami, hotelmi a turistickými atrakciami.

Abb.10. Albert Dock in Liverpool

Obr.10. Albert doky v Liverpoole



es zum Anspringen der Konversion des gesamten Industriegeländes. Nach mehr als einem Vierteljahrhundert sind die Docks und Lagerhallen vollständig umgenutzt und sind belegt von Fernsehstudios, mit Wohnungen, Büroräumen, Restaurants, Hotels und Touristenattraktionen.

Abb.11. Bekannteste Konversion in der Tschechischen Republik- Dolní Vítkovice

Obr.11. Najznámejšia konverzia v Českej Republike - Dolní Vítkovice



1.9.4. Dolní Vítkovice

Als letztes Beispiel soll die bekannteste Konversion aus der Tschechischen Republik dienen. Die Industriebrache Ostrava – Dolní Vítkovice wurde im Jahr 2002 zum Nationalen Kulturdenkmal erklärt, wodurch sich Möglichkeiten der Finanzierung einer Konversion zu einem neuen kulturellen und gesellschaftlichen Zentrum eröffneten. Heute kann man bereits von einer erfolgreichen Eingliederung von Dolní Vítkovice in das gesellschaftliche Leben der Stadt, der Region, ja sogar des Staates sprechen. Der Ort Dolní Vítkovice wurde zum Gastgeber von Kulturveranstaltungen und zum Zentrum der Präsentation des technischen Fortschritts. Die ehemaligen Produktionsstätten wandelten sich zu Multifunktionshallen oder Museen, die jedes Jahr von einer großen Besucherzahl aufgesucht werden. Nicht nur wurde ein vernachlässigtes Gelände riesigen Ausmaßes saniert, sondern auch wegen der ständig steigenden Touristenzahlen, entstanden neue Arbeitsplätze im Bereich Fremdenverkehr.

1.9.4. Dolní Vítkovice

Ako posledný príklad uvádzam najznámejšiu konverziu z lokálnych podmienok Českej Republiky. Industriálny brownfield Ostrava – Dolní Vítkovice bol v roku 2002 vyhlásený za národnú kultúrnu pamiatku, čím sa otvorili možnosti financovania konverzie na nové kultúrno-spoločenské centrum. Dnes už môžeme hovoriť o úspešnom začlenení Dolních Vítkovic do súčasného života mesta, regiónu ale aj štátu. Dolní Vítkovice sa stali hostiteľom kultúrnych udalostí a tiež centrom prezentácie technického pokroku. Bývalé objekty výroby sa premenili na multifunkčné haly či múzeá, ktoré každoročne navštevuje veľký počet návštevníkov. Okrem eliminovania degradujúceho územia obróvskeho rozsahu sa s prichádzajúcim počtom turistov sa podarilo vytvoriť aj nové pracovné pozície v oblasti turistického ruchu.

1.10. Schluss

Alex Föhl schrieb in seinem Artikel zum industriellen Erbe: „Die Gesellschaft muss sich einfach entscheiden, ob sie der Hinterlassenschaft der Industrie den gleichen historischen und kulturellen Wert zuschreiben wird wie älteren Artefakten. Seit 1970 kamen Europa und andere Teile der Welt zum Schluss, dass ihre Geschichte zum großen Teil Industriegeschichte ist, und dass einige bedeutende Denkmäler erhalten bleiben müssen.“²³ Ich denke, dass die Gesellschaft heute den Wert des industriellen Erbes vielleicht unterschätzt, und es könnte nach einiger Zeit geschehen, dass dieser wichtige Meilenstein in der Menschheitsentwicklung in seiner authentischen Gestalt spurlos verschwindet. Deshalb ist die Konversion von frühen Industriebauten für die Gesellschaft von Vorteil.

Durch Beobachten und Analysieren der Beziehungen der Gesellschaft zu den Bauten, die an die Zeit gebunden sind, in der wir leben, erkennen wir den subjektiven Wert, der die Beziehung der Gesellschaft zum industriellen Erbe beeinflusst. Eine objektive Bewertung des industriellen Erbes durch die Gesellschaft wird erst dann erfolgen, wenn wir mit deren Geschichte persönlich nicht mehr konfrontiert sein werden. Erst nach einem zeitlichen Abstand gewinnen oder verlieren Bauwerke bei objektiver Einschätzung an Wert. Industriebranchen sind jedoch schon heute zweifellos wichtige Zeitzeugen. Deswegen ist es unerlässlich, einzigartige Industriekomplexe in ihrer ursprünglichen Form in möglichst großem Umfang zu bewahren. In Beziehung zur

1.10. Záver

Alex Föhl v príspevku k industriálnemu dedičstvu napísal: „Spoločnosť se prostě musí rozhodnout, zda postaví pozůstatky průmyslu na stejnou historickou a kulturní úroveň jako starší artefakty. Od roku 1970 Evropa i jiné části světa docházejí k závěru, že jejich dejiny sú z velké části industriálními dějinami a je třeba aby některé z významných památek přežili.“²³ Myslím si, že dnes možno spoločnosť nedoceňuje hodnotu industriálneho dedičstva, ale s odstupom času sa môže stať, že tento dôležitý míľnik ľudstva nezostane zaznamenaný v svojej autentickej podobe. Zmysluplná konverzia postindustriálnych stavieb je pre spoločnosť prínosom.

Pozorovaním a analyzovaním vzťahov spoločnosti k stavbám, ktoré sú spájané s časovým obdobím v ktorom žijeme môžeme badať subjektívnu výpovednú hodnotu, ktorá ovplyvňuje vzťah spoločnosti k industriálnemu dedičstvu. Objektívne hodnotenie industriálneho dedičstva spoločnosťou nastane až vtedy, keď z ich históriou nebudeme už sami osobne konfrontovaní. Až z odstupom času stavby objektívnym hodnotením získajú, alebo stratia na svojej hodnote. Industriálne brownfieldy sú však už teraz nespochybniteľne dôležitým svedkom času. Preto je nevyhnutné zachovať jedinečné industriálne celky v ich pôvodnej forme v čo najväčšom možnom rozsahu. Poukazujúc a vzťahujúc sa k histórii pôvodného miesta môžeme vytvoriť konverziu, alebo aspoň

²³ Föhl, Alex (2008)

Geschichte des ursprünglichen Standorts können wir durch Konversion oder zumindest durch Bewahrung einiger Elemente oder einzigartiger Bauensembles erhalten, die jeweils aus den Erfordernissen der Gesellschaft in ihrer Zeit hervorgegangen sind.

čiasočným zachovaním niektorých prvkov takýchto budov, či areálov jedinečnú architektúru, ktorá vychádza z vrstvenia jednotlivých potrieb spoločnosti v čase.

02

Museum Tatra - Beispiel

02

Múzeum Tatra Kopřivnice – názorný příklad

2.1. Einleitung

Im praktischen Teil meiner Abschlussarbeit möchte ich mich der bereits erwähnten Industriebrache Tatra Kopřivnice widmen, denn sie ist ein interessantes Beispiel für die zurückgehende Produktion und die damit einhergehende Leerung der Hallen. Das Gelände ist vor allem wegen einer Lage in Beziehung zum Stadtzentrum interessant, es befindet sich sozusagen in der Nachbarschaft zum Stadtzentrum. Eine große Herausforderung für den Entwurf war die Integration der verlassenen Flächen unter den besonderen Bedingungen des ehemaligen Ostblocks. Die Produktion des Tatra-Werkes hatte der Stadt während des Sozialismus einen enormen Zustrom von Arbeitskräften beschert, dank dessen prosperierte und entwickelte sich die Stadt. Die steigende Einwohnerzahl widerspiegelte sich auch in der Planung und beim Aufbau der Stadt, neben dem Wohnungsbau im großen Stil wurde auch die städtische Infrastruktur ausgebaut. Zu Zeiten des Sozialismus wurde Städtebau nicht allein als Lösung für die Bedürfnisse der Bevölkerung aufgefasst, sondern auch als Aushängeschild für das damalige Regime: Deswegen waren die in der Zeit des Sozialismus errichteten Bauwerke oft deutlich überdimensioniert. Die Stadt Kopřivnice ist ein ausgezeichnetes Beispiel für die Probleme, die mit diesem massiven Aufbau zusammenhängen. Gegenwärtig liegen die Probleme der Stadt in den hohen Kosten für die Betrieb der Kultur- und Gesellschaftsbauten und der öffentlichen Plätze, in der hohen Anzahl von Gebäuden, die wegen des Rückgangs der Produktion im Gelände des Tatraverkes leer stehen und verfallen, aber auch darin, dass dieses postindustrielle Gebiet keine Entwicklungskonzeption hat, sowie nicht

2.1. Einleitung

V praktickej časti mojej záverečnej práce by som sa chcela venovať už spomínanému brownfieldu Tatra Kopřivnice, ktorá je zaujímavým príkladom ustupujúcej výroby a s tým súvisiacim vyprázdňovaním hál. Areál je zaujímavý najmä z hľadiska polohy areálu voči centru mesta, kde sa časť industriálneho brownfieldu nachádza v susedstve centra mesta. Veľkou výzvou ideového návrhu bola integrácia opustených plôch v špecifických podmienkach bývalého východného bloku. Produkcia továrne Tatra zabezpečovala mestu v období socializmu enormný nárast počtu robotníkov, vďaka čomu mesto prosperovalo a rozvíjalo sa. Zvyšovanie populácie sa odrazilo aj na plánovaní a výstavbe mesta, kde bola okrem bytov budovaná vo veľkom štýle aj infraštruktúra mesta. V časoch socializmu nebola výstavba chápaná iba ako vyriešenie potrieb obyvateľstva, ale aj ako propagácia vtedajšieho režimu. Vďaka tomu boli stavby postavené v období socializmu mnohokrát výrazne predimenzované. Mesto Kopřivnice je výborným príkladom mesta spojeného s problémami ktoré takáto masívna výstavba spôsobila. V súčasnosti sú problémom mesta vysoké náklady na prevádzkovanie kultúrno-spoločenských stavieb, ako aj námestí, veľký počet chátrajúcich budov súvisiacich s poklesom výroby v areáli Tatra, postindustriálna oblasť bez koncepcie ďalšieho rozvoja a v neposlednom rade nedostatok financií na vysporiadanie sa mesta s týmito problémami.

zuletzt darin, dass die finanziellen Mittel für eine Lösung all dieser Probleme fehlen.

Gerade dieses Tatsachen führten mich zu gründlicheren Überlegungen über das Phänomen Industriebrachen in den sozialistischen Ländern und zur Suche nach Zusammenhängen und Besonderheiten. Kopřivnice als eine von vielen Städten dieses Charakters kann nur ein Muster für mögliche Problemlösungen sein, ein Beispiel für die Suche nach Antworten auf die Fragen, die mit der Fortentwicklung von Industriebrachen mit Hilfe von Low-Budget-Lösungen, die für die Städte finanzierbar sind, zusammenhängen. Ich denke, die Rettung des industriellen Erbes umfasst nicht nur die Rekonstruktion der konkreten Hallen. Das Maß des Erfolges der Konversion hängt vor allem von der Integration des Bauwerks bzw. des Geländes im weitergefassten städtebaulichen Kontext ab. In dieser Arbeit widme ich mich neben der konkreten Lösung der Konversion von Objekt Nr. 290, auch der Definition einer Strategie für die Erneuerung und den städtebaulichen Entwurf der Konversion eines Geländeabschnitts. Die Konzeption der Weiterentwicklung der Stadt hängt vor allem von der Definition ihrer Probleme ab, aus diesem Grunde mussten die Stadt und ihre Beziehungen zum Umfeld einer tiefen Analyse unterzogen werden. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen lege ich in den folgenden Kapiteln vor, jedoch nicht als fertiges Ganzes, das für die Realisierung geeignet ist, sondern eher als Diskussionsgrundlage.

Práve tieto fakty ma viedli k hlbšiemu zamysleniu sa nad fenoménom brownfieldov v postsocialistických krajinách a hľadaniu ich súvislostí a špecifík. Kopřivnice ako jedno z mnohých miest takéhoto charakteru je len ukázkou možného riešenia problémov a hľadaniu odpovedí na otázky súvisiace s problematikou rozvoja brownfieldov s mestu dostupnými - nízko nákladovými riešeniami. Myslím si, že záchrana industriálneho dedičstva nezahŕňa iba obnovu konkrétnej haly. Miera úspechu konverzie súvisí najmä s integráciou stavby či areálu v širšom kontexte. V tejto práci sa preto venujem okrem konkrétneho riešenia konverzie objektu číslo 290 aj definovaniu stratégie obnovy a urbanistickému návrhu konverzie časti areálu. Konceptia ďalšieho rozvoja mesta závisí najmä od definovania jeho problémov, čo vyžadovalo hlbšiu analýzu mesta, ako aj širších súvislostí. Výsledky tohto skúmania uvádzam v nasledujúcich kapitolách nie ako hotový celok vhodný na realizáciu, ale skôr ako podklad pre ďalšiu diskusiu.

Abb.12. Luftbild aus dem
Jahr 2014

Obr.12. Ortofotografická
mapa z roku 2014



2.2. Die weiter gefassten regionalen Zusammenhänge

Die Stadt Kopřivnice liegt im Bezirk Nový Jičín, in der Region Mähren-Schlesien in der Tschechischen Republik. Die Bezirksstadt Nový Jičín liegt zehn Kilometer von Kopřivnice entfernt. Die Kreisstadt Ostrava (Ostrau) befindet sich 28 Kilometer nordöstlich. Ostrava spielt in Beziehung zu Kopřivnice bezüglich der Entfaltung der Mährisch-Schlesischen Region eine wichtige Rolle. Die einstige Grenzstadt Ostrava ist heute eng verbunden mit der Schwerindustrie, sie ist die drittgrößte Stadt Tschechiens. Der industrielle Charakter der Stadt beeinflusst die gesamte Region Mähren-Schlesien, in welche auch die gegenständliche Industriebranche fällt. Zum besseren Verständnis der Zusammenhänge im Rahmen der Region orientiere ich mich im Folgenden auf die Erläuterung der historischen Zusammenhänge, die deutliche Auswirkungen auf deren Entfaltung hatten.

Im Mittelalter waren die bedeutendsten Städte in Bezug auf Kopřivnice Olomouc (Olmütz) und Opava (Oppeln). Ostrava gewann seine diesbezügliche Bedeutung erst in der Epoche der Industrialisierung, als auch die gesamte umliegende Region von der städtebaulichen Entwicklung erfasst wurde. Dieses ging auf die Entdeckung der Steinkohlevorkommen im Jahr 1763 zurück. Die örtlichen Lagerstätten von Eisenerz, Steinkohle und das Vorhandensein des Flüsschens Ostravica waren entscheidend dafür, dass 1828 die Rudolfshütte gegründet wurde, und zwar auf der Gemarkung von Vítkovice. Das war ein Impuls für die Entstehung der Vítkovicer Eisenhüttenwerke. In diesem Jahr hatte Vítkovice etwa 160 Einwohner, Ostrava selbst um 1800. 1829 wurde ein Wasserwalzwerk errichtet, und

2.2. Širšie regionálne súvislosti

Mesto Kopřivnice leží v okrese Nový Jičín, v Moravskosliezskom okrese Českej republiky. Okresné mesto Nový Jičín sa nachádza desať kilometrov západne od Kopřivnice. Krajské mesto Ostrava leží dvadsaťosem kilometrov severovýchodne. Ostrava vo vzťahu k mestu Kopřivnice zohráva dôležitú funkciu z hľadiska rozvoja v rámci Moravsko-sliezskeho regiónu. Pôvodne hraničné mesto Ostrava je dnes úzko späté s ťažkým priemyslom a je to tretie najväčšie mesto Českej republiky. Industriálny charakter mesta ovplyvňuje aj celý Moravsko-sliezsky región do ktorého spadá aj riešený industriálny brownfield. Pre lepšie pochopenie súvislostí v rámci regiónu sa v nasledujúcom texte zameriam na vysvetlenie historických udalostí, ktoré mali výrazný dopad na jeho rozvoj.

V stredoveku boli najbližšími významnými mestami vo vzťahu k mestu Kopřivnice Olomouc a Opava. Ostrava získala na svojom význame až v období industrializácie kedy zaznamenal urbanizačný rast aj celý ostravský región. Rozvoj tejto oblasti predznamenal objav čierneho uhlia v roku 1763. Miestne ložiská železnej rudy, ložiská uhlia a vodný tok Ostravica rozhodli, že v roku 1828 bola založená Rudolfová huť práve na území Vítkovic, čo bol impulz pre založenie Vítkovických železiarní. V tom roku mala obec Vítkovice asi 160 obyvateľov a samotná Ostrava okolo 1800. V roku 1829 sa postavila vodná valcovňa a v roku 1836 tu pod vplyvom zástupcu vlastníka bankára Rothschilda, bola zapálená prvá koksová vysoká pec v Rakúsko-Uhorsku. Obdobie ktoré sa charakterizuje ako začiatok industrializácie tohto

1836 wurde unter dem Einfluss des Eigentümerversetzers und Bankiers Rothschild der erste koksbetriebene Hochofen Österreich-Ungarns gegründet. Die als Beginn der Industrialisierung bezeichnete Epoche endete in dieser Region 1848. Die Vítkovicer Eisenhüttenwerke gehörten damals zu den modernsten Stahlwerken in Europa, was einen starken Anstieg der Bevölkerungszahlen nach sich zog. In den 1870er Jahren waren in der Ostrauer Region etwa 4000 Arbeiter in der Eisenhüttenindustrie beschäftigt. In jener Zeit wurde eine moderne Arbeitersiedlung mit hohem Komfort erbaut. Das Unternehmen erlangte eine führende Position bei der Roheisengewinnung in Europa. Mit der wachsenden Bedeutung der Kohle als Brennstoff wurde entschieden, eine Eisenbahnstrecke zwischen Wien und Galizien, wo es Salzlagstätten gab, zu errichten. Die 1847 errichtete Kaiser-Ferdinand-Nordbahn berührte auch die Stadt Ostrava. Die neue Eisenbahnverbindung gestattete einen effektiven Handel mit der Hauptstadt der Monarchie und führte zu einem weiteren industriellen Aufschwung der Region. Die Strecke wurde später bis Košice geführt, und alle Kohlebergwerke wurden allmählich an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Gruben wurden dort angelegt, wo der Abbau am günstigsten war, was zu einer polyzentrischen Siedlungsstruktur führte. Das heißt, die Ostrauer Region hatte kein dominierendes Zentrum, sondern mehrere Siedlungsknotenpunkte. Die Epoche des größten industriellen Aufschwungs dauerte bis 1910.

Während des Ersten Weltkriegs florierte die Industrie in der Region Mähren-Schlesien zwar weiterhin, doch es kam zu einem Abfluss von Kapital hin zur Hauptstadt der

regiónu prebiehalo do roku 1848. Vítkovická železiareň sa stala jedným z najmodernejších železiarskych podnikov vo vtedajšej Európe, čo malo za následok prudký rast obyvateľstva. V sedemdesiatych rokoch 19. storočia bolo v hutníckom priemysle v ostravskom regióne zamestnaných asi 4000 robotníkov. V tomto čase bolo vybudované moderné robotnícke sídlisko, ktoré poskytovalo vysoký komfort. Podnik sa dostal na vedúcu pozíciu vo výrobe surového železa v Európe. S rastúcim významom uhlia ako palivového materiálu sa rozhodlo o zriadení železničnej trate medzi Viedňou a Halíčom, kde sa nachádzali ložiská soli. Severná železnica cisára Ferdinanda bola postavená v roku 1847 a na jej trase sa nachádzalo mesto Ostrava. Nové železničné spojenie umožnilo efektívne obchodovanie medzi hlavným mestom monarchie a tým aj ďalší industriálny rozvoj oblasti. Trať bola následne predĺžená až do Košíc a na železničnú sieť boli postupne napojené všetky uhoľné bane. Bane boli zakladané na miestach ktoré boli najvhodnejšie pre ťažbu čo viedlo k polycentrickej štruktúre osídlenia. Znamená to že región nemá jedno dominantné centrum, ale skladá sa z viacerých sídelných centier v ostravskom regióne. Obdobie najväčšieho priemyselného vzostupu trvalo do roku 1910.

Počas prvej svetovej vojny sa priemyslu v moravsko-sliezskom regióne stále darilo, avšak vojna pre región znamenala odliv kapitálu, ktorý sa takmer výhradne odvádzal

Abb.13. Geographische Position der Stadt Kopřivnice in der Tschechischen Republik
Obr.13. Geografická poloha mesta Kopřivnice v rámci české republiky



Abb.14. Region Mähren-Schlesien
Obr.14. Moravskoslezský kraj

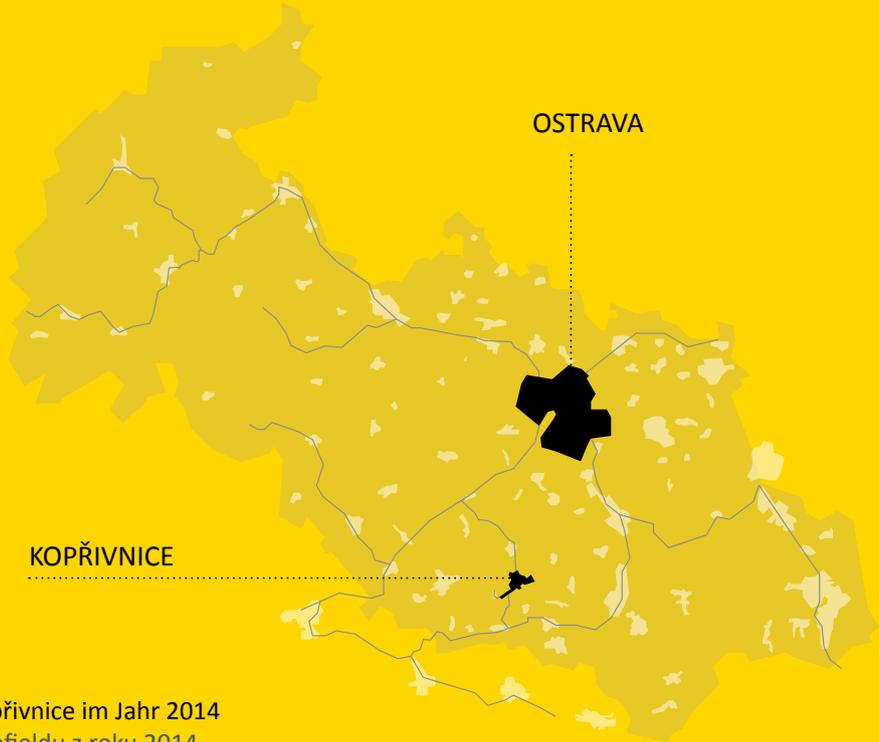


Abb.15. Foto von Industriebrache in Kopřivnice im Jahr 2014
Obr.15. Fotografia industriálneho brownfieldu z roku 2014





Abb.16. Schwarzplan der Stadt Kopřivnice
Obr.16. Plán mesta Kopřivnice



Monarchie – nach Wien. Dies führte zu schlechteren Bedingungen für die Bevölkerung und nicht funktionierenden Dienstleistungen. Während der Zwischenkriegszeit blieb das industrielle Wachstum gewahrt. Mit der Entstehung der selbständigen Tschechoslowakei begann die Entfaltung der Ausstattung dieser Region mit Gesellschaftsbauten. Diese Epoche kann für die Ostrauer Region als sehr erfolgreich bezeichnet werden. Die Eisenverhüttung wurde für Ostrava kennzeichnend.

Der Zweite Weltkrieg brachte der Region weiteres Produktionspotential, zur Eisenverhüttung gesellten sich Schwermaschinenbau und Chemieindustrie. Alle Industriezweige waren eng mit dem Bergbau und der Stahlindustrie in der Region verbunden, was zu einer einseitigen Orientierung der Region führte. Man nannte Ostrava und Umgebung das "stählerne Herz der Republik".

Die mit dem Machtantritt des kommunistischen Regimes nach dem Zweiten Weltkrieg einhergehenden strukturellen Wandlungen führten zu einer neuen wirtschaftlichen Lage. Die Planwirtschaft sicherte ein kontinuierliches Wachstum der Produktion und somit die Schlüsselstellung der Region. Der Urbanismus der Stadt Ostrava war nicht nur durch den Bergbau, sondern auch durch die Verarbeitungsindustrie beeinflusst. Der Arbeitskräftebedarf widerspiegelte sich in der Massenproduktion von Wohnkapazitäten in dieser Region. Es entstanden Plattenbauten-Wohnviertel. Da man unzureichende Erfahrungen mit dem Bau von Wohnhäusern in Bergbaugebieten hatte, wurden die neuen Wohnviertel außerhalb der Kohlelagerstätten errichtet, denn man fürchtete das Einstürzen von unterminierten Gebieten. So entstanden ausgedehnte

do hlavného mesta monarchie – Viedne. To malo za následok nefunkčné služby a podmienky pre obyvateľov. Priemyselný rast sa udržal aj v medzivojnovom období. Vznikom samostatného Československa sa začalo s rozvojom občianskeho vybavenia a toto obdobie môžeme označiť pre ostravský región ako veľmi úspešné. Hutnícky priemysel sa stal pre Ostravu charakteristickým.

Druhá svetová vojna priniesla regiónu ďalší výrobný potenciál, ktorý sa rozšíril z hutníckeho priemyslu aj na ťažké strojárstvo a chemický priemysel. Všetky odvetvia priemyslu boli veľmi úzko previazané s banskou a hutníckou činnosťou v regióne, čo podporilo jednostranné zameranie regiónu a Ostravsku začalo prislúchať označenie „oceľové srdce republiky“.

Štrukturálne zmeny spôsobené nástupom komunistického režimu po druhej svetovej vojne vyvolali novú ekonomickú situáciu. Plánované hospodárstvo zabezpečovalo kontinuálny nárast výroby a kľúčové postavenie regiónu. Urbanizmus mesta Ostravy bol ovplyvnený nielen banským priemyslom, ale aj jeho spracovaním. Potreba nových pracovných síl sa odzrkadlila na masovej výstavbe obytných kapacít v tomto regióne. Nové sídliská boli navrhované formou panelovej výstavby. Vzhľadom k nedostatočným skúsenostiam s výstavbou panelových domov v oblastiach s ťažbou, sa rozhodlo budovať nové sídliská mimo ložísk uhlia, z dôvodu obáv z prepadnutia podkopaných území. Tento vývoj viedol k vytvoreniu rozsiahlych sídelných útvarov s monofunkciou bývania.

Siedlungen mit der einzigen Funktion Wohnen.

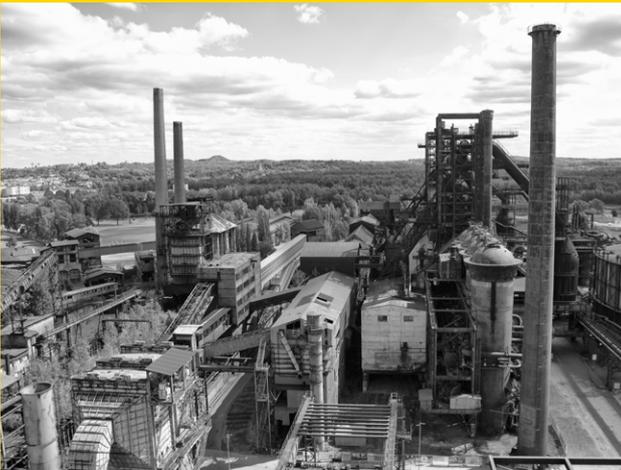
Nach 1990, als es zu einer Wende in der politischen Ordnung des Landes gekommen war, machte die gesamte Region eine tiefe Umstrukturierung durch, mit der sie bis heute zu ringen hat. Nach dem Sturz des kommunistischen Regimes kam es zu einer wesentlichen Wende in der Entwicklung der Stahlindustrie. Der freie Markt und die wirtschaftliche Pluralität erforderten eine Transformation der bis dato politisch geführten Unternehmen. So unterlagen auch die Tatraverke, die Vitkovicer Eisenhüttenwerke und der Bergbau der Privatisierung des Staatseigentums. 1994 wurden die Gruben geschlossen, und 1998 kam auch die Eisenverhüttung zum Erliegen. Trotz des Strukturwandels blieben Hüttenwesen und Maschinenbau die Hauptwirtschaftszweige und führten zur Entstehung neuer Industrieparks. Die einstigen Industriegelände bleiben leer und in dieser Weise entstehen die so genannten Industrie- und Verkehrsbrachen. Die Städte bemühen sich um eine Regenerierung und neue Nutzung dieser Flächen. Das Bergbaugelände Vítkovice und die Grube Hlůbina wurden angesichts ihrer Bedeutung im Jahre 2002 zum Kulturdenkmal des industriellen Erbes ausgerufen, was der Stadt Ostrava hilft, das verfallende Areal zu rekonstruieren. In den neuen Industriezonen siedeln sich allmählich neue ausländische Investoren an, und der Charakter der Stadt beginnt sich zu wandeln, da neben der Schwerindustrie auch kulturelle und gesellschaftliche Institutionen entstehen. Angesichts der Tatsache, dass die Erneuerung von Vítkovice nicht gerade geringe Finanzmittel erfordert, bleiben aus den regionalen und staatlichen Fonds keine Mittel

Po roku 1990, kedy sa opäť zmenilo politické usporiadanie v krajine, prešiel celý región hlbokou reštrukturalizáciou s ktorou sa vyrovnáva dodnes. Po páde komunistického režimu prichádza zásadný zlom vo vývoji hutníckeho priemyslu. Voľný trh a hospodárska pluralita vyžaduje transformáciu podnikov, ktoré boli do tohto času politicky riadené. Tak ako fabrika Tatra, Vítkovické železiarne a tiež banský priemysel prechádzajú privatizáciou štátneho majetku. V roku 1994 dochádza k zatvoreniu baní a následne v roku 1998 aj spracovania železa. Napriek reštrukturalizácii zostáva hutníctvo a strojárstvo aj naďalej hlavným odvetvím a vytvárajú sa nové industriálne parky. Pôvodné priemyselné areály zostávajú prázdne a vytvárajú industriálne a dopravné brownfieldy, ktoré sa dnes mestá snažia regenerovať a znovuvyužiť. Dolná oblasť Vítkovic a Dol Hlůbina boli vzhľadom na svoj význam v roku 2002 vyhlásené za kultúrnu pamiatku industriálneho dedičstva čo napomáha hlavnému mestu Ostrava úspešne znovuoobnoviť chátrajúce areály. Do nových industriálnych zón postupne prichádzajú noví zahraniční investori a charakter mesta sa okrem ťažkého priemyslu začína premieňať aj na kultúrno-spoločenské industriálne centrum. Vzhľadom na fakt, že obnova Vítkovic vyžaduje nemalé finančné prostriedky, na podporu obnovy ostatných industriálnych areálov v moravsko-sliezskom kraji už nezostávajú financie z regionálnych ani štátnych fondov. Mimo mesta Ostravy sa industriálne dedičstvo stáva problémovými územiaми, na ktoré už nezostávajú prostriedky a problematické je aj ich nové využitie.^{24,25}



1

Abb.17. Bergwerk Michal
Obr.17. Dol Michal



2

Abb.18. Vitkovice
Obr.18. Vítkovické železárne



3

Abb.19. Tatra Kopřivnice
Obr.19. Tatra Kopřivnice





OSTRAVA

1

2

KOPŘIVNICE

3

30 KM

Abb.20. Kreis Mähren-Schlesien
Obr.20. Moravskosliezsky kraj

für die Erneuerung der übrigen Industriegelände im Kreis Mähren-Schlesien. Außerhalb der Stadt Ostrava werden aus dem industriellen Erbe Problemzonen, für die keine Mittel zur Verfügung stehen und deren neue Nutzung problematisch ist.^{24,25}

2.3. Die Stadt Kopřivnice

Die Geschichte Ostravas, und zwar vor allem die Entfaltung der Metallurgie und des Maschinenbaus, bedingte auch die Entwicklung der Stadt Kopřivnice, die mit der Region eng verknüpft war. Über die geschichtlichen Zusammenhänge der Stadt von vor 1848 sind nur wenige Schriftquellen erhalten. Gegen Kriegsende verbrannten die abziehenden deutschen Truppen die meisten Dokumente aus dem Archiv des Gemeindeamtes. So verblieben der Stadt fast keine Schriftstücke aus dem Gemeindeleben in den Jahren zuvor. Das Erforschen der Stadtgeschichte ist deswegen recht schwierig und gründet sich vor allem auf gesammelte historische Fotografien und Publikationen.

Die Entfaltung der Stadt hing vom traditionellen Wirtschaftszweig der Region ab, wo sich dank der Metallurgie auch der Schwermaschinenbau entwickelte. In Kopřivnice gehörten zum Schwermaschinenbau vor allem der Waggon- und Fahrzeugbau, der direkt an die Stahlproduktion in Ostrava anknüpfte. Gerade die Nähe der Stahlwerke hat Schlüsselbedeutung für das Verständnis des Beziehungsgeflechts der Stadt.

2.3.1. Die historische Stadtentwicklung

Der ursprüngliche Ort Kopřivnice (Nesselsdorf) wurde wahrscheinlich in der zweiten Hälfte des 13. Jh. nach der Errichtung der Burg Šostýn (Schornstein) gegründet.

2.3. Mesto Kopřivnice

Historické súvislosti Ostravy a to predovšetkým rozvoj hutníctva a strojárstva, podmienili aj rozvoj mesta Kopřivnice, ktoré s regiónom úzko súviselo. O historických súvislostiach mesta s pred roku 1948 sa nezachovali takmer žiadne písomné dokumenty. Koncom vojny v roku 1948 v obci dochádza k odchodu nemeckých vojsk, ktorí pri odchode spálili väčšinu dokumentov spisovne obecného úradu. Mestu tak nezostali takmer žiadne písomnosti o stave obce v predošlých rokoch. Pátranie po histórii mesta je preto pomerne náročné a je založené najmä na zozbieraných historických fotografiách a publikáciách.

Rozvoj mesta sa odvíjal od tradičného priemyselného odvetvia regiónu, kde sa vďaka hutníckemu priemyslu rozvinulo aj ťažké strojárstvo. V Kopřivnici sa ťažká strojárka výroba odzrkadlila v produkcii vlakov a automobilov, pričom priamo nadväzovala na výrobu produktov hutníctva v Ostrave. Práve blízkosť oceliarskych závodov je z hľadiska pochopenia vzťahov mesta kľúčové.

2.3.1. Historický vývoj mesta

Pôvodná osada Kopřivnice bola založená pravdepodobne v druhej polovici trinásteho storočia po vybudovaní hradu Šostýn. Prvá významná udalosť ovplyvňujúca rozvoj

24 Kuta, V.; Ferko M (2010)

Das erste bedeutsame Ereignis für die Entfaltung von Kopřivnice war die Gründung einer Keramikfabrik im Jahr 1812 durch Ignac Raška.

1834 gab es in Kopřivnice 140 Häuser mit 970 Einwohnern, 1880 waren es bereits 1508 Personen in 202 Häusern und 1910 lebten in 355 Häusern 4072 Menschen.²⁶ Das starke Bevölkerungswachstum vor dem Ersten Weltkrieg ist auf die Industrialisierung der Region zurückzuführen, was soziale und ethnische Probleme mit sich brachte. Die soziale Struktur der Einwohnerschaft wandelte sich von vorwiegend von der Landwirtschaft Lebenden zu Arbeitern und Angestellten. Für die Arbeiter wurden die ersten Wohnheime und Arbeiterkolonien gebaut. Aber nicht nur die soziale Struktur der Bevölkerung wandelte sich, auch die ethnische Zusammensetzung unterlag einem Wandel. Wichtige Positionen wurden vor allem von Bürgern deutscher Nationalität ausgefüllt. Im 19. Jh. stellten die Deutschen in der Stadt Kopřivnice 23 Prozent der Bevölkerung³.

Kopřivnice sa udiala v roku 1812 kedy Ignác Raška v obci založil továreň na keramiku.

V roku 1834 žilo v Kopřivnici v 140 domoch 970 obyvateľov, v roku 1880 to bolo už 1508 obyvateľov v 202 domoch a v roku 1910 to bolo v 355 domoch 4072 obyvateľov.²⁶ Prudký nárast obyvateľstva pred prvou svetovou vojnou bol spôsobený industrializáciou obce, čo zároveň spôsobovalo sociálne a národnostné problémy. Z pôvodne malej obce kde sa ľudia živil predovšetkým poľnohospodárstvom, sa sociálna štruktúra obyvateľstva pretransformovala na prevažne robotnícky a úradnícky charakter. Pre robotníkov sa začali budovať prvé ubytovne a robotnícke kolónie. Okrem zmeny sociálnej štruktúry obyvateľstva sa v obci Kopřivnice zmenilo aj jeho národnostné zloženie. Dôležité odborné a úradnícke pozície zaujali najmä občania nemeckej národnosti. V 19. storočí dosahovalo nemecké obyvateľstvo v meste Kopřivnice 23 percent všetkých obyvateľov³.

26 Chobot, Karel (1990): (S.12-16)

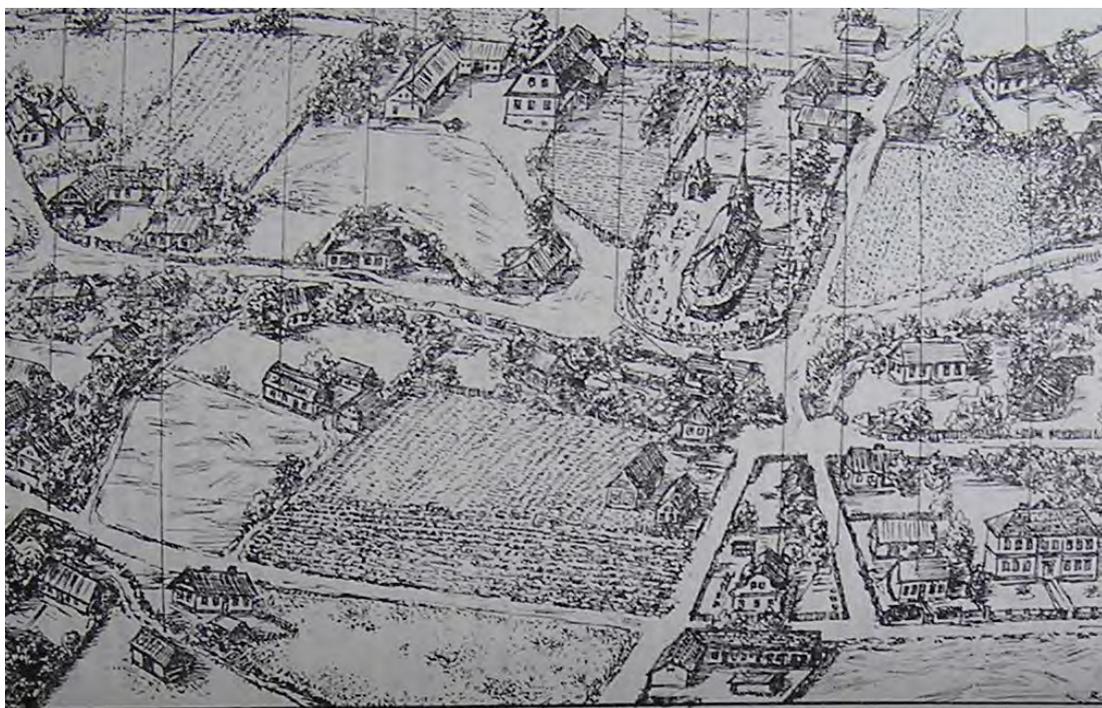


Abb.21. Vorbehaltener Stand der Gemeinde Kopřivnice in der Erste Stadtetappe etwa Jahr 1880

Obr.21. Predpokladaný stav obce Kopřivnice v prvej etape rozvoja obce okolo roku 1880

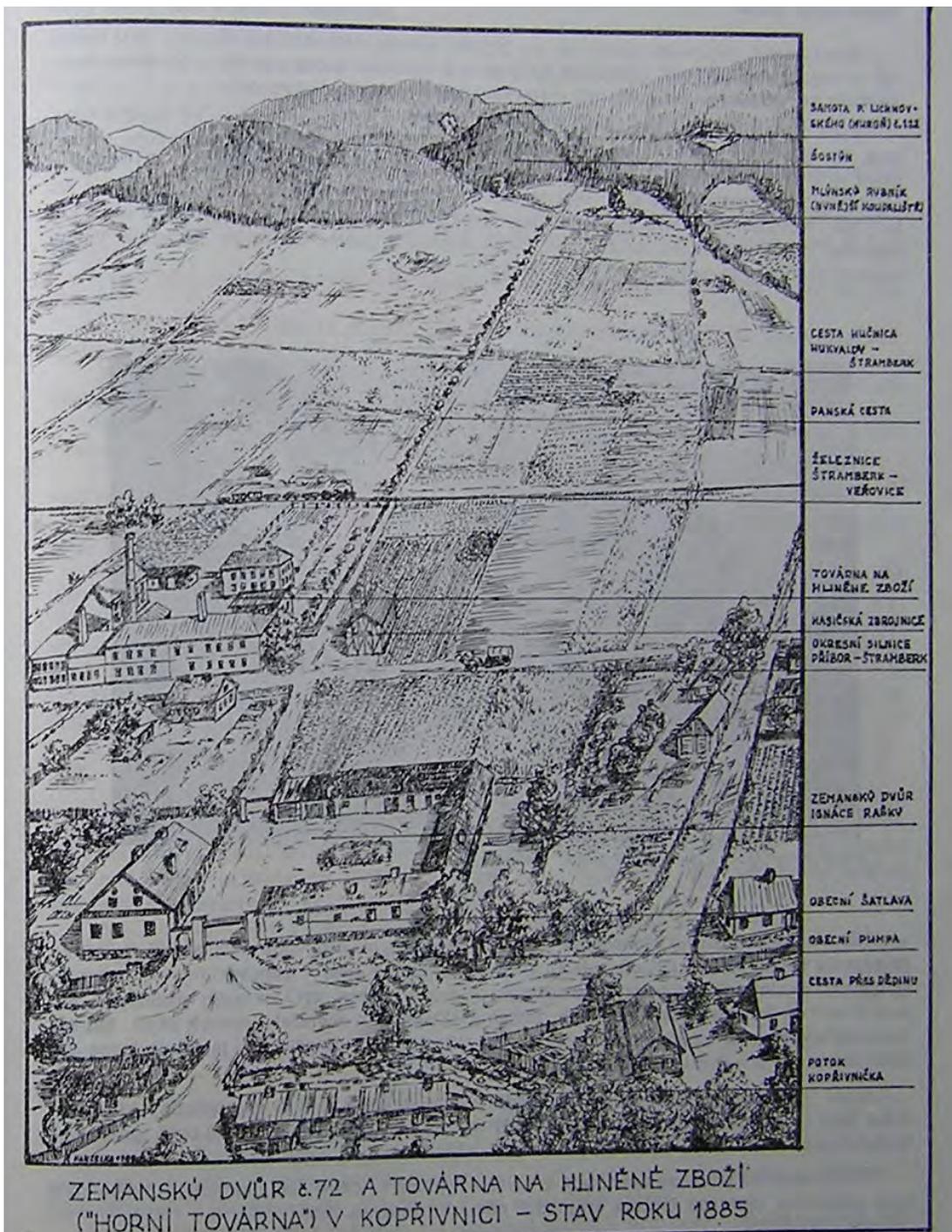


Abb.22. Landschaftshaus Nr. 72 und Tonwarenfabrik in Nesselndorf im Jahr 1885

Obr.22. Zemanský dvůr č.72 a továrň na hlinený tovar v Kopřivnici v roku 1885

Das Stadtrecht wurde Kopřivnice im Jahr 1907 verliehen. Der Erste Weltkrieg brachte eine hohe Nachfrage nach Lastkraftwagen mit sich, was wiederum einen Anstieg der Bevölkerung und den Bau von neuen Arbeiterkolonien nach sich zog.

2.3.2. Die Entwicklung des Tatra-Werks

Die Grundlage der späteren Automobilproduktion in Kopřivnice datiert in das Jahr 1850, als der hier ansässige Ignác

Obec Kopřivnice dostala štatút mesta v roku 1907. Prvá svetová vojna zo sebou priniesla veľký dopyt po nákladných automobiloch s čím opäť súvisel nárast počtu obyvateľov a výstavba nových robotníckych kolónií.

2.3.2. Vývoj fabriky Tatry

Základ neskoršej výroby automobilov v obci Kopřivnice, (nemecky Nesselndorf) sa datuje do roku 1850, kedy miestny rodák Ignác

Šustala auf dem Anwesen seines Bruders die Herstellung von Kutschen aufnahm.²⁷ Die kleine Produktion nahm Fahrt auf, und bald wurden neue Räume notwendig, die zunächst angemietet wurden.²⁸ Die zerstreut liegenden angemieteten Gebäude ließen keine effiziente Produktion zu, sodass die Errichtung neuer Produktionsstätten für die Weiterentwicklung unumgänglich wurde. Zwei Jahre nach der Produktionsaufnahme – 1852 – erhielt Ignác Šustala die Gewerbeberechtigung und begann mit den Vorbereitungen für den Bau neuer Produktionshallen.

Abb.23. Historische Fotografie der Fojtství Gebäude

Obr.23. Historická fotka budovy fojství

Šustala začal na usadlosti svojho brata s výrobou kočiarov.²⁷ Malá výroba sa rozrastala a boli potrebné nové priestory, ktoré si zo začiatku najímal.²⁸ Roztrúsené nájomné budovy neumožňovali efektívnu výrobu a výstavba nových výrobných priestorov sa stala nevyhnutnosťou pre ďalší rozvoj. Po dvoch rokoch od začiatkov výroby, v roku 1952 dostáva Ignác Šustala továrenskú oprávnenie a začína sa s prípravou výstavby prvých výrobných hál.



2.3.2.1. *Beginn des Aufschwungs*

Das Grundstück für die neue Produktionsstätte befand sich am damaligen Nordrand der Gemeindegemarkung am Bach Kopřivnička. Zuerst wurde eine gemauerte Schmiede mit ungefähr 400 Quadratmetern Fläche errichtet. Später kamen noch einige Hilfsobjekte hinzu. 1870 brannte das Hauptgebäude ab. Nach dem Wiederaufbau bekam dieser Raum einige neue Nutzungen. Er diente als Lackiererei, Lager, Fahrzeugabstellraum und Kantine. Ein weiterer Neubau war für die Administrative und für Hilfsbetriebe bestimmt. Hier hatte auch der Vertrieb seinen Sitz, ferner gab es eine Schlosser- und eine Sattlerwerkstatt. Zu Beginn des 20. Jh. wurde im ersten Stock

2.3.2.1. *Začiatky rozvoja*

Pozemok pre novú výrobnú halu sa nachádzal na vtedajšom severnom okrajovom území obce Kopřivnice pozdĺž potoka Kopřivnička. Ako prvá bola postavená murovaná kováčska dielňa o rozmeroch približne 400m². Ku dielni neskôr pribudli aj ďalšie pomocné objekty. V roku 1870 hlavná budova vyhorela. Po znovuvybudovaní dostal tento priestor viacero nových využití. Slúžil ako lakovňa, sklad, depozit automobilov či jedáleň. Ďalšia novopostavená budova bola určená pre administratívu a pomocné prevádzky. Sídlila tu aj obchodná kancelária, zámočnícka a sedliarska výroba. Začiatkom 20.storočia sa na prvom poschodí zriadila ambulancia lekára a v prízemí vznikla kancelária s bytom

²⁷ *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, II.díl, H-O*; Praha; 2002, s. 248-249
²⁸ Křesina, Václav (1970); (S.33-67)

eine ärztliche Ambulanz eingerichtet und im Erdgeschoss entstanden das Büro und die Wohnung des Verwalters. Beide Gebäude wurden 1911 abgerissen. Gegenüber der SWWchmiede gab es noch zwei Objekte, und zwar die Anstreicherei und ein Stall aus Holz. Von den ursprünglichen Gebäuden blieben nur das Wohn- und Bürohaus erhalten. Hier befand sich auch die Wohnung von Ignác Šustala und später von Direktor Fischer. Im Erdgeschoss, das vom Hof aus zugänglich war, befanden sich Ställe, Lagerräume und zeitweise auch Werkstätten. Das letzte Bauwerk, welches den Hof umschloss, war ein Schuppen. Die Fabrik existierte in dieser Form fast 50 Jahre lang.

2.3.2.2. Höhepunkt der Entwicklung der Kutschenfabrik

Im Jahr 1856 traten die Kaufleute Adolf Raška und Karel Mosler der Betriebsleitung bei. Modernisierung und Weiterentwicklung erforderten gegen 1860 den Bau neuer Räumlichkeiten, vor allem für die Unterbringung von Dampfmaschinen. Die alten Produktionsstätten blieben nahezu unverändert. Die wesentliche bauliche Entfaltung wurde entlang der Hauptstraße angeordnet. Als erstes wurde eine Produktionshalle mit Maschinenhaus, Kesselhaus und Esse errichtet. Das Maschinenhaus war der Ursprung für die Entwicklung einer Typologie von Produktionsstätten. An die Esse und das Maschinenhaus schloss sich im rechten Winkel die Dreherei an. Im Süden entstand ein Objekt für den Zuschnitt von Holz. Zwischen den beiden Bauetappen blieb ein freier Raum für die Durchfahrt. Die übrigen Objekte waren aus Holz und es gibt aber keine weiteren Erwähnungen zu ihnen.

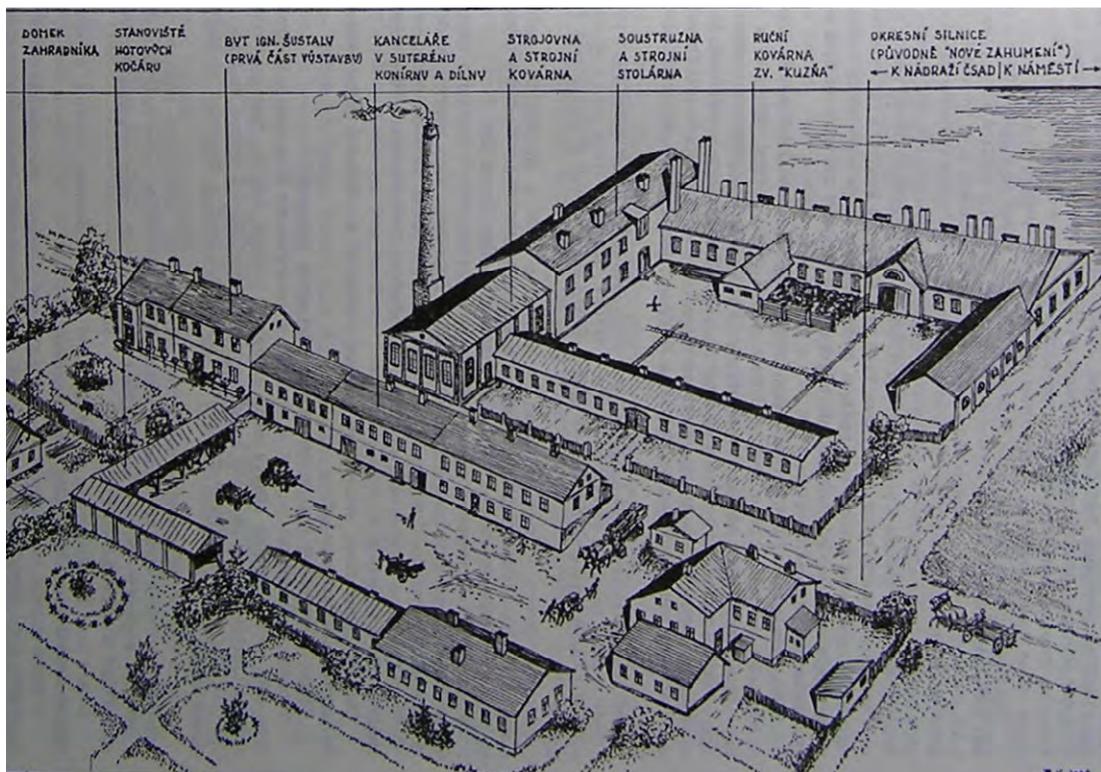
správcu. Obe budovy boli demolované v roku 1911. Oproti kovárskej dielni boli ešte ďalšie objekty a to natieračská miestnosť a drevená stajňa. Z pôvodných budov zostala dodnes zachovaná len budova bytov a kancelárií. Bol tu aj byt Ignáca Šustaly a neskôr byt riaditeľa Fischera. V prízemí, ktoré bolo prístupné z dvora boli stajne, sklady a dočasne aj dielne. Poslednou stavbou dotvárajúcou dvor bola kôlna. Továrň takto fungovala takmer 50 rokov.

2.3.2.2. Vrcholný rozvoj továrne na výrobu kočiarov

V roku 1856 sa k vedeniu pridali obchodníci Adolf Raška a Karel Mosler. Modernizáciu a ďalší rozvoj výroby podmienila výstavba nových priestorov okolo roku 1860, ktorá súvisela najmä s vytvorením priestorov pre nové parné stroje. Staré výrobné priestory zostali naďalej takmer nezmenené. Hlavný stavebný rozvoj sa situoval smerom pozdĺž hlavnej cesty. Ako prvá bola vybudovaná dielňa s príslušnou strojovňou a kotolňou s komínom. Strojovňa spôsobila vývoj typológie výrobných objektov. Na komín a strojovňu sa v pravom uhle pripojila sústružnícka dielňa. Na juhu vznikol objekt pre prírez dreva. Medzi oboma stavebnými etapami zostal voľný prejazd. Ostatné objekty boli zrejme drevené a nezostali o nich žiadne zmienky.

Abb.24. Kutschenfabrik Schustala & Gemeinschaft in Kopřivnice im Jahr 1875

Obr.24. Továrň na kočiare Šustala a spoločníci v Kopřivnici v roku 1875



Im Jahr 1871 wurde der Hof baulich von Osten und Süden her ergänzt, und zwar durch die Schmiede und die Dreherei-Werkstatt zusammen mit der Gießerei und der Werkzeugmacherei. So teilte sich die Kutschenfabrik in den alten und den neuen Teil auf. Der alte Teil konnte sich nicht weiterentwickeln und so kam die bauliche Entwicklung zum Erliegen. 1878 wurden Šustalas Söhne zu Teilhabern der Firma. Damals lag die Kutschenproduktion bei ungefähr 1200 Stück pro Jahr, und die Beschäftigtenzahl bewegte sich bei 200 Personen.²⁹ Die Gebäude der Kutschenproduktion dienten bis gegen 1912.

2.3.2.3. Die Waggonfabrik

Mit dem Anschluss von Kopřivnice an das Eisenbahnnetz begann 1882 die Herstellung von Eisenbahnwaggons. Der damalige Mangel an großräumigen Hallen führte zu einem schnellen Wachstum der Fabrik. Zwischen 1882 und 1889 entstanden viele Hallen, die nicht geringe finanzielle Mittel erforderten. Deswegen wurden anfangs

Roku 1871 sa stavebne doplnilo nádvorie z východnej a severnej strany stavbami kováckej a sústružníckej dielne spolu so zlievarňou a nástrojárnou. Továrň na výrobu kočiarov sa tak rozdelila na starú a novú časť. Stará časť sa ďalej už nemohla rozvíjať a jej stavebný rozvoj skončil. V roku 1878 sa spoločníkmi firmy stali Šustalovy synovia. V tom čase bola ročná produkcia kočiarov približne 1200 kusov a počet zamestnancov sa pohyboval okolo 200 ľudí.²⁹ Budovy továrne na výrobu kočiarov slúžili asi do roku 1912.

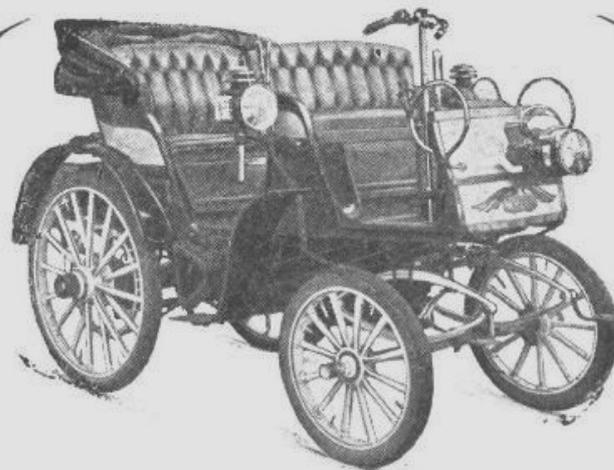
2.3.2.3. Vagónka

Pripojením Kopřivnice na železničnú sieť sa v roku 1882 zahájila výroba železničných vagónov. Okamžitý nedostatok nových veľkorozmerných priestorov viedol k rýchlemu rastu fabriky. Medzi rokmi 1882 a 1889 vzniklo mnoho výrobných hál, ktoré vyžadovali nemalé finančné prostriedky. Zo začiatku sa preto postavili len provizórne

²⁹ Křesina, Václav (1970): (S.41);

Nesselsdorfer Automobile.

Type



1900.



Vier Schnelligkeiten; Radiateur; Reversiervorrichtung; Magnetelektrische Zündung; völlig geräuschloser Gang, nimmt alle Steigungen der Land-

strasse; ist für die Normalspurbreite gebaut und verfügt über Schnelligkeitsvariationen vom Tempo eines Fussgehers an bis zu 50 Km. per Stunde.

Nesselsdorfer Erfolge in Nizza

NIZZA—DRAGUIGNAN

(96 Kilometer)

Zwanzigpferdiger X-Wagen (2:26) **1.**
Neunpferd. Nesselsdorfer (3:01) **2.**

DRAGUIGNAN—NIZZA

(96 Kilometer)

Zwanzigpferdiger X-Wagen (2:14) **1.**
Neunpferd. Nesselsdorfer (2:25:34) **2.**

Dem mehr als doppelt so starken Wagen des Siegers kam der Nesselsdorfer einmal auf 35 Minuten, das zweite Mal auf circa 11 Minuten nahe. Trotz des heftigen Regens und der aufgeweichten Strassen beim Rennen Draguignan-Nizza functionirte der Nesselsdorfer Wagen tadellos.

Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

Nesselsdorf (Mähren)

vormals:

k. k. priv. Wagenbau-Fabrik

SCHUSTALA & COMP.  

Niederlage: Wien I., Kolowratring 8. —
Telephon 6553. ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Werkstätte: Wien, Untere Weissgärber-
strasse 8—10. — Telephon 8862. ○ ○ ○
Werkstätte und Niederlage in Ratibor.
Werkstätte und Niederlage in Breslau.
Niederlage in Lemberg. ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Verkaufsstellen in Berlin u. Czernowitz.

Die Entwicklung des Tatra-Werks Vývoj fabriky Tatra

1855



1870



1880



1890



1900



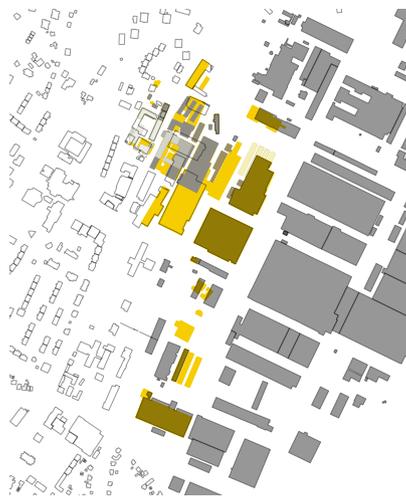
1914



1918



2014





M 1:10 000

Abb.27. Die Entwicklung des Tatra Werks
Obr.27. Vývoj fabriky Tatra



Abb.28. Ansicht Fabrik im Jahr 1895

Obr.28. pohľad na fabriku v roku 1895

provisorische hölzerne Montagehallen gebaut. Der Mangel an Finanzen und freien Grundstücken äußerte sich im Städtebau in disharmonischer Bebauung ohne Berücksichtigung des Produktionsprozesses. Neben den Produktionsstätten wurden damals auch mehrere Wohnhäuser für die Arbeiter und Angestellten errichtet, um die qualifizierten Arbeitskräfte zu halten. Die Arbeiterhäuser waren jeweils für zwei Familien bestimmt. Später wurden sie durch neuen sozialen Wohnungsbau ersetzt und blieben nicht erhalten.

Die Fabrik dehnte sich damals entlang der neu errichteten Bahnstrecke in der Richtung zum Umland aus. Zwischen den neuen Hallen der Waggonfabrik entstand die Zufahrt. Nach 1900 begann sich die Fabrik auch in östlicher Richtung, auf der anderen Seite der Strecke, auszubreiten. Obwohl sich die Waggonfabrik gut entwickelte, führten die ständig von neuem erforderlichen Investitionen zu einer Verschuldung der Eigentümer, woraufhin im Jahr 1891 die hiesigen Bankiers Guttman die Gesellschaft Ignatz Schustala & Comp.,

drevené montážne haly. Nedostatok financií a voľných pozemkov sa prejavil aj na urbanizme nesúladnou zástavbou bez ohľadu na výrobný proces. Okrem výrobných objektov sa v tomto období postavilo aj viacero obytných domov pre robotníkov a úradníkov na udržanie si kvalifikovaných pracovníkov. Robotnícke domy boli stavané pre dve rodiny. Neskôr boli nahradené novou sociálnou výstavbou a nezachovali sa.

Rozširovanie fabriky v tomto období prebiehalo v smere od obce popri novovybudovanej železničnej trati. Medzi novými halami vagónky vznikol vstup do továrne. Po roku 1900 sa začala fabrika rozširovať aj smerom na východ za železničnú trať. Napriek rozvoju vagónky, neustále potrebné investície viedli k zadlžovaniu majiteľov následkom čoho v roku 1891 tunajší bankári bratia Guttmanovci odkúpili spoločnosť Ignatz Schustala & Comp. Založenú v roku 1858. Dovtedy rodinný podnik sa zmenil na akciovú spoločnosť

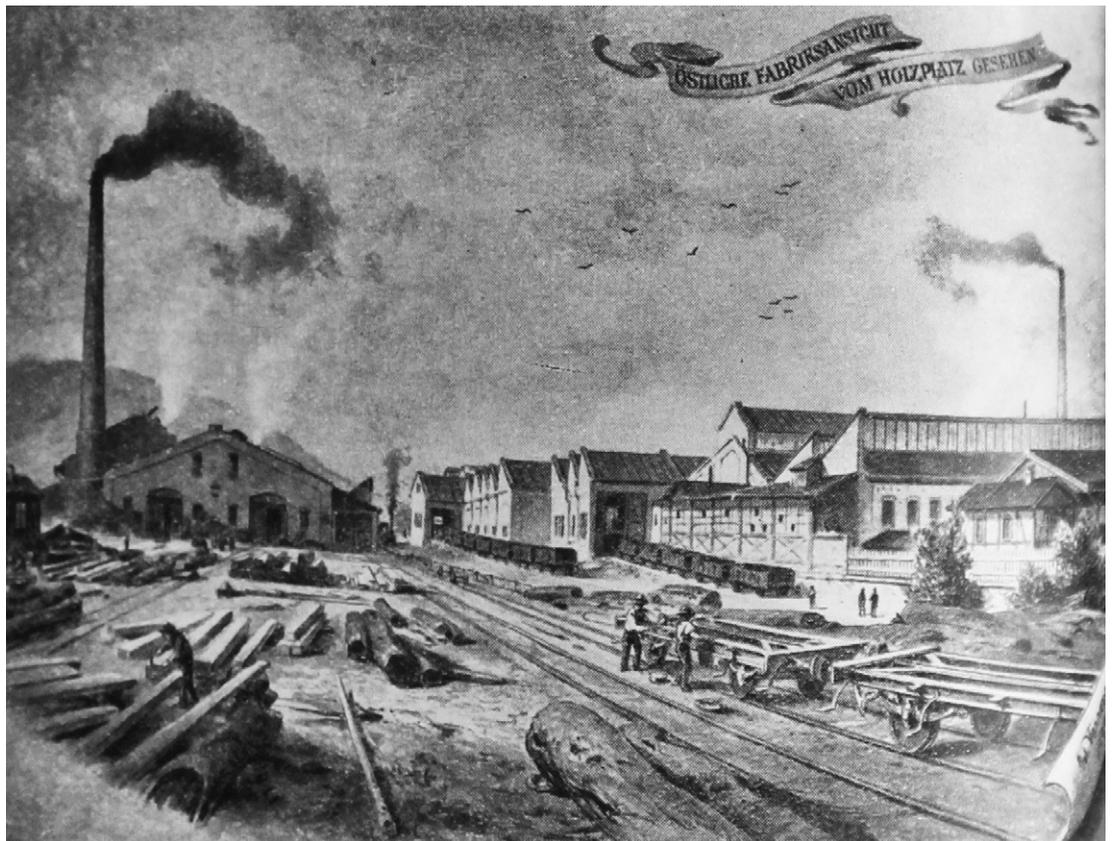


Abb.29. Ansicht Fabrik vom Jahr 1897

Obr.29. pohľad na fabriku z roku 1897



Abb.30. Brand in Tatra Werke im Jahr 1907

Obr.30. Požiar v Podniku Tatra v roku 1907



Abb.31. Ansicht Tatra Fabrik

Obr.31. pohľad na fabriku Tatra



Abb.32. Darstellung von Wagen-Fabrik Schustalla vor dem Jahr 1920

Obr.32. Pôvodné zobrazenie Vagónky Schustalla spreď roku 1920

gegründet 1858, aufkauften. Damals wandelte sich der ehemalige Familienbetrieb in die Aktiengesellschaft Nesselsdorfer-Wagenbau-Gesellschaft A.G. Der ehemalige technische Berater von Schustala Hugo Fischer von Röslerstamm wurde zum neuen Direktor. Ignatz Schustala war bereits vor dem Verkauf des Unternehmens an einem Infarkt verstorben. Seine Erben verkauften schließlich all ihre Aktien und verließen 1895 ihre Posten in der Fabrik aus Protest gegen die Betriebsleitung. Später gründeten sie eine eigene Waggonfabrik unter der Firma Vagónka Studénka.

Nach dem Zustrom neuen Geldes kam es zu einer noch rascheren Weiterentwicklung und die Wagenbaukapazität verdoppelte sich. Nach dem Aufbau und der Entfaltung der Gesellschaft wurde nach dem Eigentümerwechsel ins System eingeführt. Die Fabrik war 1891 abgebrannt, und ein Teil der hölzernen Hallen war zerstört.

Es ist das Verdienst vom Direktor, Ingenieur Fischer von Röslerstamm, dass in diesem Betrieb das erste Automobil mit Verbrennungsmotor in Österreich-Ungarn gebaut wurde. Da der Liberecer Fabrikbesitzers Theodor von Liebig mit dem Erfinder Carl Benz befreundet war, gestattete dieser die Lieferung eines der ersten im Jahr

Nesselsdorfer-Wagenbau-Gesellschaft A.G. Novým riaditeľom sa stal bývalý Šustalov technický poradca Hugo Fischer von Röslerstamm. Ignác Šustala zomrel na infarkt ešte pred predajom podniku. Šustalovi dediči nakoniec odpredali všetky svoje akcie a napriek svojim postom vo fabrike, na protest voči vedeniu v roku 1895 z podniku odišli. Následne si založili vlastný podnik na výrobu vagónov nazývaný Vagónka Studénka.

Po prílive nových financií rozvoj továrne došiel ešte k rýchlejšej výstavbe a kapacita vagónky sa dvojnásobne zvýšila. Do výstavby a rozvoja spoločnosti sa po zmene majiteľov opäť zaviedol systém. Fabrika v roku 1891 vyhorela a časť drevených hál bola zničená.

Riaditeľ a inžinier Fischer von Röslerstamm sa zaslúžil o to, že v podniku vznikol prvý automobil so spaľovacím motorom v strednej Európe. Vďaka priateľstvu Libereckého továrníka Theodora von Liebiga s Karolom Benzom, dovolil vynálezca Karol Benz dodať do Kopřivnice jeden z prvých dvojvalcových motorov vyrobených v roku 1897. Kontrakt

Abb.33. Bekantester Zug in ehemaliger Tschechoslowakei „Slovenská Strela“ von Jahr 1936

Obr.33. Najznámejší vlak v bývalom Československu „Slovenská Strela“ z roku 1936



1897 hergestellten Zweizylindermotoren nach Kopřivnice. Der Kontrakt umfasste auch die Motorenlieferung für eine ganze Serie von Fahrzeugen. Diesem Umstand ist die Produktion des Personenkraftwagens *Präsident* zu verdanken. In Österreich-Ungarn war dies das erste fabrikmäßig hergestellte Automobil. Nach einem Jahr wurde auch der Bau von Lastkraftwagen aufgenommen, und die Fabrik hat auch das Primat bei der Herstellung von Sportwagen im Jahr 1900.

zahŕňal aj dodávku motorov pre celú prvú sériu automobilov, vďaka čomu bola zahájená výroba osobného automobilu *Präsident*. V Rakúsko-Uhorsku to bol prvý vyrobený automobil v továrni. Po roku sa začalo aj s výrobou nákladných automobilov a fabrika má prvenstvo aj vo výrobe prvého športového automobilu v roku 1900.

Abb.34. Historische Fotografie der Fabrik nach dem Ersten Weltkrieg

Obr.34. Historická fotografia továrne po prvej svetovej vojne



Die ursprüngliche Marke Nesselsdorfer Wagenbau wurde 1920 wegen der neuen Verhältnisse nach dem Ersten Weltkrieg und die Entstehung der Tschechoslowakei durch die Marke Kopřivnická vozovka a.s. ersetzt. Im Jahr 1919 wurde zum ersten Mal die Bezeichnung Tatra verwendet. 1921 wurde der Firmensitz von Wien nach Prag verlegt und 1923 kam es zu einer Fusion mit dem Prager Konzern Ringhoffer. Die Zusammenarbeit dieser beiden Unternehmen führte 1936 zum Bau eines der berühmtesten tschechoslowakischen Züge mit der Bezeichnung „Slovenská Strela“ Die Fabrik machte noch einige Wandlungen durch und wirkte seit 1936 unter der Firma Ringhoffer-Tatra a.s. Kopřivnice.

Pôvodná značka Nesselsdorfer Wagenbau bola v roku 1920 vplyvom zmien po prvej svetovej vojne a vznikom Československa nahradená značkou Kopřivnická vozovka a.s. a v roku 1919 sa prvý krát použil názov Tatra. V roku 1921 bolo pôvodné sídlo firmy preložené z Viedne do Prahy a v roku 1923 sa závody spojili s pražským koncernom Ringhoffer. Spolupráca oboch podnikov viedla v roku 1936 k výrobe jedného z najslávnejších československých vlakov s názvom „Slovenská Strela“. Fabrika ešte viac krát zmenila názov a od roku 1936 pôsobila pod firemným označením Ringhoffer-Tatra a.s. Kopřivnice.



Abb.35. Stadt und Fabrik im Jahr 1972

Obr.35. Mesto a továreň v roku 1972

In der Zwischenkriegszeit, in den Jahren 1921-1923, begann man aufgrund der gesunkenen Nachfrage nach Eisenbahnwaggons an dem Bau einer neuen Automobilfabrik. Zum Erfolg trug der Konstrukteur Hans Ledvinka deutlich bei, der die Konstruktion der bis heute verwendeten luftgekühlten Motoren voranbrachte.

V medzivojnovom období, v rokoch 1921-1923 sa továreň vplyvom poklesu výroby železničných vagónov pustila do výstavby novej automobilky. Úspechu v začiatkoch výroby automobilov výrazne dopomohol konštruktér Hans Ledvinka, ktorý ovplyvnil dodnes používanú konštrukciu vzduchom chladených motorov.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Fabrik zugunsten des Staates enteignet und es entstand das Nationalunternehmen Tatra Kopřivnice. Dieses Werk war für den gesamten Ostblock ein bedeutender Hersteller von Lastkraftwagen. Wegen der großen Nachfrage und infolge der Produktionsoptimierung wurde beschlossen, den gesamten Raum des Rates der gegenseitigen Wirtschaftshilfe (RGW) abzudecken. Im Rahmen des Wirtschaftsplans aus dem Jahr 1972 wurden die Produktionskapazitäten des Tatraverks für die Herstellung von LKWs profiliert, und ab dem Jahr 1975 wurden keine PKW mehr gebaut.

1989 kam es zu einer Wende in den politischen Verhältnissen, von der auch das Unternehmen Tatra wesentlich betroffen wurde. Mit dem Zerfall des RGW zerschlug sich der Absatzmarkt für die LKW der Marke Tatra. Problematisch war es, in der globalen Konkurrenz neue Märkte zu finden, vor allem auch wegen der engen Profilierung auf nur einen Fahrzeugtyp. So wie alle Fabriken in der ehemaligen Tschechoslowakei wurde auch das Tatraverk privatisiert. Nach zehn Jahren der Unklarheit gelang es schließlich, erste Aufträge zu gewinnen, welche Möglichkeiten eines Wiederaufschwunges eröffneten. Stadtentwicklung

Abb.36. Prospekt von bekanntesten PKW Model produziert in Tatra aus dem Jahr 1948

Obr.36. Prospekt s najznámejším modelom osobného auta vyrábaného v Tatre z roku 1948



Po druhej svetovej vojne v roku 1945 bolo súkromné vlastníctvo vyvlastnené v prospech štátu a tak v Kopřivnici vzniká národný podnik Tatra. Tatra bola významným producentom nákladných automobilov v celom východnom bloku. Veľkým dopytom a optimalizáciou výroby sa rozhodlo, že produkcia nákladných automobilov Tatra v Kopřivnici bude pokrývať dopyt celej Rady vzájomnej hospodárskej pomoci. V rámci socialistického rozvojového plánu z roku 1972 sa výrobné kapacity továrne Tatra úzko profilujú na výrobu nákladných áut a v roku 1975 tu úplne zaniká výroba osobných automobilov.

V roku 1989 nastáva opäť zmena politických pomerov, ktorá sa významne dotkla podniku Tatra. Rozpadom Rady vzájomnej hospodárskej pomoci sa zmenilo odbytko nákladnej automobilovej výroby Tatro. Vytvorenie nového trhu v globálnej konkurenčnej spoločnosti a profilácia podniku na výrobu jedného typu vozidiel sa ukázala ako problematická. Tak ako všetky podniky v bývalom Československu, aj firma Tatra prešla privatizáciou. Po nejasných desiatich rokoch sa nakoniec podarilo Tatre získať prvé veľké zákazky a opäť dostala možnosť nového rozvoja.



Abb.37. Arbeiterkolonie

Obr.37. Robotnícka kolónia



Abb.38. Ansicht der Stadt Kopřivnice der Zeitperiode zwischen 1918-1955

Obr.38. Pohľad na mesto Kopřivnice z obdobia medzi rokmi 1918-1955

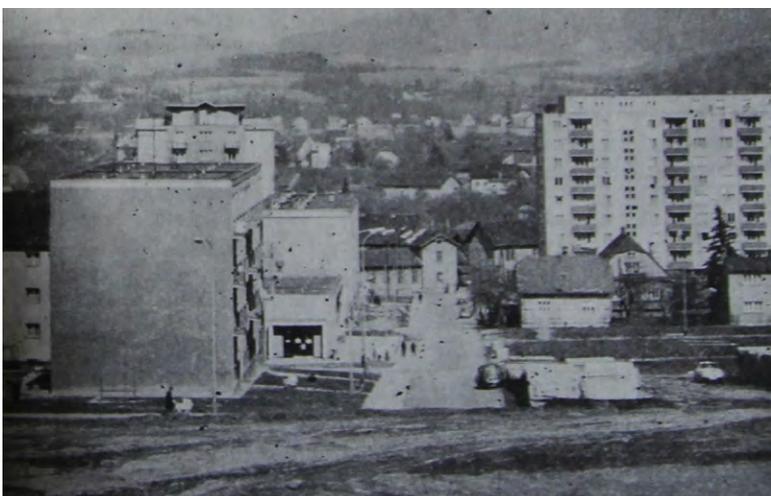
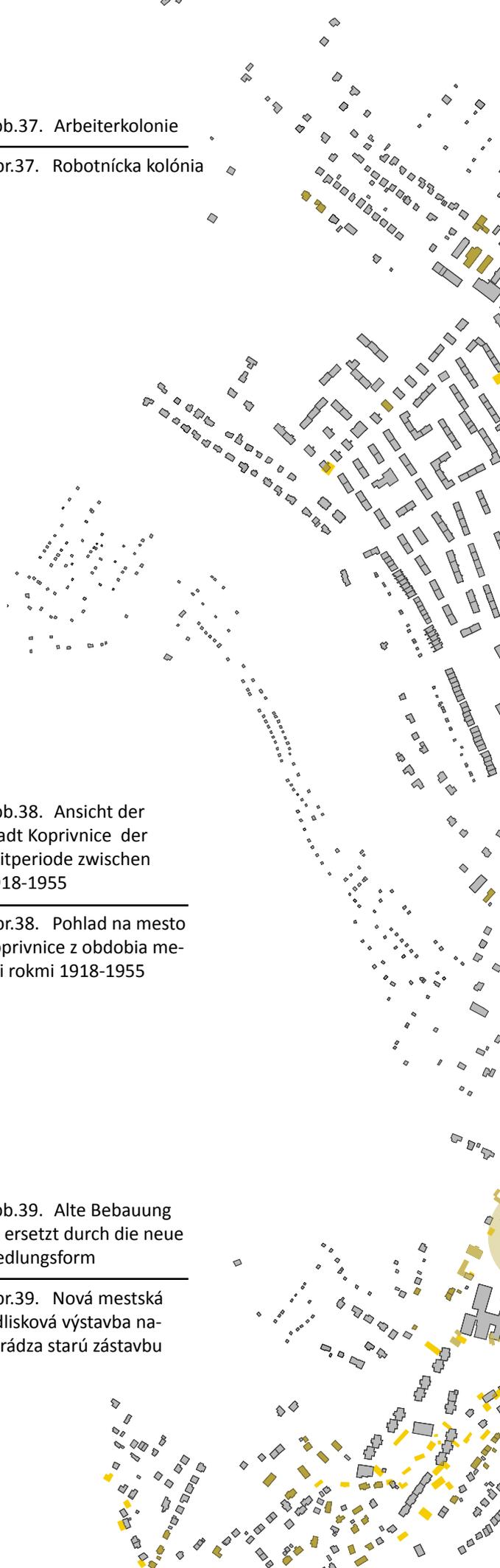
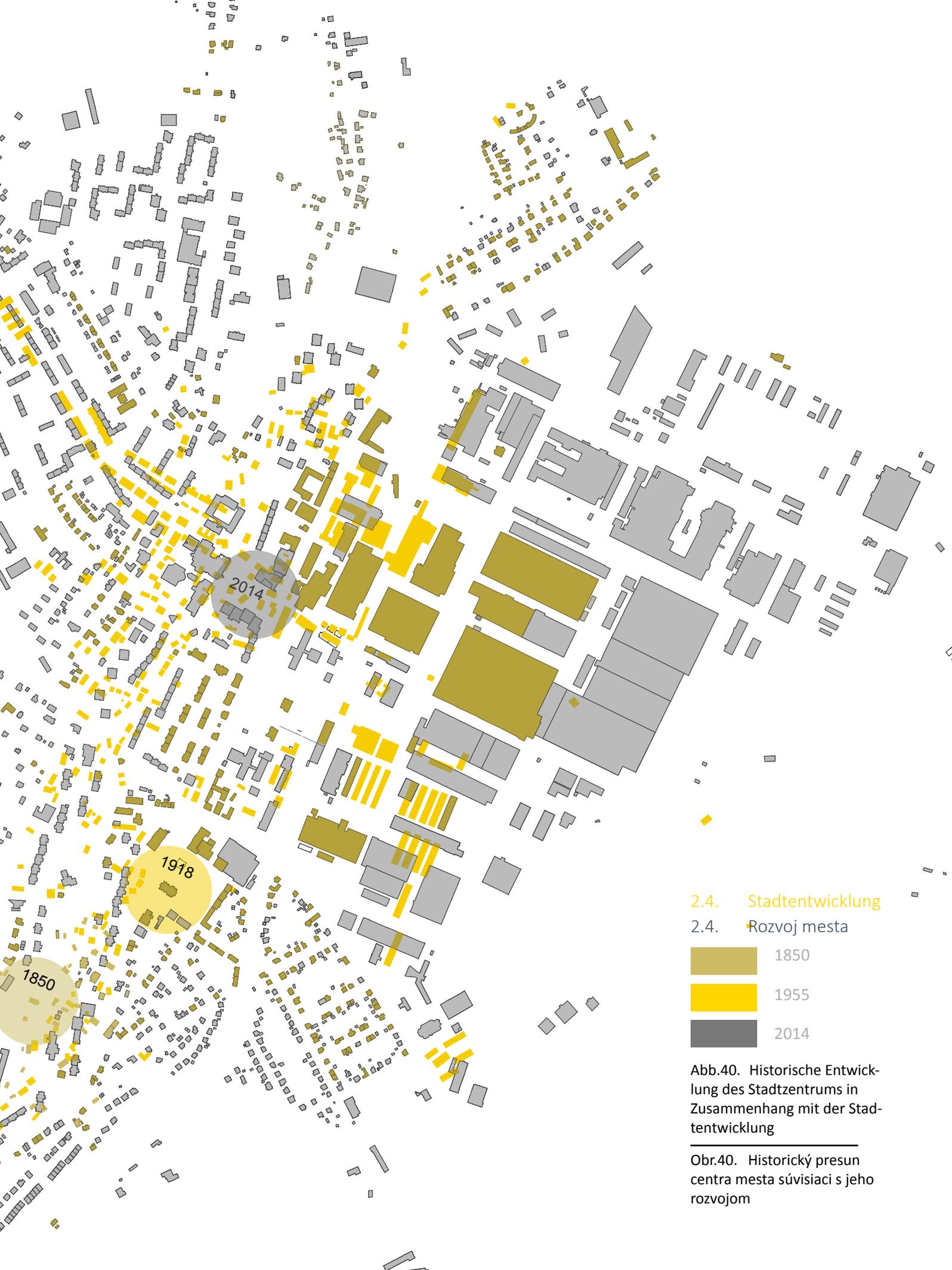


Abb.39. Alte Bebauung ist ersetzt durch die neue Siedlungsform

Obr.39. Nová mestská sídlisková výstavba nahrádza starú zástavbu





2.4. Stadtentwicklung

2.4. Rozvoj mesta

1850

1955

2014

Abb.40. Historische Entwicklung des Stadtzentrums in Zusammenhang mit der Stadtentwicklung

Obr.40. Historický presun centra mesta súvisiaci s jeho rozvojom

2.4.1. Die städtebauliche Entwicklung

Die Raumplanung in der Stadt Kopřivnice hing eng mit der Entwicklung der Fabrik zusammen. Angesichts des industriellen Charakters der Stadt hing der Aufschwung vor allem davon ab, ob die Produktion prosperierte. Die Stadt passte sich der ständigen Erweiterung der Fabrik an und wuchs in Etappen, in Abhängigkeit von der Erweiterung oder Schrumpfung der Produktion. Die städtebauliche Entwicklung kann in drei wichtige Etappen eingeteilt werden, die mit der Produktion im Tatravwerk korrespondieren.

Die erste Etappe ist repräsentiert durch die ursprüngliche Bebauung des Ortes. Hier formte sich ab 1850 die erste Wagenfabrik. Für diese Zeit ist ein ländlicher Bebauungstyp charakteristisch. Die zweite Etappe setzte mit der Produktionserweiterung ein, mit der Verschiebung der Wagenherstellung aus der „Vogtei“ an einen damals am Rand der Gemeinde gelegenen Platz, wo genügend Raum war für die Fortentwicklung. Die dritte Etappe setzte mit den massiven Baumaßnahmen in der Zeit der sozialistischen Planwirtschaft ein. Datieren können wir den Beginn dieser Etappe in das Jahr 1948, als das Tatravwerk ausgebaut wurde und im Rahmen des Plans auch der Wohnungsbau sowie die Gesellschaftsbauten für die Arbeiter garantiert wurden.

2.4.1. Urbanistický vývoj mesta

Územné plánovanie mesta Kopřivnice úzko súviselo s vývojom továrne. Vzhľadom na priemyselný charakter mesta, celý rozvoj závisel predovšetkým od prosperity výroby. Mesto sa prispôbovalo rozširovaniu fabriky a aj ono rástlo v etapách v závislosti od rozširovania či útlmu výroby. Urbanistický vývoj, môžeme rozdeliť do troch najdôležitejších etáp, ktoré korešponujú s produkciou výroby.

Prvá etapa je predstavená pôvodnou zástavbou obce. Tu sa v roku 1850 začína formovať prvá továreň na výrobu kočov. Pre toto obdobie je charakteristický vidiecky typ zástavby. Druhá etapa nastáva rozširovaním výroby a presunom bývalej výroby vozov z „fojtství“ do vtedy okrajovej časti obce, kde bolo možné rozširovanie výroby bez väčších obmedzení. Tretou etapou sa stala masívna výstavba v čase socialistického hospodárstva. Datovať ju môžeme do obdobia po roku 1948, kedy bol podnik Tatra budovaný v rámci národného plánu, ktorý garantoval aj výstavbu bytov a sociálneho zázemia robotníckej vrstve obyvateľstva.

Abb.41. Postkarte aus der Stadt Kopřivnice etwa 1918

Obr.41. Pohľadnica z mesta Kopřivnice okolo roku 1918



2.4.1.1. Erste Etappe bis 1894

Gegen Ende des 13. Jh. wurde die Gemeinde Kopřivnice zum ersten Mal schriftlich erwähnt. Ursprünglich lag sie zu beiden Seiten des Flüsschens Kopřivnička. Der überwiegende Teil der Bevölkerung lebte von der Landwirtschaft. In der Dorfmitte, am Fluss, standen damals die wichtigsten Gebäude, wie die Vogtei, wo 1850 die erste Schustala-Wagenfabrik gegründet wurde, aber auch die Holzkirche St. Bartolomäus aus der Mitte des 16. Jh. und der Friedhof. Die Bartolomäuskirche wurde 1894 nach dem Bau der neuen Kirche abgerissen. So rückte das Ortszentrum näher an die Fabrik heran.³⁰



Abb.42. Rechts: Neue Stadtkirche
Abb.43. Links: Saint Bartolomeus Kirche

Obr.42. Vpravo: nový mestský kostol
Obr.43. Vľavo: Kostol svätého Bartolomeja

2.4.1.1. Prvá etapa do roku 1894

Prvá zmienka o obci Kopřivnice pochádza z konca 13. storočia. Obec Kopřivnice sa pôvodne rozprestierala po oboch stranách riečky Kopřivnička. Prevažná časť obyvateľstva živila poľnohospodárstvom. Pri riečke sa v centre vtedajšej obce nachádzali najdôležitejšie stavby ako fojtství, kde bola roku 1850 založená prvá výroba šustalovej fabriky na výrobu vozov, drevený kostol sv. Bartolomeja, ktorý bol postavený v polovici 16. storočia a cintorín. Kostol bol zbúraný v roku 1894 kedy už stál kostol nový. Centrum obce sa tak presunulo do novej polohy, bližšie k továrni.³⁰



2.4.1.2. Zweite Etappe 1894-1948

Aus den Karten aus dem Jahr 1955 ist ersichtlich, dass das Ortszentrum in der zweiten Etappe mehr nach Norden, näher an die neue Fabrik heranrückte. 1893 war eine neue Kirche gebaut worden, um welche sich das neue Zentrum gruppierte. Am Hauptplatz entstanden eine neue Bürgerschule und auch neue Wohnensembles. Die sich auf zugekauften Grundstücken ständig erweiternde Fabrik lag nordöstlich vom neuen Hauptplatz und im Nordosten siedelten sich auch die neuen Wohngebiete an. Als erste entstand eine Arbeiterkolonie, die wir auf Fotos aus dem Jahr 1928 betrachten können.

2.4.1.2. Druhá etapa 1894-1948

Podľa analýzy máp z roku 1955 sa centrum obce v druhej etape presúva smerom na sever k novej továrni. V roku 1893 je v meste vybudovaný nový kostol, okolo ktorého sa formuje nové centrum mesta. Na námestí vzniká aj nová meštianska škola a budujú sa tu nové obytné súbory. Stále rozširovanie továrne na skúpených pozemkoch sa nachádza severovýchodne od nového námestia a obytné zóny sa začínajú formovať v severovýchodnej oblasti. Ako prvá je vybudovaná robotnícka kolónia, ktorú môžeme vidieť už na obrázkoch z roku 1928.

30 Hanzelka, Kamil (1995):(S. 10-14)



Abb.44. Alte Fotografie des neues Stadtzentrum der Koprivnice im Jahr 1950

Obr.44. Stará fotografia mesta Koprivnice z roku 1950

2.4.1.3. Dritte Etappe ab 1948

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte die Stadt einen neuen Aufschwung. Zdeněk Majer schreibt in seinem Beitrag zum Konferenzband III „Zur Geschichte des Werkes Tatra Koprivnice“ folgendes: „Das alte Koprivnice ist verschwunden“, „wir befinden uns inmitten einer einzigartigen Umgestaltung eines Dorfes zu einer modernen sozialistischen Stadt“³¹. In Zusammenhang mit der Ablösung der Staatsmacht in der Tschechoslowakischen Republik begann sich der Ort deutlich zu wandeln. Als dritte Entwicklungsetappe können wir die Zeit nach dem 18.5.1948 betrachten, als die Gemeinde zur Stadt erklärt und ein Nationalausschuss gewählt wurde. Das Tatrawerk wurde zum Nationalunternehmen Tatra, welches im Rahmen des RGW einen neuen Entwicklungsplan bekam. Priorität der Stadt war der Ausbau der Industrie vor dem Bau von Wohnungen und Gesellschaftsbauten, was zu Wohnungsmangel in der Stadt führte. In Zusammenhang mit der Erweiterung der

2.4.1.3. Tretia etapa od roku 1948

Mesto po druhej svetovej vojne začína svoj nový rozmach. Zdeněk Majer v príspevku do zborníka K dejinám Tatry Koprivnice, zborník III, píše: „Zmizela stará Koprivnice“, „sme v centru jedinečného prerodu vesnice v moderní socialistické mesto“³¹. V súvislosti so zmenou vládneho režimu v Československej republike sa začína obec výrazne meniť. Ako tretiu etapu rozvoja Koprivnice môžeme označiť obdobie od dátumu 18.5.1948 je Koprivnice povýšená na mesto a v meste je zvolený národný výbor. Podnik Tatra sa transformuje na národný podnik Tatra, ku ktorému je vytvorený nový rozvojový plán v rámci Rady vzájomnej hospodárskej pomoci (RVHP). Prioritou mesta bola prednosť priemyselnej výstavby pred bytovou a občianskou výstavbou, čo viedlo k nedostatku možností bývania v meste. V súvislosti z rozširovaním výrobných kapacít Tatry sa preto začína riešiť výstavba sídliska Korej. Nová zástavba z prvej polovice päťdesiatych rokov bola bez občianskej vybavenosti. Obyvatelia si sami odpracovali dobrovoľníckou prácou občianske stavby,

³¹ Majer, Zdeněk(1975):(S 349-377)

Produktionskapazitäten im Tatrwerk begann man das Wohngebiet Korej zu planen. Die neue Bebauung aus der ersten Hälfte der 1950er Jahre umfasste keine Kommunalbauten. Die Einwohner selbst leisteten freiwillige Arbeit bei der Errichtung von Bauten, wie z.B. Schulpavillons, Freibad, Skilift und Eislaufbahn. Während sich die Stadt bis 1970 weg vom Stadtzentrum erweitert hatte, begann ab diesem Jahr, in einer zweiten Welle beim Wohngebietsbau, die Entwicklung in umgekehrter Richtung. Die städtebauliche Konzeption wandelt sich, wozu sich Zdeněk Majer wie folgt äußert: „Die Stadt begann sich auf Kosten der alten Bebauung zu ihrer Mitte hin zu wachsen.“ Es kommt zum Abriss der ursprünglichen Siedlungsstruktur, was er als qualitativen Sprung wertet.

Das Produktionsgelände wurde in nordöstlicher Richtung in zwei Bauetappen erweitert, und zwar bis 1980 und nach 1980. Mit der Entwicklung der Fabrik erweiterten sich die Stadtgrenzen und es entstand das Wohngebiet Nord und ein Wohngebiet im Bereich des ursprünglichen Orts Kopřivnice.

Abb.45. Plan der Stadt Kopřivnice im Jahr 1973

Obr.45. Plán mesta Kopřivnice z roku 1973

Abb.46. Stadt Kopřivnice etwa 1975

Abb.47. Stadt Kopřivnice etwa 1975

Obr.46. Mesto Kopřivnice okolo roku 1975

Obr.47. Mesto Kopřivnice okolo roku 1975



ako napríklad školské pavilóny, kúpalisko, lyžiarsky vlek a klzisko. Zatiaľ čo do roku 1970 sa mesto rozširovalo smerom od centra mesta, v tomto roku prichádza druhá vlna výstavby nového sídliska. Mení sa urbanistická koncepcia výstavby, k čomu sa Zdeněk Majer vyjadruje: “mesto sa začalo rozrústat do svého středu na úkor staré zástavby“. Prichádza k búraníu pôvodnej štruktúry sídla o čom sa vyjadruje ako o kvalitatívnej zmene.

Areál výroby sa rozširuje v severovýchodnom smere v dvoch stavebných etapách a to do roku 1980 a po roku 1980. S rozvojom továrne sa rozrastá aj územie mesta a vzniká nové sídlisko Sever a sídlisko v oblasti pôvodnej obce Kopřivnice.





Abb.48. Ansicht vom Kircheturm im Jahr 1928

Obr.48. Pohľad z kostolnej veže z roku 1928



Abb.49. Koprivnice im Jahr 1930

Obr.49. Koprivnice v roku 1930



Abb.50. Arbeitersiedlung auf einer historischen Postkarte

Obr.50. Robotnícka kolónia na dobovej pohľadnici



Abb.51. Alte Fotografie des neues Stadtzentrum Koprivnice vom Jahr 1950

Obr.51. Stará fotografia mesta Koprivnice z roku 1950

Abb.52. Rechts: Karte der Stadt Koprivnice aus der Dritten Kriegsmapping zwischen 1869-1885

Obr.52. Vpravo: Mapa Koprivnice a okolia z tretieho vojenského mapovania uskotočneného v rokoch 1869-1885



M. Závistice

hrot

Koprivnice

Archie

Příbor (část)

Závistice

du. 314

Ma ríp do 314

DOVA

Syho

pozovna

Koprivnice

(332)

ERK

309
Kopou

oreškova

M. Koprivnice

Červený Jánec

Barborská



Abb.53. Stadtentwicklung nach dem Jahr 1955

Obr.53. Rozvoj mesta po roku 1955

Abb.54. Luftbild aus dem Jahr 1950

Obr.54. Ortofotografická mapa z roku 1950





BĚLÁ
315

Stavisková

Paseky
Pinkavka
Malá Luhová

Křtěncová

482

Bělá

Dubinová

Sever

Korej

Kupele

Dubinová

KOCVÍNEK

557
BÍLÁ HORA

Kopec

SK

Národní sad

Jurova jeskyne
KOTOUČ

Na Hraničkách

Horečka

Horečkova

Kozina

st. Strážník

Nad přík.

kámen



Abb.55. Luftbild der Stadt
Kopřivnice im Jahr 2009

Obr.55. Ortofotografická mapa
mesta Kopřivnice z roku 2009

2.5. Zustand der Stadt

Die Stadt Kopřivnice hat gegenwärtig ein wenig kompaktes Zentrum, das aus mehreren nicht miteinander verbundenen Plätzen besteht. Die einzelnen Plätze waren in der historischen Entwicklung entstanden. Die Kommunalbauten liegen ebenfalls in der Stadt verstreut, ihr Zustand ist als schlecht gepflegt bis unbrauchbar zu bezeichnen. Auf dem Hauptplatz werden Dienstleistungen geringer Qualität und nur ein eingeschränktes Warensortiment angeboten, dies bietet den Einwohnern wenig Motivation, diesen Platz aufzusuchen. Ein wichtiges raumgestaltendes Element ist das Flüsschen Kopřivnička, an welchem alle wichtigsten Teile der Stadt angelegt sind. Das Flüsschen entspringt am Berg im Süden der Stadt und fließt durch das ursprüngliche Zentrum, von dem in der Gegenwart nicht mehr viel erhalten ist. In Richtung Norden durchquert es auch das heutige Stadtzentrum, aber direkt auf dem Hauptplatz wird es unterirdisch geführt.

Das neuzeitige Stadtzentrum – gebildet vom Hauptplatz – grenzt an der Nordseite an die Wohnbebauung. Im höher liegenden, südlichen Teil grenzt der Platz an die Industriezone des Tatraverkes. Diese enge Verbindung zeugt von der großen Bedeutung des Werkes für die Stadt. Durch den Rückzug und die Transformation der Produktionsstätten des

2.5. Súčasný stav mesta

Mesto Kopřivnice má v súčasnosti nekompaktné centrum ktoré sa skladá z viacerých neprepojených námestí. Jednotlivé námestia vznikli historickým vývojom mesta. Občianske stavby sú v meste taktiež rozptýlené a sú v značne neudržiavanom až nevyhovujúcom stave. Na samotnom hlavnom námestí je nízka kvalita a obmedzený sortiment služieb, čo obyvateľom neposkytuje dostatočnú motiváciu pre vyhľadávanie tohto miesta. Dôležitým miestotvorným prvkom mesta je potok Kopřivnička, okolo ktorého sú situované všetky hlavné časti mesta. Riečka zhora preteká pôvodným centrom, z ktorého sa do dnešnej doby mnoho nezachovalo. Smerom dole prúdom preteká aj súčasným centrom mesta, pričom priamo na hlavnom námestí je vedená podzemným kanálom.

Novodobé centrum mesta, ktoré predstavuje hlavné námestie, hraničí na severnej strane s obytnou zástavbou. V hornej, južnej časti námestie priamo susedí s priemyselnou zónou fabriky Tatra. Takéto úzke prepojenie hovorí o veľkom význame továrne pre mesto. Ústupom a transformáciou výrobných častí fabriky Tatra, sa v centrálnej zóne mesta

Abb.56. Foto der Stadt Kopřivnice von Jahr 2014

Obr.56. Fotografia mesta Kopřivnice z roku 2014





Abb.57. Siedlungen

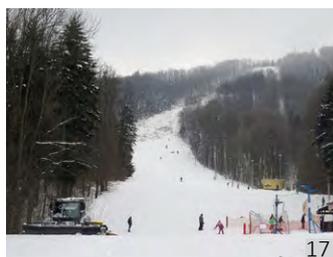
Obr.57. Sídlišká

Tatrawerks entstanden in der Kernzone der Stadt ungenutzte Flächen in direkter Nachbarschaft zum Stadtzentrum. Nach mehreren Gesichtspunkten ist deren Nutzung schwierig, und deswegen wurden diese Flächen für die Stadt zu Problemzonen. Wegen der Aufsplittung der Eigentümer von Gebäuden und Grundstücken und der fehlenden Strategie bzw. Vision der Stadt bezüglich der Sanierung dieser Gelände bleibt viel Raum für Spekulationen und für den Verfall der Gebäude. Beweis dafür sind auch die in letzter Zeit häufigeren Brände in den einzelnen Gebäuden der Industriebranche. Diese Flächen stellen potentielle Entwicklungsflächen dar, die zugunsten der Stadt genutzt werden könnten, doch ohne Visionen und Regelungen werden sie zur Last.

vytvorili nevyužívané plochy, ktoré priamo susedia s centrom mesta. Ich využitie je náročné z viacerých aspektov a tak sa tieto územia sa stávajú pre mesto problémovými územiami. Roztrieštenosť vlastníkov jednotlivých budov a pozemkov, neexistujúca stratégia či vízia mesta ako tieto územia zveľadiť, prenecháva miesto chátraníu budov, či špekuláciám. Dôkazom toho sú aj požiare jednotlivých budov industriálneho brownfieldu v poslednom období. Tieto plochy predstavujú potenciálne rozvojové plochy, ktoré by sa dali využiť v prospech mesta, avšak bez vízii a regulácii sa stávajú len jeho príťažou.

Gebäudenutzung und wichtige Gebäuden in Stadt Kopřivnice

Využitie budov a dôležité budovy mesta Kopřivnice





2.6. Gebäudenutzung

2.6. Využitie budov

Dienstleistungseinrichtungen

Öffentliche Gebäude

Industrie

Sport

Bildungseinrichtungen

Wohnen

2.6.1. Infrastruktur

Der meist genutzte Verkehrstyp ist der Straßenverkehr. Die Stadt liegt an der Schnellstraße erster Klasse R 48, welche die wichtigste Verbindung zur Kreisstadt Ostrava bietet. Der Güterverkehr nutzt gerade diese Schnellstraße und den neu erbauten Zubringer, der die Stadt an das Autobahnnetz anbindet. Die Entfernung zur Kreisstadt Ostrava beträgt auf dieser Straße 36,2 Kilometer. Die territorial übergeordnete Stadt Nový Jičín liegt 12,3 Kilometer von Kopřivnice entfernt. Der öffentliche Personennahverkehr wird durch regionale Autobuslinien gewährleistet. In der Region werden öffentliche Verkehrsmittel häufig von Pendlern genutzt, die täglich zur Arbeit oder zum Studium fahren. Tag für Tag verlassen wegen der Schule oder der Arbeit über 5000 Einwohner die Stadt, was im Verhältnis zu ihrer Größe keine vernachlässigbare Anzahl ist. Die Autofahrt zur Kreisstadt Ostrava dauert ungefähr 48 Minuten. Der Busbahnhof von Kopřivnice liegt im Norden des Stadtzentrums. Der innere Verkehr fließt über eine Straße zweiter Klasse, die durch die Stadt führt. Der Güterverkehr schließt sich direkt an diese Transittrasse an und mündet in die Schnellstraße. Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass der Güterverkehr aus dem Stadtzentrum weitgehend ausgeschlossen ist. Der Innenstadtverkehr wird mit den Fernbussen gewährleistet.

Es besteht Anschluss an das Eisenbahnverkehrsnetz. Die Bahnstrecke stößt im Ort Studénka, der etwa 20 km von Kopřivnice entfernt liegt, auf die Hauptstrecke Prag – Ostrava. Diese Zweigstrecke wird sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr genutzt, jedoch ist geplant,

2.6.1. Infraštruktúra

Najviac používaným typom dopravy je cestná. Mesto leží na rýchloceste prvej triedy číslo R 48, ktorá poskytuje hlavné spojenie do krajského mesta Ostrava. Nákladná doprava využíva práve rýchlostnú cestu a novovybudovaný privádzač, ktorý spája mesto z diaľničnou sieťou. Cestná vzdialenosť ku krajskému mestu Ostrava tvorí 36,2 kilometra. Územne nadradené mesto Nový Jičín je vzdialené 12,3 kilometra. Verejná osobná doprava je prevádzkovaná regionálnym autobusovým spojením. V regióne je verejná doprava často používaným prostriedkom pri každodennom dochádzaní za prácou, alebo štúdiom. Každodenne odíde z mesta kvôli škole a práci cez 5000 obyvateľov čo je v pomere k veľkosti mesta nezanedbateľné množstvo. Cesta autobusom do krajského mesta Ostrava trvá približne 48 minút. Autobusová stanica v meste Kopřivnice sa nachádza v severnej časti centra mesta. Vnútorňú dopravu mesta obsluhuje komunikácia druhej triedy ktorá prechádza cez mesto a tvorí jeho zbernú komunikáciu. Nákladná doprava sa napája priamo na tranzitnú komunikáciu, ktorá sa následne napája priamo na rýchlocestu vďaka čomu je nákladná doprava z centra mesta vylúčená. Vnútorňá doprava v rámci mesta sú zabezpečené diaľkovými autobusmi.

Mesto je napojené na železničnú sieť. Železničná trať je napojená na hlavný železničný koridor Praha – Ostrava v železničnom uzle Studénka, ktorý je od mesta Kopřivnice vzdialený približne 20 kilometrov. Traťová odbočka je využívaná pre osobnú a nákladnú dopravu, pričom sa v



Abb.59. Verkehrsanalyse

Obr.59. Analýza dopravy

den Güterverkehr im Stadtgebiet einzudämmen. Diese eingleisige Strecke führt nämlich direkt durch die Stadt und bildet eine Barriere zwischen dem Industriegelände des Tatraverks und den Wohngebieten. Der Zugverkehr auf dieser Strecke ist jedoch nicht sehr häufig. Der Güterverkehr bedient gegenwärtig nur noch den Kalksteinbruch und gelegentlich das Tatraverk. In naher Zukunft soll der Kalksteinabbau im Steinbruch des benachbarten Dorfes Stranberg eingestellt werden, dann ist der vollständige Ausschluss des Eisenbahn-Güterverkehrs in Betracht zu ziehen. Aus der Lokalbahn sollte dann ein reiner Personennahverkehr werden. Eine direkte Personenzugverbindung zwischen Kopřivnice und Ostrava gibt es gegenwärtig nicht. Es kann jedoch der Personenzug nach Studénka mit Umstieg in die auf der Hauptstrecke Prag – Ostrava verkehrenden Züge genutzt werden. In 43 Minuten kann man so Ostrava erreichen.

budúcnosti plánuje utlmiť nákladnú dopravu na území mesta. Jednokoľajná železničná trať prechádza priamo cez mesto a tvorí tak bariéru medzi priemyselným areálom Tatry a obytno-spoločenskou časťou mesta. Premávka vlakov na tejto trati nie je veľmi frekventovaná. Nákladná vlaková doprava v súčasnosti obsluhuje už len vápencový lom a príležitostne fabriku Tatry. V blízkej budúcnosti by sa mala zastaviť ťažba vápenca v lome v susednej obci Štramberg a následne sa uvažuje o úplnom vylúčení nákladnej dopravy. Z lokálnej trate by sa tak mala stať čisto osobná lokálna doprava. V súčasnosti priame osobné vlakové spojenie z Kopřivnice do Ostravy nepremáva. Osobná vlaková doprava je dnes zabezpečená s prestupom v obci Studénka, ktorá sa nachádza na hlavnom železničnom koridore spájajúcom Prahu s Ostravou. Z Kopřivnice do Ostravy sa dá dostať za 43 minút.

In der Stadt Kopřivnice gibt es zwei Haltestellen. Die Endstation dieser Nebenstrecke befindet sich im benachbarten Ort Štramberk - Věřovice. Die derzeitige Trassenführung der Eisenbahn direkt durch die Stadt ist ungeeignet, weil der Gütertransport recht häufig ist und viel Lärm verursacht. Die Strecke und auch der Bahnhof sind direkt der vorgeschlagenen Pufferzone zum Tatra-Gelände hin benachbart. Gegenwärtig wird die Stadt dadurch in zwei Hälften geteilt, die sich einst in der Funktion unterschieden. Aber nach Optimierung der Produktion trennt die Strecke das Stadtzentrum vom neuen Planungsgebiet und wird mehr und mehr zu einer Barriere. Für das richtige Funktionieren des neuen Stadtteils sollte unbedingt der Ausschluss des Güterverkehrs auf dieser Strecke in Betracht gezogen werden. Dagegen entsteht mit dem Bau des vorgeschlagenen Museums ein neues Potential für die Entfaltung des

V meste Kopřivnice sú dve vlakové zastávky. Koncová stanica tejto trate je v susednej obci Štramberk - Věřovice. Momentálny stav trasovania železnice priamo cez mesto, je nevyhovujúci vzhľadom na frekvenciu a hlučnosť nákladnej dopravy. Železnica ako aj železničná stanica priamo susedí s navrhovaným územím nárazníkovej zóny areálu Tatra. V súčasnosti delí mesto na dve polovice, ktoré boli pôvodne funkčne odlišné avšak po optimalizácii výroby sa táto železnica ocitá už priamo v centre obytnej a novo navrhovanej oblasti, čím tvorí stále väčšiu bariéru. Pre správnu funkciu novej mestskej časti je nevyhnutné zvážiť vylúčenie nákladnej dopravy z tejto trate. Naopak s vybudovaním navrhovaného múzea vzniká nový potenciál pre rozvinutie osobnej dopravy. V návrhu obnovy industriálnej zóny sa ukazuje možnosť užšieho prepojenia Industriálnych oblastí Ostravy s industriálnym areálom Tatry Kopřivnice pre využitie



Abb.60. Eisenbahnlinie führt durch die Mitte der Stadt und wirkt als Barriere

Obr.60. Železnica vedná stredom mesta pôsobí ako jeho bariéra

Personenverkehrs. Im Entwurf der Regenerierung der Industriezone zeigt sich die Möglichkeit einer engeren Verbindung der Industriezonen von Ostrava mit dem Industriegelände von Tatra Kopřivnice zwecks Beförderung der Museumsbesucher.

Neben den klassischen Verkehrsarten widme ich mich in diesem Kapitel auch der strategischen Entfaltung des Fahrradverkehrs. Die Cyklotrasse regionaler Bedeutung Starý Jičín – Hukvaldy führt durch die Stadt. Es gibt auch andere Radwege von lokaler Bedeutung, und zwar Kopřivnice – Nová Horka, die Strecke Hukvaldy – Kopřivnice – Závěšice und der „Radhoschter Steg“, der von Ostrava über Příbor bis nach Radhošť führt. In der Stadt selbst gibt es weitere Radwege in einer Länge von 21,5 km. Zu Erholungszwecken wurde das Radwegenetz an der Burg Šostýn errichtet. Der Fahrradverkehr ist eine interessante Alternative für den Stadtverkehr, da die Entfernungen nicht groß sind und das Radwegenetz auch zur Verbesserung der Attraktivität des Gebiets unweit der touristisch viel besuchten Beskiden genutzt werden kann.

2.7. Analyse des Ist-Zustands in der Stadtentwicklung

Der heutige strategische Plan wurde 2014 ausgearbeitet und soll zur Koordinierung der sozialen und wirtschaftlichen Entfaltung von Kopřivnice dienen. Im Dokument sind die sich aus der analytischen Untersuchung der Stadt ergebenden strategischen Ziele zusammengefasst. Diese wurden in vier vorrangige Kategorien eingeteilt und zwar: wirtschaftliches Potential, Verkehr und Infrastruktur, soziales Umfeld und Stadtbild.

prepravy návštevníkov múzea.

Okrem klasických typov dopravy sa v tejto kapitole venujem aj strategickému rozvoju cyklo dopravy. Cez mesto vedie cyklotrasa regionálneho významu Starý Jičín – Hukvaldy. Nachádzajú sa tu aj dve ďalšie cesty miestneho významu a to Kopřivnice – Nová Horka, trasa Hukvaldy – Kopřivnice – Závěšice a „Radhošťská stezka“, ktorá prechádza z Ostravy cez Příbor až na Radhošť. Vnútri mesta sa nachádzajú ďalšie trasy v dĺžke 21,5 km a na rekreačné účely je vybudovaný cykloareál v oblasti hradu Šostýn. Cyklo doprava je veľmi zaujímavou alternatívou pre dopravu v rámci mesta, keďže vzdialenosti v rámci mesta nie sú veľké a cyklosieť je možné využívať aj pre zatriktívnenie oblasti v rámci turisticky navštevovaného územia Beskýd.

2.7. Analýza súčasného stavu rozvoja mesta

Momentálny strategický plán mesta Kopřivnice bol vypracovaný v roku 2014 a má slúžiť na koordináciu sociálneho a ekonomického rozvoju mesta. V dokumente sú zhrnuté strategické ciele vyplývajúce z analytického výskumu mesta. Strategické ciele sú rozdelené do štyroch prioritných kategórií, ktoré sa venujú prioritným oblastiam a to: ekonomickému potenciálu, doprave a infraštruktúre, sociálnemu zázemiu a obrazu mesta.

2.7.1. Probleme der Stadt Kopřivnice

Zufriedenheitsbefragungen der Bevölkerung in den Jahren 2008-2014 weisen auf folgende Probleme der Stadt hin: Soziale Ausgrenzung von Bevölkerungsgruppen – Wohnungslose und Drogensüchtige, mangelnde Sicherheit, Mangel an Arbeitsgelegenheiten, Stadtbild und Instandhaltung, Verkehrsanbindung, Dienstleistungen und Kulturleben. Nach der ausgearbeiteten SWOT-Analyse ist gerade der vernachlässigte Zustand der öffentlichen Gebäude, Flächen und Grünanlagen eines der größten Probleme. Mit der Verschiebung des Hauptplatzes in der Zeit des Sozialismus ging die ursprüngliche Identität der Stadt verloren und die vernachlässigten Räume und Objekte, die sich am Platz befinden, verursachen eine negative Wahrnehmung der Stadt als Ganzes. Ein weiteres Problem, auf das hingewiesen wurde, sind die ungeeigneten Räume des Technischen Museums und der Mangel an Parkplätzen in seiner Nähe. Die Art und Weise, wie die Exponate

2.7.1. Problémy mesta Kopřivnice

Prieskumy spokojnosti občanov z roku 2008-2014 ukazujú, že opýtaní respondenti uvádzali ako najväčšie problémy mesta s ktorými sú nespokojní: Sociálne vylúčené skupiny obyvateľstva – bezdomovci a drogov závislí, bezpečnosť, nedostatok pracovných príležitostí, vzhľad a údržbu mesta, dopravné spojenie, služby – nedostatok kultúrneho vyžitia. Podľa vypracovanej SWOT analýzy mesta, je práve zanedbaný stav verejných budov, plôch a zelene jedným z najväčších problémom. S presunom námestia v dobe socializmu sa stratila pôvodná identita miesta a zanedbané priestory a objekty, ktoré sa na námestí nachádzajú spôsobujú negatívne vnímanie mesta ako celku. Ďalším z uvádzaných problémov sú aj nevyhovujúce priestory technického múzea a nedostatok parkovacích miest v jeho okolí. Prezentácia exponátov múzea nevyhovuje súčasným trendom.



im Technischen Museum präsentiert werden, entspricht nicht mehr den heutigen Trends.

Eine Zusammenfassung der Probleme ist der Mangel an Geldmitteln zur Verwaltung des städtischen Eigentums. Die Bemessung der öffentlichen Bauten aus den Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs hat heute zur Folge, dass sie überdimensioniert und schwer instand zu halten sind, denn die Stadt hat heute wegen ihrer geringeren Größe und Einwohnerzahl und wegen der heutigen wirtschaftlichen Lage zu wenig Geldmittel.

Zhrnutím problémov je nedostatok financií na správu mestského majetku. Predimenzovanie občianskych objektov v časoch hospodárskeho rozmachu vedie dnes k ich neuspokojivému stavu, pretože ich obnova vyžaduje nemalé finančné prostriedky, ktorými mesto vzhľadom na svoju veľkosť, počet obyvateľov a súčasný hospodársky vývoj nedisponuje.

Abb.61. Freie Flächen in der Industrieuferzone des Tatraverkes

Obr.61. Voľné plochy v nárazníkovej zóny podniku Tatra



Probleme der Stadt Kopřivnice in analysierte Gebiet

Problémy mesta Kopřivnice v analyzovanej oblasti

Qualität von öffentlichen Räumen und Dienstleistungen
Kvalita verejného priestoru a služieb

3/



Fußgängerbarriere
Bariéry pre chodcov

2/



2/



1/



Gleisstrecke bildet eine Barriere zwischen Stadtzentrum und Tatrawerk
Železničná trať tvorí bariéru medzi centrom mesta a fabrikou Tatra

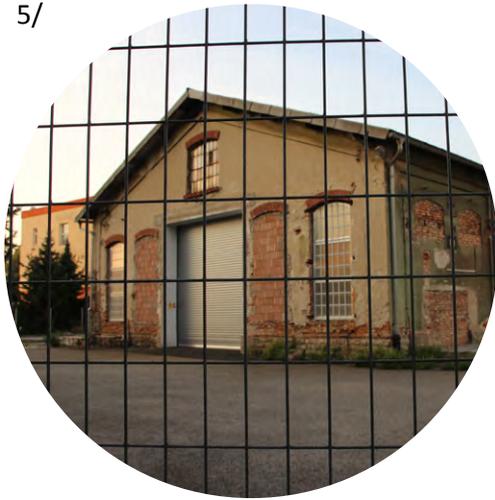
4/



Nicht genügende Ausstellungfläche im Technischen Museum
Nedostačujúce priestory technického múzea



5/



Degradation ehemaliges
Industriegelände
Degradácia územia
pôvodných výrobných plôch

4/

3/

5/

6/

1/

2/

5/

6/



Kritischer Stand der ehemaligen Schustala Villa
Havarijný stav bývalej šustalovej vily

Abb.62. Probleme der Stadt Koprivnice im analysierten Gebiet
Obr.62. Problémy mesta Koprivnice v analyzovanej oblasti



Abb.63. Probleme der Stadt: Degradation des Areals ehemalige Werkhallen

Obr.63. Problémy mesta: Degradácia areálu bývalých výrobných hál



2.7.2. Das Potential der Stadt

Die Stadt hat hohes Potential für die Tourismusentwicklung und nach der zur Ausarbeitung des Strategischen Entwicklungsplans erarbeiteten Analyse sind sich die Einwohner dessen bewusst. Der Fremdenverkehr könnte der Stadt neue Arbeitsplätze und Einnahmen verschaffen. Das Problem sind jedoch die für den Tourismus erforderlichen Dienstleistungen. Die Stadt kann ihre Qualitäten nicht darstellen und den Besuchern nicht das bieten, was diese hier für länger halten könnte. Heute kommen die Gäste ausschließlich zum Besuch des Museums. In Kopřivnice werden Unterbringungen und Gastronomie nur beschränkt angeboten, deswegen kommen die meisten Besucher nur für ein paar Stunden. Die Stadt sollte sich deswegen auf die Befriedigung der Bedürfnissen der Besucher konzentrieren, wovon sie finanziell profitieren könnte.

Das Technische Museum Tatra direkt in der Stadt Kopřivnice ist nach dem Gesichtspunkt des Tourismus die größte Attraktion. Jährlich wird es von etwa 80.000 Personen besucht und nimmt somit unter den meistbesuchten Museen in der Tschechischen Republik den 7. Platz ein. Nach dem Jahresbericht aus dem

2.7.2. Potenciál mesta

Mesto má vysoký potenciál rozvoja turistického ruchu, čo si podľa analýzy robenej na vypracovanie strategického plánu rozvoja uvedomujú aj jeho obyvatelia. Turistický ruch by mohol mestu priniesť nové pracovné príležitosti a priniesť financie. Problémom mesta z hľadiska turistického ruchu sú však jeho služby. Mesto nevie spropagovať svoje kvality a poskytnúť návštevníkom kvalitné zázemie, ktoré by prilákalo turistov na dlhšie obdobie. V súčasnosti návštevníci mesta prichádzajú výhradne kvôli návšteve múzea. Ubytovanie a reštauračné služby v rámci mesta Kopřivnice sú ponúkané len v obmedzenom množstve a prevažná väčšina návštevníkov tak prichádza len na niekoľko hodín. Mesto by sa preto malo koncentrovať na vytvorenie zázemia návštevníkom z čoho by mohlo finančne profitovať.

Samotné technické múzeum Tatra priamo v meste Kopřivnice patrí z hľadiska turizmu medzi najväčšie lákadlo. Ročne pritiahne okolo 80.000 návštevníkov a tým sa stáva siedmym najnavštevovanejším múzeom v Českej Republike. Podľa výročnej správy z roku 2015 počet návštevníkov v Technickom



Abb.64. Technisches Museum in Kopřivnice

Obr.64. Technické múzeum v Kopřivnici

Abb.65. Burg Stramberg,
Ansicht von Šípka Höhle

Obr.65. Hrad Štramberg,
pohľad z jaskyne Šípka



Jahr 2015 erreichte die Besucherzahl des Technischen Museums 81.118 und die Gesamtzahl der Besucher des Regionalmuseums von Kopřivnice insgesamt betrug 97.992. In der Region gibt es noch andere touristisch bedeutende Orte, wie z.B. die Burg Stramberg in 4 km Entfernung, die Burg Hukvaldy 10 km, die Talstation der Seilbahn zum Berg Pustevny 20 km, das Walachen-Skansen 25 km, das Industriegebiet Dolní Vítkovice in der Stadt Ostrava 35 km entfernt. In den Umfragen aus den Jahren 2008 – 2014 wurde auf die Frage, was man einem Ortsfremden zeigen würde, wurde geantwortet: das Technische Museum Tatra, den Aussichtsturm Biela hora, die umliegende Naturlandschaft, das Tatragericht, die Sportgelände. Diese Untersuchung beweist, dass sich die Einwohner des touristischen Potentials des Tatraregions als wichtigstes Ziel bewusst sind.

Wegen der technischen Vergangenheit von Kopřivnice scheint die größte Motivation für einen Besuch gerade der industrielle Charakter zu sein. In Anbindung an das kulturell-gesellschaftliche Areal der Stadt Ostrava

múzeu Tatra dosiahol 81.118 a celkový počet návštevníkov celého Regionálneho múzea v Kopřivnici tvoril 97.992 návštevníkov. V regióne sa nachádzajú aj ďalšie významné turistické lokality ako napríklad: hrad Štramberg vzdialený 4 km, Hrad Hukvaldy 10 km, údolná stanica lanovky na Pustevny 20 km, Valašský skansen 25 km, priemyselná oblasť Dolní Vítkovice v meste Ostrava 35 km. V dotazníku o verejnej mienke z rokov 2008-2014 na otázku čo by predstavili človeku, ktorý v nepozná mesto, respondenti uviedli: technické múzeum Tatra, rozhľadňa Biela hora, okolitú prírodu, Tatra, športové areály. Tento výskum preukazuje, že obyvatelia mesta tiež vnímajú turistický potenciál múzea Tatra ako najdôležitejší turistický cieľ.

Vzhľadom na technickú minulosť mesta Kopřivnice sa zdá byť najväčšou motiváciou pre návštevu mesta práve jej industriálny charakter. V nadviazaní na kultúrno-spoločenský areál mesta Ostravy – dolní oblasť

– Bereich Dolní Vítkovice – könnte ein Netz von Museen entstehen, bzw. eine Museenstraße, wo den Besuchern der gesamte Produktionsprozess in Zusammenhang mit dieser Region präsentiert würde. Als optimales Verkehrsmittel für diese beiden Regionen erscheint die Eisenbahn. Die Züge müssten eine Direktverbindung bieten zwischen den Bergbaumuseen von Ostrava, den Ausstellungen über die Eisenverhüttung in Vítkovice und dem Tatramuseum in Kopřivnice, wo die Endprodukte des Komplexes Bergbau-Metallurgie-Maschinenbau präsentiert werden. Von einer Verbindung dieser drei Teile könnten alle Beteiligten profitieren. Man könnte den historischen Waggon „Slovenská Strela“ renovieren oder einen Nachbau für den Besuchertransport auf dieser Museenstrecke einsetzen. Der Eisenbahntransport würde den Straßenverkehr entlasten und auch die an den statischen Verkehr gestellten Ansprüche verringern.

Vítkovice by mohla vzniknúť sieť múzeí, prípadne múzejnej cesty, kde by sa návštevníkom dal odprezentovať celý proces výroby a súvislostí tohto regiónu. Ako najoptimálnejším prepojením týchto dvoch regiónov sa zdá byť prepojenie železničnou dopravou, kde by mohlo byť vytvorené priame vlakové spojenie múzeí banskej časti mesta Ostravy, oceliarňami Vítkovice a múzeom Tatra, ktoré predstavuje finálny produkt bansko-hutnícko-strojárskej výroby. Pri vzájomnom prepojení jednotlivých častí by tak mohli zo vzájomnej prepojenosti profitovať všetky zainteresované časti. Pre dopravu návštevníkov by sa mohol využiť zrenovovaný vozeň vlaku „Slovenská strela“, alebo jeho replika. Vlaková doprava by odbremenila vyťaženie ciest v meste a taktiež by znížila nároky na statickú dopravu.

Abb.66. Foto der Stadt Kopřivnice vom Jahr 2014

Obr.66. Fotografia mesta Kopřivnice z roku 2014



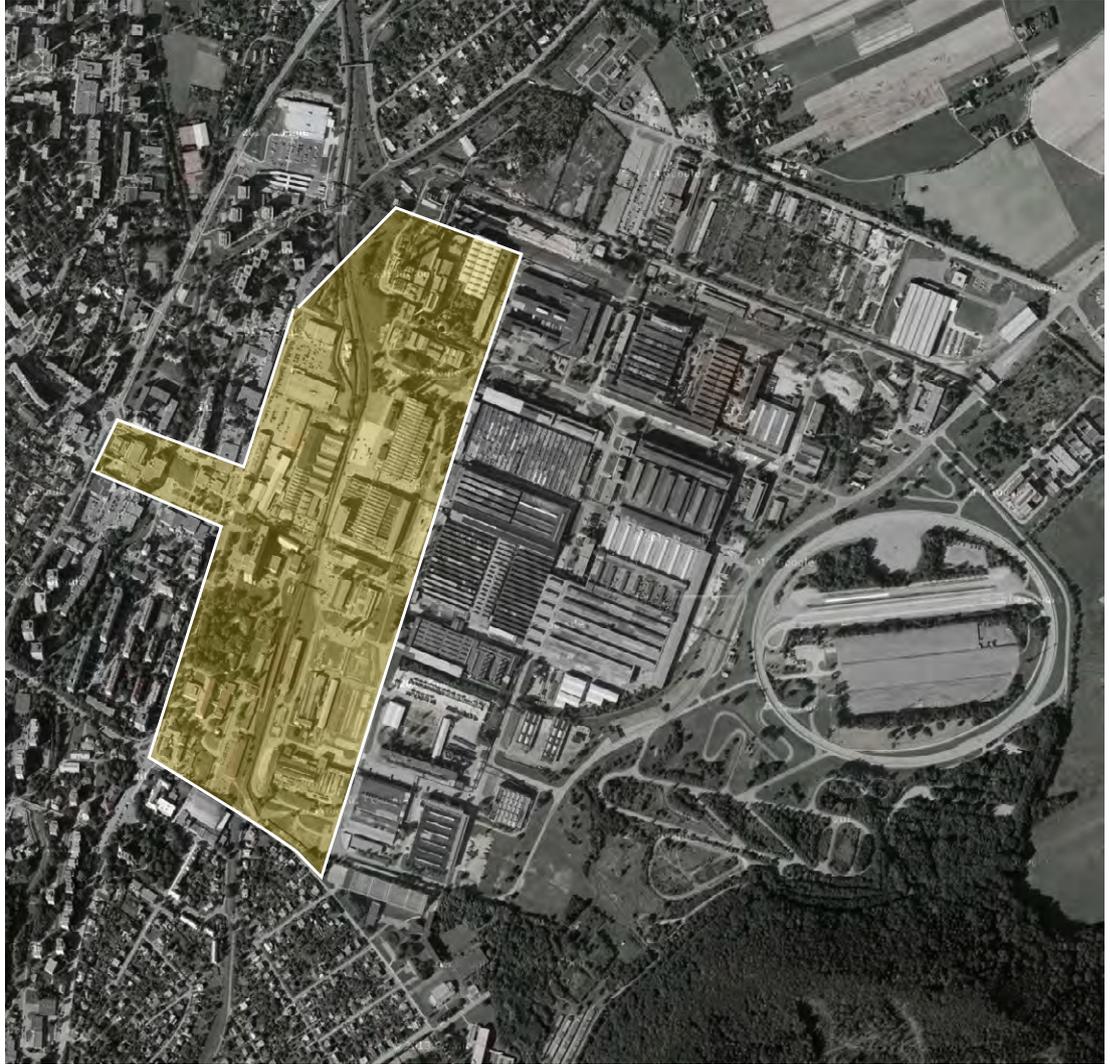


Abb.67. Darstellung des analysierten Gebietes

Obr.67. Zobrazenie analyzovanej oblasti

„Die Tatra-Pufferzone“ kann als Gelände definiert werden, wo gegenwärtig eine nur geringe Nutzung der Flächen und Gebäude industriellen Charakters vorliegt. Zugleich befindet sich dieses Gelände an der Grenze zwischen der städtischen und der industriellen Bebauung. Diese Grenze ist an den charakteristischen Merkmalen zu erkennen, welche die einzelnen Bebauungstypen definieren. Während Wohn- und Gesellschaftsbauen auf dem Stadtplan als bebaute Flächen zu sehen sind, sind Industriezonen durch Objekte größeren Masstabs, den Industriehallen, typisiert. Eine Industriepufferzone muss diesen plötzlichen Übergang im Strukturmaßstab inmitten der

„Nárazníkovú zónu Tatra“ môžeme zadefinovať ako územie kde je momentálne nízke percento využitia plôch a budov industriálneho charakteru nachádzajúcich sa na tomto území. Súčasne sa toto územie nachádza na hranici mestskej občianskej a industriálnej zástavby. Hranicu medzi mestskou zástavbou a industriálnym územím vieme rozpoznať na základe charakteristických znakov, ktoré jednotlivé typy zástavby definujú. Zatiaľ čo pri obytných a občianskych typoch budov vidíme na pláne menšie zastavané plochy, industriálna zóna sa vyznačuje nepomerne väčšími objektami, ktoré predstavujú industriálne haly. Kritériom ktoré musí industriálna nárazníková zóna spĺňať je

Stadt angleichen. Zugleich geht es um die Art und Weise der Nutzung bzw. Nichtnutzung der ehemaligen Fabrikhallen. Bei einer Industriebranche werden die ursprünglichen Fertigungs- und Lagerhallen nicht mehr genutzt.

Im Fall des Werkes Tatra Kopřivnice nimmt die so definierte Industriebranche eine Fläche von ungefähr 3,96 Quadratkilometern ein. Dieses Gebiet liegt an der Grenze der Wohnbauten und der Produktionshallen des Tatraverkes. Diese beiden Funktionskomplexe sind durch die Eisenbahnstrecke getrennt, die eine künstliche Barriere bildet. Das Gelände der Industriebranche erscheint immer noch als Industriezone mit Produktion, jedoch ist der überwiegende Teil dieser Fläche gegenwärtig ungenutzt. Von der ehemaligen Industriebebauung wurden bis jetzt 2 Flächen ausgegliedert, deren Funktion im Flächenwidmungsplan von "Industrie und Lager" in neue Nutzungen umgewandelt wurde, z.B.: gemischtes Stadtzentrum, gemischte Gesellschaftsbauten, Gewerbe oder kommerzielle Anlagen.

Die erste Fläche, wo mit der Konversion der ehemaligen Industriebauten begonnen wurde, ist der älteste Fabrikteil im Nordwesten. Hier läuft die Konversion ungeplant ab. Einige Gebäude wurden abgerissen und durch Neubauten ersetzt, andere transformierten sich ohne markantere Eingriffe zu neuen Betriebsstätten. Dabei handelt es sich um wertvolle Industriebauten, doch sie unterliegen gegenwärtig keinerlei Denkmalschutz. Mehrere Hallen in diesem Gebiet befinden sich in einem schlechten technischen Zustand und bedürfen der Rekonstruktion. Wie gefährdet die einzelnen historischen Objekte sind, davon zeugen in den letzten Jahren zwei große Brände, bei

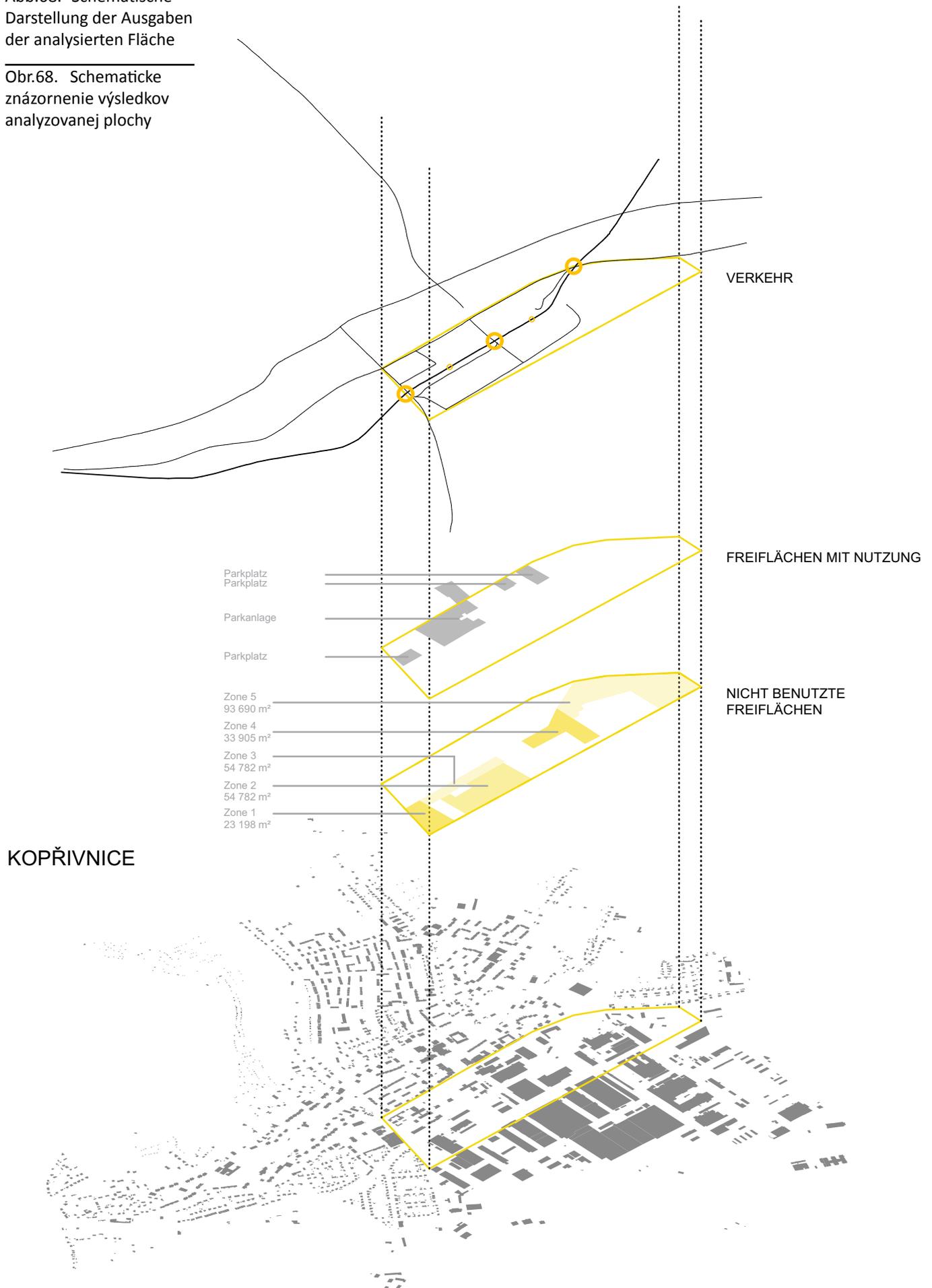
dem ein solcher Unterschied in der Struktur der Bebauung im Zentrum der Stadt. Auch hier geht es um die Art und Weise der Nutzung bzw. Nichtnutzung der ehemaligen Fabrikhallen. Bei einer Industriebranche werden die ursprünglichen Fertigungs- und Lagerhallen nicht mehr genutzt.

Im Fall des Werkes Tatra Kopřivnice nimmt die so definierte Industriebranche eine Fläche von ungefähr 3,96 Quadratkilometern ein. Dieses Gebiet liegt an der Grenze der Wohnbauten und der Produktionshallen des Tatraverkes. Diese beiden Funktionskomplexe sind durch die Eisenbahnstrecke getrennt, die eine künstliche Barriere bildet. Das Gelände der Industriebranche erscheint immer noch als Industriezone mit Produktion, jedoch ist der überwiegende Teil dieser Fläche gegenwärtig ungenutzt. Von der ehemaligen Industriebebauung wurden bis jetzt 2 Flächen ausgegliedert, deren Funktion im Flächenwidmungsplan von "Industrie und Lager" in neue Nutzungen umgewandelt wurde, z.B.: gemischtes Stadtzentrum, gemischte Gesellschaftsbauten, Gewerbe oder kommerzielle Anlagen.

Prvým územím na ktorom začala konverzia bývalých industriálnych hál je najstaršia časť továrne na severozápade. Konverzia starých priemyselných hál tu prebieha neplánovane. Niektoré budovy boli zničené a nahradené novou zástavbou, iné sa pretransformovali na nové prevádzky bez výraznejších zásahov. Jedná sa pritom o hodnotnú industriálnu zástavbu, ktorá v súčasnosti nepodlieha žiadnemu typu pamiatkovej ochrany. Viacero hál v tejto oblasti je v zlom technickom stave a bolo by potrebné ich rekonštruovať. O ohrození jednotlivých historických objektov svedčia v posledných rokoch dva veľké požiare, ktoré narušili statiku jednotlivých budov a objekty museli byť čiastočne

Abb.68. Schematische Darstellung der Ausgaben der analysierten Fläche

Obr.68. Schematicke znázornenie výsledkov analyzovanej plochy



denen die Statik der Gebäude verletzt wurde, was zum Teilabriss führte. Die Hallen auf diesem Gelände sind überwiegend gemauert mit Tragwerken aus Holz oder Stahl.

Das zweite verlassene Industriegelände liegt im Areal der Tatraverke und zugleich in enger Nachbarschaft zur Stadt. Diese Fläche wird von Osten durch den Bahnhof, von Süden durch die Jan-Hus-Straße und von Norden und Westen durch die in Betrieb befindlichen Hallen des Tatraverks begrenzt. Früher befanden sich hier vorwiegend hölzerne Lagerhallen, wie aus den zeitgenössischen Fotografien hervorgeht. Später wurden diese Objekte angesichts ihres schlechten Zustands abgerissen. Heute gibt es auf diesem Gelände nur noch einige Objekte, von denen ein Teil noch genutzt wird. Konkret handelt es sich um Objekte der Feuerwehr, des Tatra-Archivs, einer Kantine und einer Produktionshalle sowie einer Garage. Die übrigen Flächen und Objekte sind aktuell ohne Nutzung.

demolované. Haly nachádzajúce sa na tomto území sú prevažne murované s drevenou, alebo oceľovou nosnou konštrukciou.

Druhým opusteným industriálnym územím v areáli fabriky Tatry a zároveň tesnom susedstve mesta. Táto plocha je ohraničená z východnej strany budovou a nástupišťom železničnej stanice, z južnej strany ulicou Husova, a zo severnej a západnej strany ešte funkčnými halami fabriky Tatra. V minulosti sa v tejto časti areálu nachádzali predovšetkým drevené sklady, ktoré môžeme vidieť z dobových fotografií. Neskôr vzhľadom na ich havarijný stav boli drevené objekty demolované. V súčasnosti sa na tomto území nachádza už len niekoľko objektov z ktorých je časť využívaná. Jedná sa konkrétne o objekty hasičskej stanice, archívu Tatry, jedálne, jednej výrobnéj haly a garáži. Zvyšné plochy a objekty sú bez aktuálneho využitia.

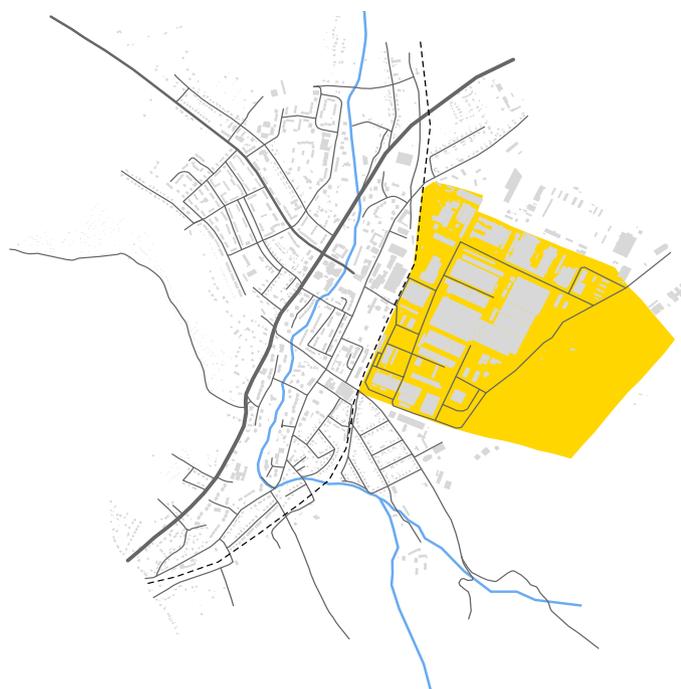


Abb.69. Darstellung des Tatrareals im Vergleich zur Stadtgröße

Obr.69. Zobrazenie areálu Tatra v porovnaní s veľkosťou mesta

2.8.1. Analysen

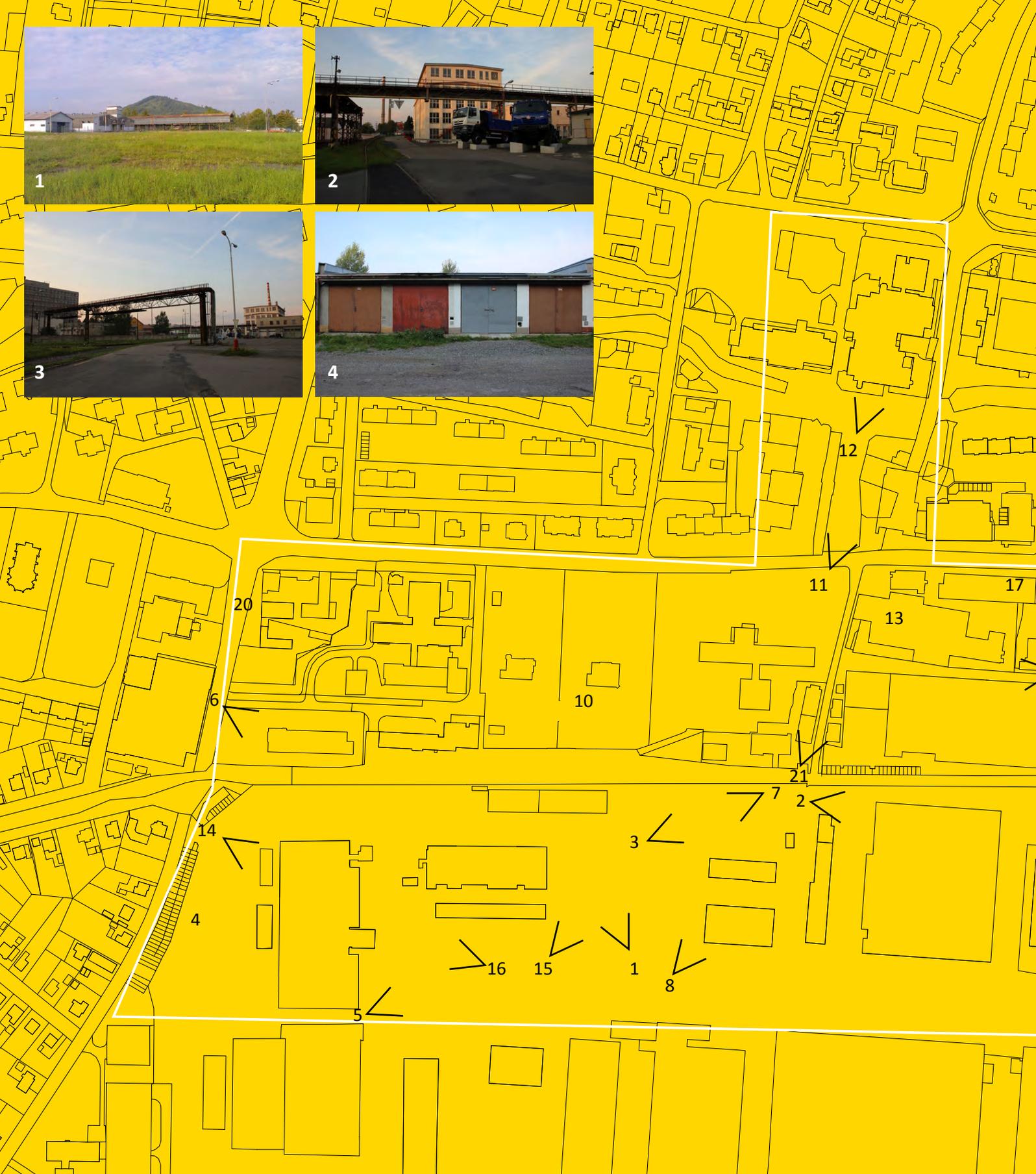
Ich war bemüht, die Pufferzone nach mehreren Gesichtspunkten zu analysieren. Der wichtigste Parameter für eine erfolgreiche Konversion ist die neue Nutzung, wobei die Konversion unter den gegebenen Bedingungen aus finanziellen Gründen nicht ganzflächig durchgeführt werden kann. Aus diesem Grund ist eine Strategie für die schrittweise Erneuerung der Zone zu erarbeiten, es sind die bis jetzt funktionierenden Komplexe beizubehalten und Orte auszuwählen, wo die Konversion beginnen soll. Um eine solche Strategie zur Regenerierung der Industriebranche Tatra zu entwickeln, habe ich die Situation analytisch eingeschätzt. Um den Erfolg der Konversion zu sichern, müssen der Ist-Zustand der Flächen, Gebäude sowie eventuelle Risikofaktoren als unabdingbarer Bestandteil der Strategie eingeschätzt werden

Das Bild zeigt das analysierte Gebiet in Bezug zur Stadtgröße und zum Tatragericht. Es handelt sich um eine recht ausgedehnte Fläche im Bereich der Eisenbahnstrecke. Die Begrenzung der analysierten Zone ist gegeben durch die Bindungen der ausgewählten Industripufferzonen zur Umgebung. Aus dieser Begrenzung ist ersichtlich, dass die Industriebrachen im Vergleich zu ihrer eigenen Größe einen viel größeren Bereich beeinflussen. Angesichts der Stadtgröße handelt es sich um einen nicht zu vernachlässigenden großen Teil der Stadt, direkt im Zentrum. Die Probleme mit den verlassenen Flächen im Stadtgebiet entwerfen auch die umliegenden Gebiete und umgekehrt. Gerade deshalb ist es so wichtig, die Industriebrachen zu neuen funktionierenden Teilen der Stadt umzuwandeln.

2.8.1. Analýzy

Nárazníkovú zónu som sa pokúsila analyzovať z viacerých hľadísk. Hlavným parametrom pre úspešnú konverziu je jej nové využitie, pričom z finančného hľadiska v daných podmienkach nie je možné realizovať obnovu ako celoplošnú konverziu celej zóny. Preto je potrebné vytvoriť stratégiu pre postupné znovuoobnovenie zóny s ponechaním nateraz fungujúcich celkov a vytipovaním potenciálnych miest pre začiatok konverzie. Pre vyvinutie stratégie regenerácie industriálneho brownfieldu Tatry som sa zaoberala analytickým zhodnotením situácie. Z hľadiska úspešnosti konverzie je zhodnotenie aktuálneho stavu plôch, budov, prípadných rizikových faktorov nevyhnutnou súčasťou stratégie obnovy.

Na obrázku dole môžeme vidieť znázornenú analyzovanú oblasť vzhľadom k veľkosti mesta a samotnej továrne Tatra. Jedná sa o pomerne rozsiahlu zónu ktorá sa nachádza v oblasti okolo železničnej trate. Ohraničenie analyzovanej zóny súvisí s väzbami dvoch vytipovaných industriálnych nárazníkových zón s okolím. Z tohto ohraničenia môžeme vidieť že industriálne brownfieldy ovplyvňujú oveľa väčšiu oblasť ako je ich vlastná plocha. Vzhľadom na veľkosť mesta sa jedná o nezanedbateľne veľkú časť mesta, priamo v jeho centre. Problémy súvisiace s opusteným areálom v rámci mesta devalvujú aj hodnotu okolitých území čo funguje aj naopak. Práve preto je tak dôležité industriálne brownfieldy meniť na nové funkčné časti mesta.



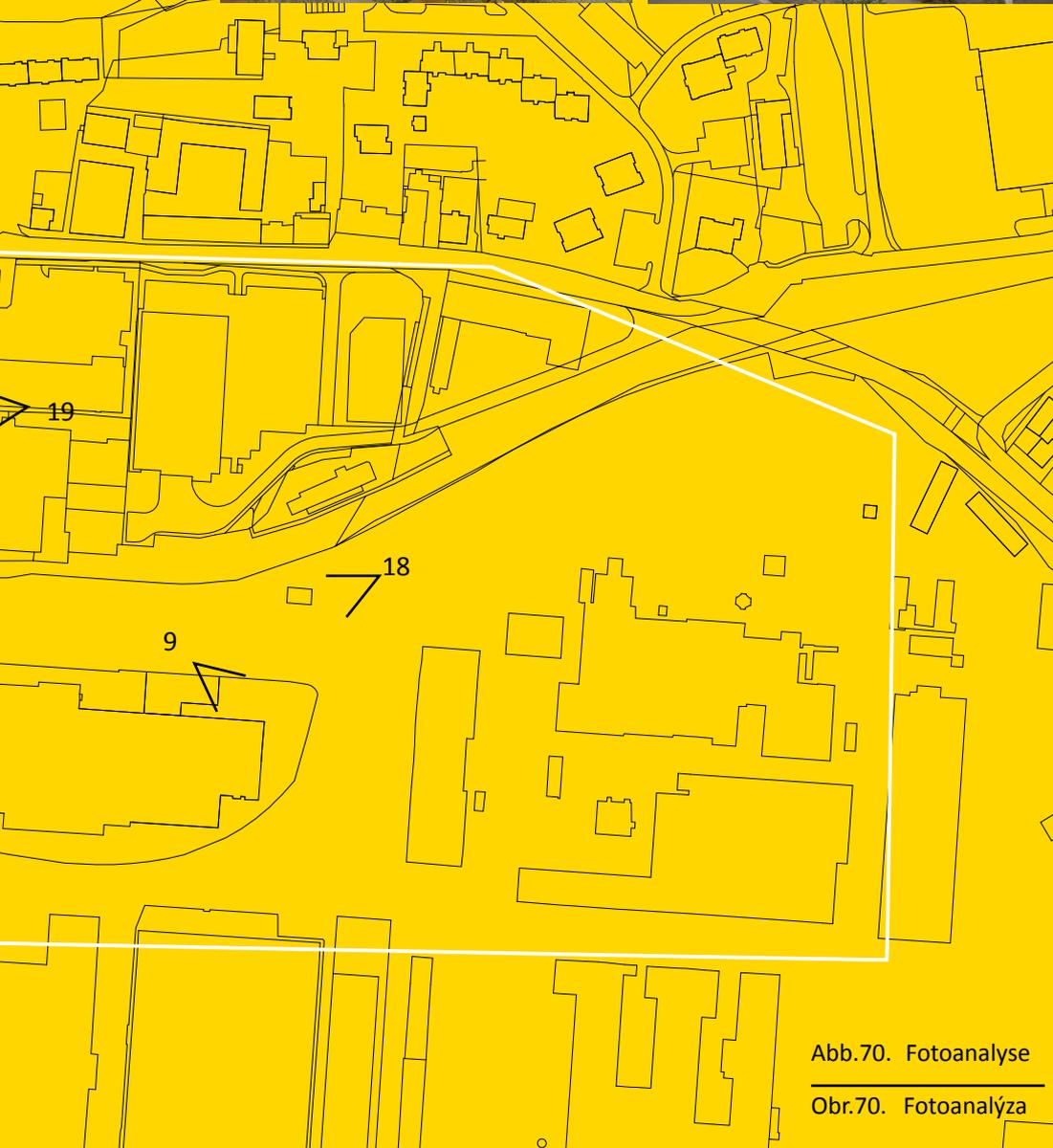


Abb.70. Fotoanalyse

Obr.70. Fotoanalýza





1

2

3

4

5

2.8.1.1. Flächen

Der erste Bewertungsparameter ist die Analyse der Flächen im gegebenen Gebiet. In Industriebrachen stoßen wir in großem Maße auf freie Flächen, die durch Abriss der ursprünglichen Industrieobjekte entstanden sind. Auf dem Bild mit der Darstellung der Analyse von Flächen und Verkehr sehen wir die gegenwärtig ungenutzten Flächen, deren Größe 10.000 Quadratmeter übersteigt. Die größten ungenutzten Flächen liegen im westlichen Teil der analysierten Zone.

- 1/ Die erste Freifläche der Ausdehnung von 23.198 Quadratmeter befindet sich westlich vom Objekt der ehemaligen Gießerei. Hier stehen teilweise noch genutzte Garagen. Dieser Abschnitt des analysierten Gebietes liegt am Rand des Industriegeländes und ist direkt verbunden mit der Jan-Hus-Straße, wo man in der Zukunftsperspektive mit der Verkehrsanbindung der gesamten Industriebranche rechnen könnte.
- 2/ Östlich von der ehemaligen Gießerei gibt es umfangreiche ungenutzte Flächen der Größe 54.782 Quadratmeter, die sich bis zum Archivgebäude und der Werkskantine hinziehen. Hier befinden sich gegenwärtig Parkplätze und unbefestigte Flächen. Es handelt sich um die ausgedehnteste Freifläche im analysierten Gebiet.
- 3/ Nordwestlich vom Gießereiobjekt befindet sich ein durch den Bahnsteig und die noch betriebene Produktionshalle begrenztes Gebiet, dessen Ausdehnung 23.508 Quadratmeter beträgt. Dieses Gebiet scheint für die Konversion am perspektivreichsten zu sein, denn es ist dem Stadtzentrum benachbart, konkret grenzt es an den Stadtpark, an den Bahnhof und an das Rathaus. Keinerlei Gebäude oder Produktionshallen stehen auf

Abb.71. Links: Nicht benutzte Freiflächen analysierte Zone

Obr.71. Vľavo: Nevyužíte plochy v rámci analyzovanej zóny

2.8.1.1. Plochy

Prvým parametrom hodnotenia je analýza plôch daného územia. V industriálnom brownfiede sa vo veľkej miere stretávame s voľnými plochami, ktoré vznikli demoláciou pôvodných industriálnych objektov. Na obrázku zobrazujúcom analýzu plôch a dopravy môžeme vidieť plochy ktoré sú v súčasnej dobe nevyužívané a zároveň je ich rozloha väčšia ako 10 000 m². Najväčšie nevyužívané plochy sa nachádzajú v západnej časti analyzovanej zóny.

Prvá voľná plocha sa západne od objektu bývalej zlievárne o veľkosti 23 198 m². Na ploche sa nachádzajú garáže, ktoré sú čiastočne využívané. Analyzovaná voľná plocha sa nachádza na kraji industriálneho areálu. Táto časť analyzovaného územia je v priamom spojení s ulicou Husova, kde by sa perspektívne dalo uvažovať o dopravnom napojení celého industriálneho brownfieldu.

Východne od objektu zlievárne sa nachádzajú rozsiahle nevyužívané plochy o veľkosti 54 782 m² ktoré sa rozprestierajú až po budovu archívu a podnikovú jedáleň. Na tomto území sa momentálne nachádzajú parkoviská a nespevnené plochy. Jedná sa o najrozsiahlejšiu voľnú plochu v analyzovanom území.

Severozápadne od objektu zlievárne sa nachádza územie ohraničené nástupišťom a funkčnou výrobnou halou ktoré predstavuje rozmery o veľkosti 23 509 m². Toto územie sa zdá byť z hľadiska konverzie najviac perspektívne, pretože priamo susedí s centrom mesta, konkrétne s mestským parkom, železničnou stanicou a mestským úradom. Na území sa nenachádzajú žiadne budovy ani výrobné haly. Je tu situovaná

diesem Gelände. Nur die überdachte Fläche der Umschlagsstation gibt es hier, an welcher zwei Industriebahngleise enden. Ein weiteres Industriebahngleis verbindet das Objekt der ehemaligen Gießerei mit der Eisenbahnstrecke. Gegenwärtig ist dieses Gelände ungenutzt.

Die nächste Fläche befindet sich östlich vom Verwaltungsgebäude des Tatrawerks. Diese Fläche hat die Ausdehnung 33 905 Quadratmeter und liegt hinter der Eisenbahnlinie. Interessant ist sie vor allem durch die Nähe der Einkaufszentren, die sich auf der anderen Seite der Strecke befinden und die täglich von vielen Menschen besucht werden.

Das letzte verlassene Gelände liegt im östlichen Teil des analysierten Bereichs. Die Ausdehnung beträgt 93 690 Quadratmeter. Größtenteils handelt es sich um unbefestigte Flächen mit niedrigem Pflanzenwuchs. Heute wird in diesem Teil der Industriebranche noch das Objekt des ehemaligen Heizwerks betrieben, deswegen erscheint die Weiternutzung eher perspektivreich.

Die sich im Gelände des Tatrawerks befindenden Flächen sind der Öffentlichkeit gegenwärtig nicht zugänglich, aber nicht von allen Seiten sind sie abgegrenzt. Die ehemaligen Produktionsflächen sind zwar umzäunt, aber man kann von der Stefanik-Straße aus hierher gelangen, ohne durch die Eingangskontrolle an der Pforte gehen zu müssen.

2.8.1.2. Anbindung und Kommunikationen

In Zusammenhang mit den Freiflächen, denen ich im vorigen Kapitel Aufmerksamkeit gewidmet habe, muss ich mich auch mit deren Anbindung an die Umgebung beschäftigen. Na to nám práve slúži analýza možných

iba krytá plocha nakládky kam smerujú dve železničné vlečky. Ďalšia vlečka spája so železničnou traťou objekt bývalej zlievárne. Územie je momentálne nevyužívané

4/
Ďalšie opustené územie sa nachádza východne od administratívnej budovy podniku Tatra. Územie o ploche 33 905 m² je situované za železničnou traťou. Je zaujímavé najmä blízkosťou obchodných centier, nachádzajúcich sa na opačnej strane trate, kde prichádza denne veľký počet občanov.

5/
Posledné rozsiahle opustené územie je vo východnej časti analyzovanej oblasti. Rozloha územia je 93 690 m². Prevažnú časť územia tvoria nespevnené plochy a nachádza sa na nich nižší porast. Momentálne je v tejto časti industriálneho brownfieldu stále v prevádzke objekt bývalej teplárne, preto je tento úsek pre ďalšie využitie skôr perspektívny.

V súčasnosti sú plochy nachádzajúce sa v areály Tatry verejnosti neprístupné, avšak nie sú zo všetkých strán ohraničené. Časť bývalých výrobných plôch je síce ohradená, ale zároveň sa sem dá dostať z ulice Štefanikova bez potreby prejsť vstupnou kontrolou do areálu.

2.8.1.2. Napojenie a komunikácie

V súvislosti s voľnými plochami, ktorým som sa venovala v predchádzajúcom odseku sa musíme zaoberať aj ich možným napojením na okolie. Na to nám práve slúži analýza možných vstupov, možnosti integrácie,

vstupov , možnosti integrácie, komunikácii a napojenia so stávajúcim územím. V súčasnosti sa do analyzovanej oblasti môžeme dostať z ulíc: Štefánikova v oblasti hlavného vstupu to areálu, z ulice Husova vedľajším vchodom a zo severovýchodnej strany internými komunikáciami podniku Tatra.

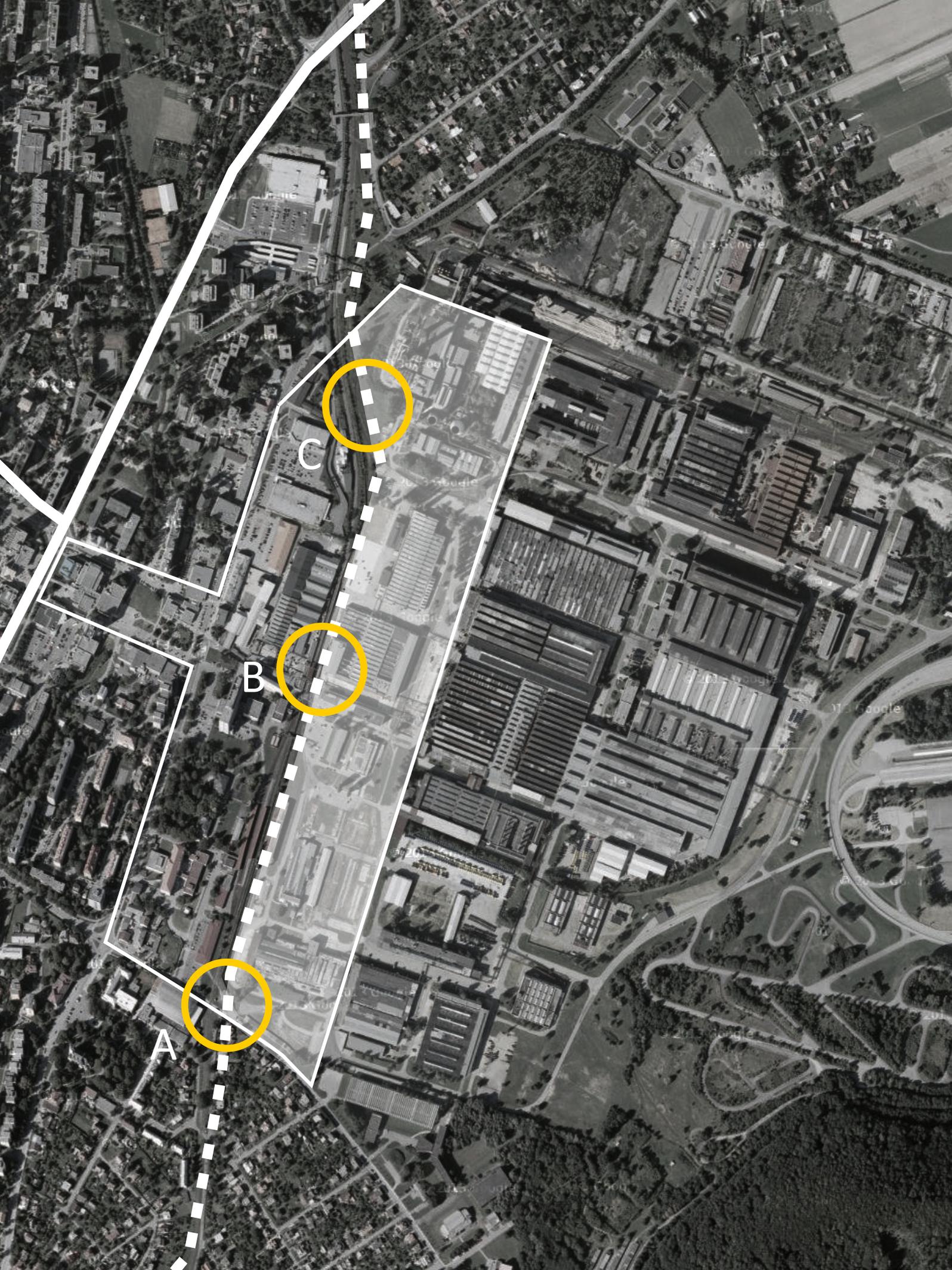
A/ Der im südlichen Teil der Industriebrache an der Jan-Hus-Straße liegende Eingang, ist gegenwärtig geschlossen, aber an Werktagen kann man dort unkontrolliert zum Brachengelände hindurchgehen. Gerade dieser Zugang erscheint für die schrittweise Erneuerung der Industriebrache als maximal strategisch. Die gute Erreichbarkeit von einer öffentlichen Straße aus und die ungenutzten Flächen in diesem Teil der Gewerbezone macht aus dieser Pforte eine mögliche Zufahrt zum regenerierten Gelände. Der vorgeschlagene Zugang an der Hus-Straße ist über zwei Kreisverkehr-Kreuzungen mit der Záhumenná-Straße verbunden, die die ganze Stadt durchschneidende Hauptstraße ist. Für die Anbindung des neuen Stadtteils an die Hauptstraße stellt gerade dieser Eingang von Süden her die schnellste Möglichkeit dar. Die Eisenbahnstrecke wird im perspektivreichsten Punkt des Anschlusses durch einen beschränkten Bahnübergang mit Lichtsignalisation gekreuzt, und dies ist wegen der geringen Frequenz des Bahnverkehrs für die Anbindung des neu zu entwerfenden Stadtteils akzeptabel.

B/ Ein zweiter Zugang für Fußgänger und den Anrainerverkehr könnte von der Stefanik-Straße aus in Betracht gezogen werden. Die Erschließung des Geländes über eine Nebenstraße im zentralen Stadtteil würde was eine Belastung des Stadtzentrum bedeuten. Deshalb wäre der Zugang von der Stefanik-Straße ein Nebenzugang zum neuen Stadtteil. An dieser Stelle befindet sich die

komunikácii a napojenia so stávajúcim územím. V súčasnosti sa do analyzovanej oblasti môžeme dostať z ulíc: Štefánikova v oblasti hlavného vstupu to areálu, z ulice Husova vedľajším vchodom a zo severovýchodnej strany internými komunikáciami podniku Tatra.

Vstup nachádzajúci sa v južnej časti industriálneho brownfieldu, z ulice Husova je v súčasnosti uzavretý, ale v pracovnom čase sa ním dá nekontrolovane prejsť na územie industriálneho brownfieldu. Práve tento vstup sa javí pre postupnú obnovu územia industriálneho brownfieldu ako najviac strategický. Dobrá dostupnosť z verejnej komunikácie a nevyužitú plochu v tejto časti industriálneho areálu robí z tohto vstupu možnú príjazdovú komunikáciu do obnoveného územia. Analyzovaný vstup je cez ulicu Husova napojený dvoma kruhovými objazdami na ulicu Záhumenní, ktorá predstavuje hlavný ťah križujúci mesto. Pre obsluhu novej mestskej časti predstavuje práve tento vstup v južnej časti, rýchle napojenie na zbernú komunikáciu. Križovanie železničnej trate v najperspektívnejšom bode napojenia je zabezpečené svetelným železničným priecestím s rampami, ktoré by vzhľadom na nízku frekvenciu železničnej dopravy vyhovovali požiadavkám obsluhy novo navrhovanej časti mesta.

S druhým možným vstupom z ulice Štefánikova by sa mohlo uvažovať pre pešiu a osobnú dopravu a lokálnu obsluhu. Napojenie areálu na vedľajšiu komunikáciu je situované v centrálnej časti mesta, čo by to viedlo k zaťaženiu komunikácii v centre mesta Kopřivnice. Tento fakt stavia vstup z ulice Štefánikova do pozície vedľajšieho vstupu do novej mestskej časti. Na tomto



A

B

C

früher betriebene Pforte mit Unterführung für die Beschäftigten. Heute wird sie nicht mehr genutzt.

C/ Ein dritter Zugang für die künftige Entwicklung befindet sich an der nördlichen Grenze der Industriebrache, von der Delnicka-Straße aus. Diese Verbindung gibt es noch nicht, denn die hier befindlichen Objekte des Heizwerks werden momentan noch genutzt. Der nördliche Zugang zum regenerierten Gelände könnte erst nach dem Abschalten des Heizwerks und der Konversion der angrenzenden Flächen entstehen.

Mit der Nutzung der internen Verkehrsflächen des Tatraverks für den Straßenverkehr ist nach der Konversion nicht zu rechnen.

Alle drei hier genannten Möglichkeiten der Anbindung der Grenzzone des Tatraverks münden in öffentliche Straßen, wodurch Fahrzeuge und auch Fußgänger Zugang haben. Das analysierte Gelände bietet noch andere perspektivreiche Anbindungen für Fußgänger und Radfahrer, und zwar im Bereich des Bahnsteigs und der Einkaufszentren.

2.8.2. Analyse des Zustands der Objekte

In diesem Teil der analytischen Auswertung möchte ich mich dem Potential der einzelnen Gebäude widmen. Dabei bin ich von drei Parametern ausgegangen: gegenwärtige Nutzung, technischer Zustand und historischer Wert der Objekte. Danach habe ich nach diesen Kriterien die Gebäude mit dem höchsten Potential ausgewertet, bei denen die Konversion für die Umgebung den größten Gewinn mit sich bringen würde.

Abb.72. Links: Mögliche Anschlusspunkte der analysierte Fläche an der gegenwärtige Infrastruktur

Obr.72. Vľavo: Možné napojenie analyzovaných plôch na súčasné komunikácie

mieste sa nachádza aj v minulosti používaný vstupný objekt s podchodom pre zamestnancov, ktorý je dnes nevyužívaný.

Tretí vstup z hľadiska budúceho rozvoja sa nachádza na severnej hranici industriálneho brownfieldu z ulice Dělnická. Toto prepojenie je však zatiaľ neexistuje a je len výhľadové, pretože objekty teplárne nachádzajúce sa v tejto časti sú momentálne stále využívané. Severný vstup do industriálneho brownfieldu by sa mohol vybudovať až po odstavení teplárne, spolu s konverziou príľahlej lokality. W

S internými komunikáciami fabriky Tatra sa pre budúce využitie po konverzii nedá uvažovať.

Všetky tri doteraz uvádzané možnosti napojenia nárazníkovej zóny Tatry sú priamo nadväzujúce na verejne prístupné ulice, čím umožňujú napojenie dopravy aj pešie prepojenie. Analyzované územie ponúka aj ďalšie perspektívne napojenie peších a cyklistických trás a to v oblasti nástupišťa vlakovkej stanice a nákupných stredísk.

2.8.2. Analýza stavu objektov

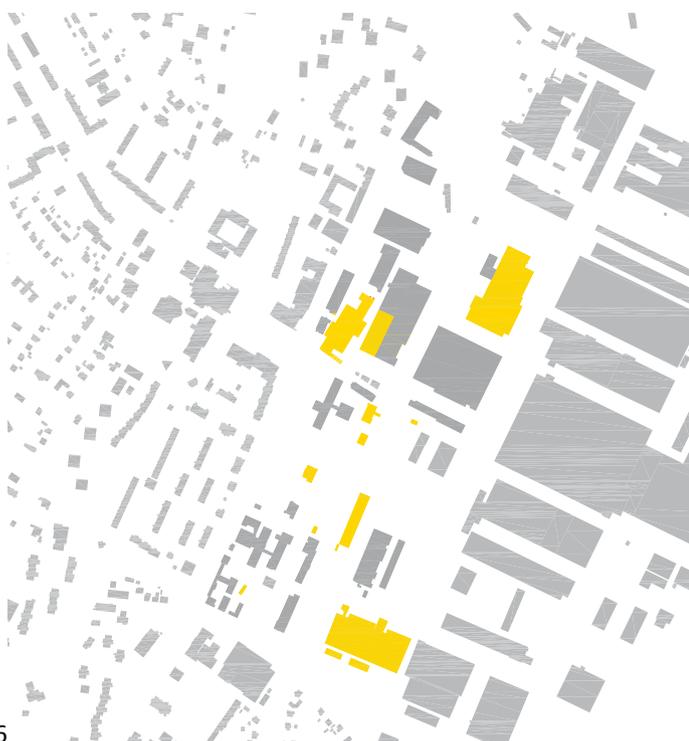
V tejto časti analytického hodnotenia sa chcem venovať potenciálu jednotlivých budov. Pri analýze som vychádzala z 3 hlavných parametrov podľa momentálneho využitia, technického stavu a historickej hodnoty objektov. Následne som na základe týchto kritérií vyhodnotila budovy s najväčším potenciálom, kde by prípadná konverzia znamenala najväčší prínos pre okolie.

2.8.2.1. Analyse der Gebäudenutzung

Parameter für die Bestimmung des Konversionspotentials der einzelnen Objekte ist die Analyse der gegenwärtigen Nutzung. Das Ergebnis ist folgendes: Im von mir untersuchten Gebiet sind von 82 566,1 m² Gesamtnutzfläche sind in den Gebäuden 29 691,5 m² ungenutzt (Zahlen aus dem Jahr 2014), das sind 36 %. Die ungenutzten Gebäude haben das Potential, als erste neuen Nutzungen zugeführt werden und sind für den Beginn der Konversion geeignet. Im Jahr 2015 wurde eine der Hallen im analysierten Gebiet für die Zwecke einer neuen Produktion erneuert, wodurch das Objekt vor der Degradierung bewahrt wurde. Auch an diesem Beispiel sehen wir, wie unerlässlich es ist, für historisch wertvolle Gebäude neue Nutzungen zu finden. Ungenutzte Gebäude bergen ein hohes Risiko, entwertet zu werden. In Zukunft wird das allmähliche Abschalten des Heizwerkes erwartet, wodurch weitere große, für die Transformation geeigneten Flächen und Räume entstehen werden.

2.8.2.1. Analýza využitia objektov

Parametrom na určenie potenciálu konverzie jednotlivých objektov je analýza momentálneho využitia objektov. Výsledkom analýzy je, že v nami skúmanej lokalite je z celkovej úžitkovej plochy budov v analyzovanom území 82 566,1 m² je 29 691,5m² plochy budov nevyužitých (skúmané v období v roku 2014), čo predstavuje 36% celkovej plochy budov vo vymedzenom analyzovanom území. Nevyužívané budovy majú potenciál byť ako prvé transformované na nové využitia a sú vhodné pre začatie konverzie. V roku 2015 sa jedna z hál analyzovaného územia obnovila pre účely novej výroby, čo zachránilo objekt pred degradáciou. Aj z tohto vidíme veľkú nevyhnutnosť nájsť historicky hodnotným budovám nové využitie. Nevyužitá budovy sú vysoko rizikové z hľadiska ich zachovania. V budúcnosti sa očakáva sa postupná odstávka objektu teplárne, čím sa vytvorí ďalšie veľké plochy a priestory vhodné pre transformáciu.



GRAF MOMENTÁLNEHO VYUŽITIA BUDOV:

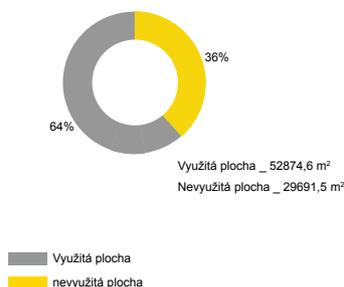


Abb.73. Analyse der Gebäudenutzung

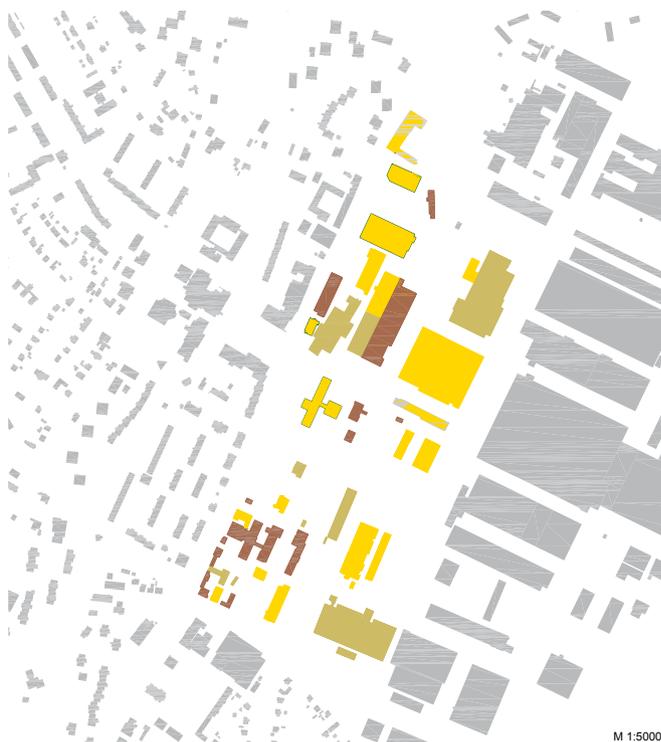
Obr.73. Analýza využitia objektov

2.8.2.2. Analyse des technischen Zustands der Objekte

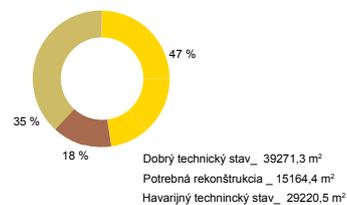
Um zu untersuchen, wie stark die einzelnen Gebäude gefährdet sind, war als nächster Schritt die Analyse des technischen Zustands erforderlich. Diese erfolgte anhand von Fotografien und der Inaugenscheinnahme. Dabei erwies sich, dass 47 % der Liegenschaften in einem guten technischen Zustand waren, 18 % müssten rekonstruiert werden und 35 % der Gebäude befanden sich in einem sehr schlechten oder Havariezustand. Zu den am stärksten gefährdeten Gebäuden gehören auch das Objekt der ehemaligen Gießerei Nr. 290, die Konstruktion der Umschlagstation, eine der Villen im Stadtpark, bzw. die Fertigungshallen im nordwestlichen Teil der Industriebrache an der Stefanik-Straße.

2.8.2.2. Analýza technického stavu objektov

Ďalšou analýzou na zistenie stavu ohrozenia jednotlivých budov bola analýza technického stavu objektov. Analýza bola prevedená len na základe fotografií, a obhliadky skutočného stavu. Pri hodnotení jednotlivých budov sa ukázalo, že dobrý technický stav nehnuteľnosti je v 47% budov, 18% budov by potrebovalo rekonštrukciu a 35% budov ma nevyhovujúci, či havarijný stav. Medzi najviac ohrozené budovy patrí aj objekt bývalej zlievarne č. 290, konštrukcia nakládky, jedna z víl v mestskom parku, či výrobné haly v severozápadnej oblasti industriálneho brownfieldu nachádzajúce sa na ulici Štefánikova.



GRAF TECHNICKÉHO STAVU BUDOV:



■ Dobrý technický stav
■ Potrebná rekonštrukcia
■ Havarijný technický stav

Abb.74. Analyse des technischen Zustands der Objekte

Obr.74. Analýza technického stavu objektov

2.8.2.3. Analyse des historischen Wertes der Objekte

Die dritte Analyse betraf die Reihenfolge entsprechend dem baulichen Charakter der Objekte. Diese Untersuchung datierte die Entstehung der einzelnen Objekte und hilft bei der Bestimmung ihres Werts hinsichtlich der Bewahrung des industriellen Erbes. Industrieobjekte sind orange dargestellt. Es handelt sich überwiegend um Produktionshallen, die in diesem Teil in die Zeit des 19. bis 20. Jh. fallen. Die Neubauten auf dem untersuchten Gelände sind in roter Farbe dargestellt. Die in die Zeit des sozialistischen Aufbaus zu datierenden Gebäude sind mit brauner Farbe gekennzeichnet. Wohngebäude kommen in dem von mir analysierten Gelände nicht vor. Eine Ausnahme bildete das im Jahr 2015 abgerissene Wohnhaus auf der Stefanik-Straße, welches in grüner Farbe aufscheint. Es handelt sich um die Objekte des Krankenhauses, des Bahnhofs, des Gemeindeamtes, welches ursprünglich als Verwaltungsgebäude für das Tatragerwerk

2.8.2.3. Analýza historickej hodnoty objektov

Tretou analýzou budov je zaradenie podľa stavebného charakteru objektov. Táto analýza približne datuje obdobie jednotlivých objektov a pomáha určiť ich hodnotu z hľadiska zachovania industriálneho dedičstva. Industriálne objekty sú zobrazené oranžovou farbou. Jedná sa prevažne o výrobné haly, ktoré sú v tejto časti datované do obdobia 19.-20. storočia. Novostavby na analyzovanom území sú zobrazené červenou farbou. Budovy datované do obdobia socialistickej výstavby sú znázornené hnedou farbou. Obytné budovy sa na nami analyzovanom území nenachádzajú. Výnimkou bola obytná budova zbúraná v roku 2015 na Štefánikovej ulici, ktorá je znázornená zelenou farbou. Jedná sa o objekty nemocnice, železničnej stanice, miestneho úradu, ktorý pôvodne slúžil ako administratívna budova pre podnik Tatry, bývalý osobný vstup do podniku Tatry, budova podnikovej jedálne a archívu. Historické objekty majú ružovú farbu, jedná sa o dve vily z 19.storočia. Obe

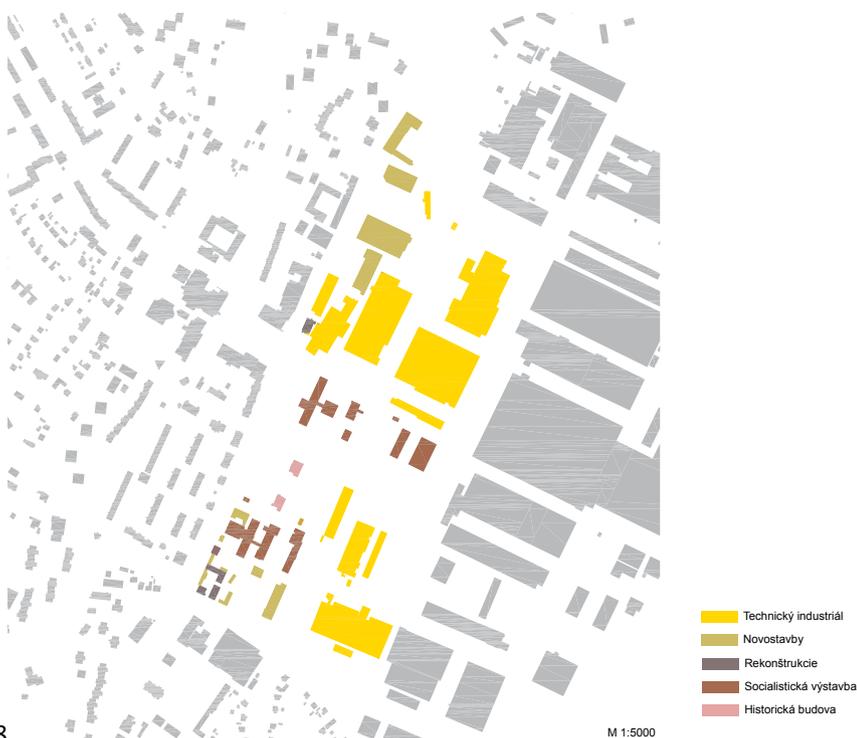


Abb.75. Analyse des historischen Wertes der Objekte

Obr.75. Analýza historickej hodnoty objektov

gedient hat, um die ursprüngliche Pforte zum Tatrawerk, um das Gebäude der Werkskantine und des Archivs. Die historischen Gebäude sind rosa dargestellt, es handelt sich um zwei Villen aus dem 19. Jh. Beide befanden sich im Besitz der Fabrikanten, der Brüder Schustala.

2.8.2.4. Auswertung des Potentials der Objekte

Ausgehend von den oben beschriebenen Analysen habe ich das Konversionspotential der einzelnen Objekte grafisch dargestellt. Das Potential ist also die Zusammenfassung dessen, was über die Objekte in Erfahrung gebracht worden ist. Die Gebäude mit dem höchsten Potential sind am meisten gefährdet, besitzen die beste Anbindung und befinden sich auf verlassenen Flächen, die anschließend eine Konversion erfahren müssen, sie sind gegenwärtig ungenutzt und haben einen Wert hinsichtlich der Bewahrung des industriellen Erbes.

vlastnili pôvodný majitelia továrne, bratia Šustalovci.

2.8.2.4. Vyhodnotenie potenciálu objektov

Na základe predošlých analýz som graficky zobrazila potenciál konverzie jednotlivých objektov. Potenciál je zhrnutím predošlých zistení o daných objektoch. Budovy s najvyšším potenciálom sú tie ktoré sú najviac ohrozené, majú najlepšie možnosti prístupu, nachádzajú sa na opustených plochách, ktoré budú vyžadovať následnú konverziu, nemajú využitie a majú hodnotu z hľadiska obnovy industriálneho dedičstva.

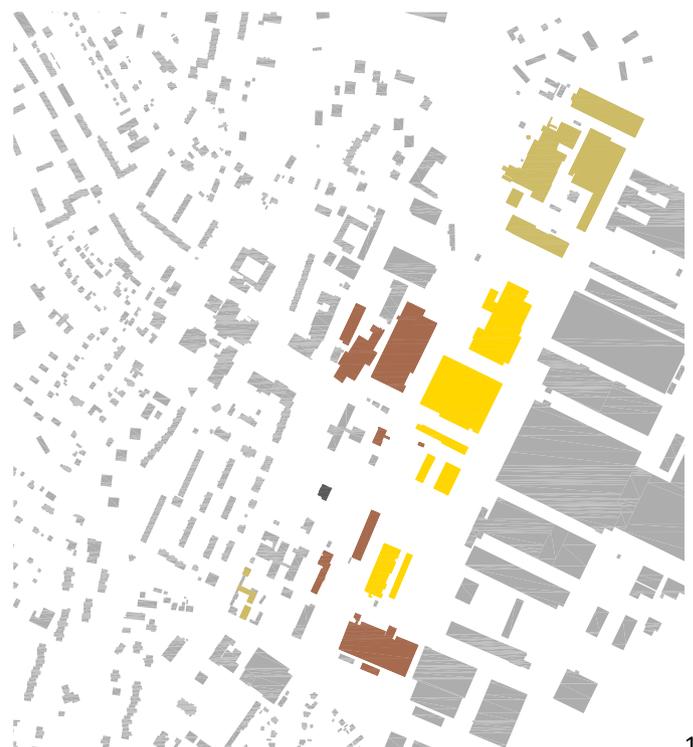
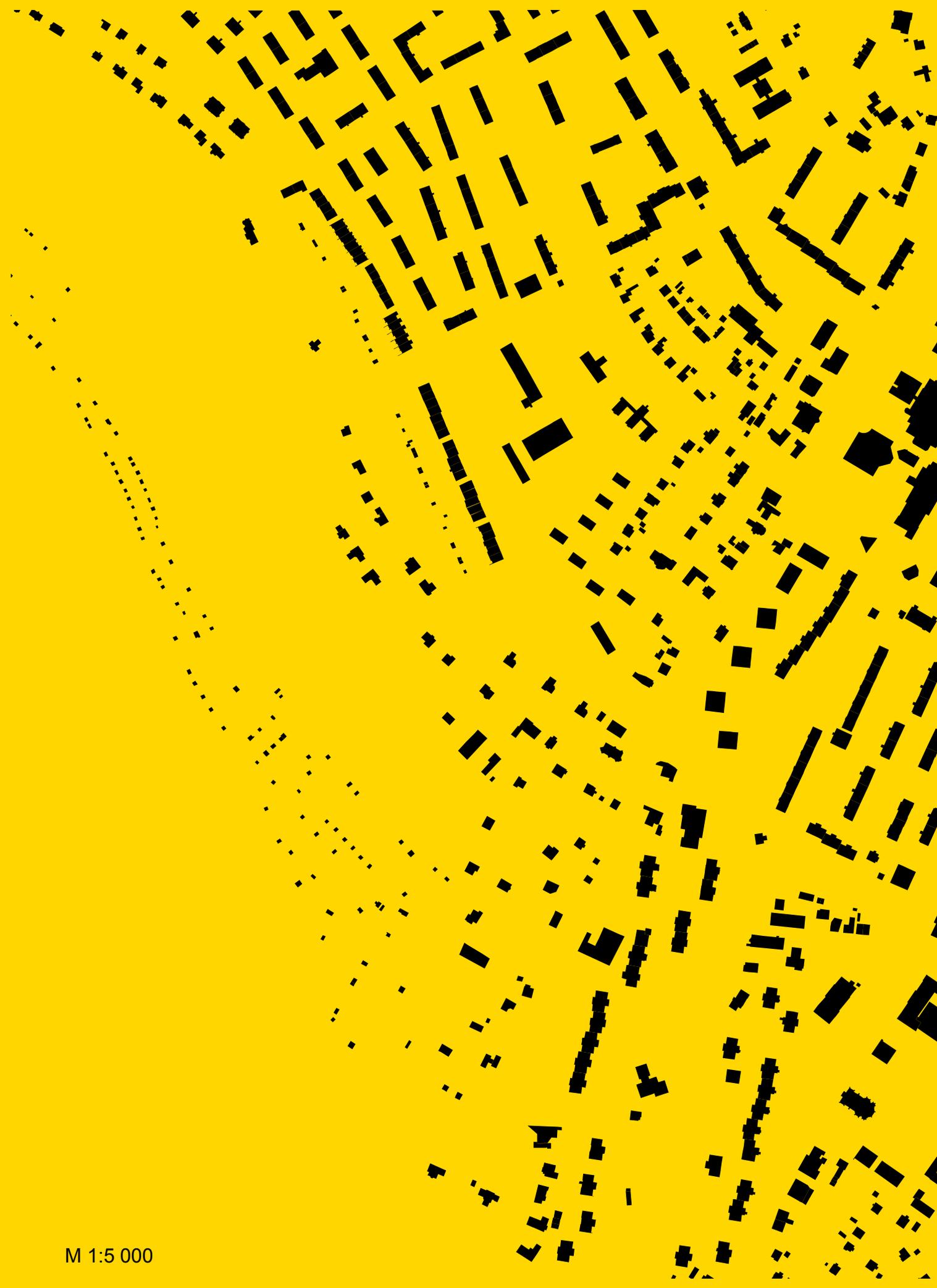


Abb.76. Auswertung des Potentials der Objekte

Obr.76. Vyhodnotenie Potenciálu objektov

- Najvyšší potenciál
- Potenciál
- Potenciál z dlhodobého hľadiska



M 1:5 000



Abb.77. Gefährdeste Gebäude in analysiertem Gebiet

Obr.77. Najohrozenejšie budovy v analyzovanej oblasti

2.8.2.5. Dokumentation der gefährdetesten Gebäuden

2.8.2.5. Dokumentácia najohrozenejších budov

1/



11/



7/



6/



2/



12/



4/



3/



5/



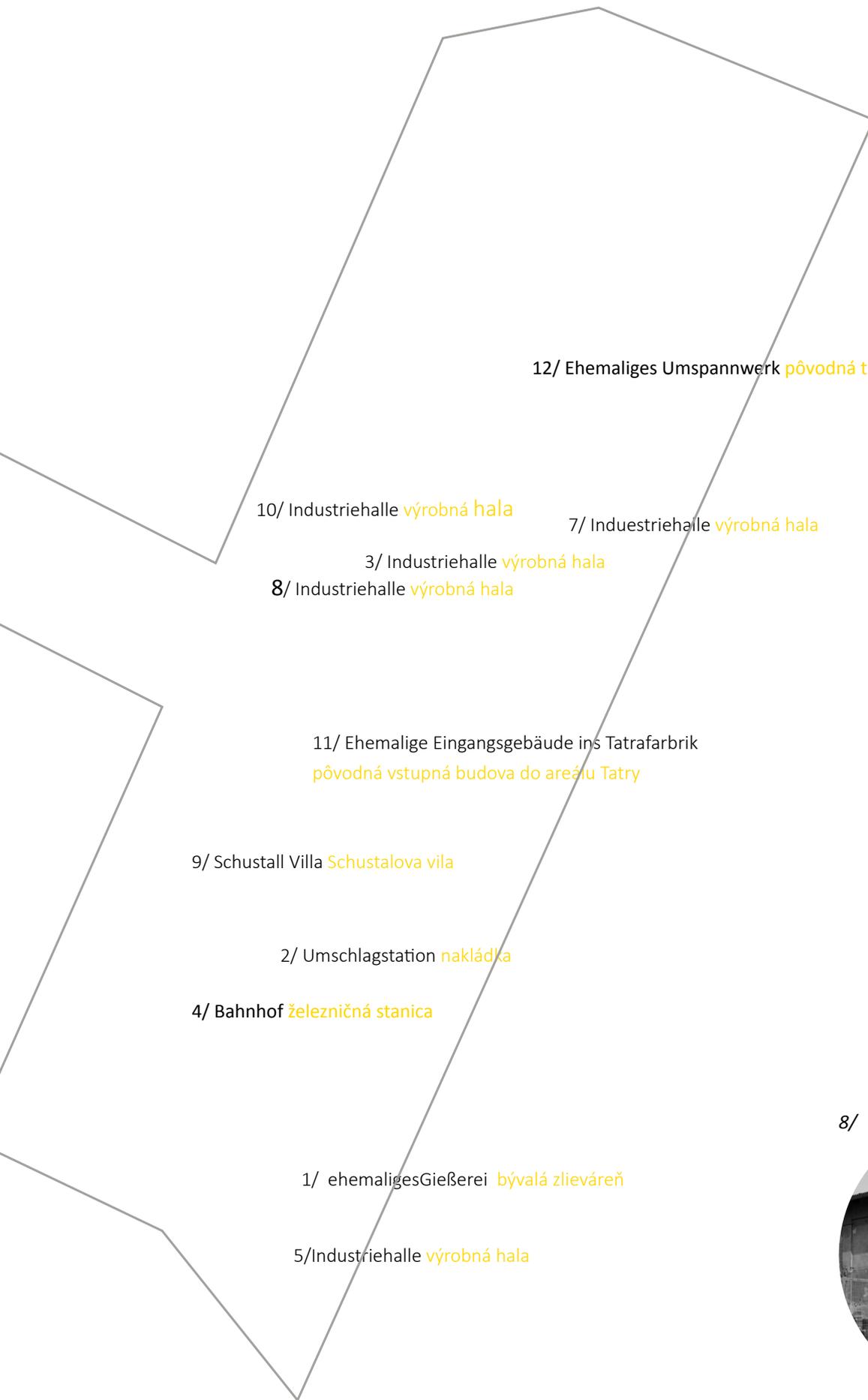


Abb.78. Gefährdeten Gebäuden in analysiertem Gebiet

Obr.78. Najohrozenejšie budovy v analyzovanej oblasti

2.8.3. Auswertung des analytischen Teils

Bei der Auswertung des analytischen Teils bin ich von den Parametern im Rahmen der Teilanalysen ausgegangen. Das Gelände mit dem größten Potential scheint die Fläche im südlichen Teil der Industriebrache zu sein. Das Entwicklungspotential ist eng verbunden mit den umliegenden Kommunalbauten, und zwar konkret mit dem Bahnhof, dem Krankenhaus, dem Gemeindeamt und den Stadtpark, sowie mit der problemlosen Öffnung des Industriegeländes für die Öffentlichkeit. Der Anschluss an die umliegenden Straßen ist ebenfalls möglich, ohne Änderungen im Werksgelände des Tatraverkes nach sich zu ziehen.

Für die Konversion eignen sich am besten drei Objekte, und zwar die ehemalige Gießerei, die benachbarte Halle und das Objekt der ehemaligen Umschlagstation. Das Gebäude der ehemaligen Gießerei Nr. 290 erscheint als am stärksten gefährdet, denn es befindet sich in einem Havariezustand. Bei der Nutzung einer Strategie zur Erhöhung des Interesses an diesem verlassenem Gelände könnte gerade dieses Gebäude, wenn es als erstes der Konversion unterworfen wird, dasjenige sein, welches für die Entfaltung des gesamten Gebiets den Startschuss bietet.

2.8.3. Zhrnutie analytickej časti

Pri hodnotení analytickej časti som vychádzala zo zistených parametrov v rámci čiastkových analýz. Ako územie s najväčším potenciálom sa zdá byť plocha v južnej časti industriálneho brownfieldu. Potenciálom rozvoja je jej úzke napojenie na okolitú občiansku vybavenosť, a to konkrétne na železničnú stanicu, nemocnicu, miestny úrad a mestský park a bezproblémová možnosť otvorenia časti industriálneho areálu pre verejnosť. Napojenie na okolité komunikácie je tiež možné bez nutných zmien v samotnom areály podniku Tatra.

Pre konverziu sú v tejto časti najvhodnejšie tri objekty a to objekt bývalej zlievárne, susediaca hala a objekt bývalej nakládky. Ako najviac ohrozený industriálny objekt na tomto území sa javí budova bývalej zlievárne č. 290, ktorá je v havarijnom stave. Pri využití stratégie na zvýšenie záujmu o opustené územie by práve táto budova mohla byť prvou, konverziou, ktorá by mohla naštartovať ďalší rozvoj tohto územia.



Abb.79. 1/ Ehemalige Gießerei

Als Objekt mit größte Potenzial für Konversion ausgewertet. Gebäude in Kritische Zustand ohne gegenwertige Nutzung. Lage des Objekt ermöglicht anbindung an öffentliche Kommunikationen.

Obr.79. 1/ Povodná zlieváreň

Vyhodnotená ako Objekt s najväčším potenciálom pre Konverziu. Budova v kritickom stave bez súčasného využitia. Poloha objektu umožňuje napojenie na verejné komunikácie.



Abb.80. 5/ Industrielle Halle

Gebäude ohne derzeitige Nutzung. Industriehalle war gewertet als Objekt mit Potenzial für Sanierung, dank seiner Lage und Zustand des Objektes.

Obr.80. 5/ Povodná zlieváreň

Budova bez momentálneho využitia. Industriálna hala bola vyhodnotení ako objekt s potenciálom pre sanáciu vďaka jej polohe a technickému stavu objektu.



Abb.81. 2/ Umschlagstation

Offene Halle an der Grenze des Industriebrache bietet möglichkeiten zu neue Nutzung ohne große Investitionen. Attraktive Lage gegenüber Bahnhof und Stadtpark stellt diese Objekt ins position mit hohe Potenzial für nachhaltige Nutzung

Obr.81. 2/Pôvodná zlieváreň

Otvorená hala na hranici s industriálnym brownfieldom ponúka možnosti pre nové využitie bez väčších investícií. Attraktívna poloha oproti železničnej stanici a mestskému parku, stavia tento objekt do pozície s vysokým potenciálom pre ďalšie využitie.



Abb.82. Eines von der gefährdesten Objekte des ehemaligen Tatraverksareal

Obr.82. Jeden z ohrozených objektov pôvodného výrobného areálu Tatry



2.9. Die Vision der Gestaltung der Industriebrache Tatrawerk

Das schwierigste bei der Ausarbeitung dieser Diplomarbeit besteht in der Komplexität und im Umfang der Probleme, die mit dem Gestaltungsentwurf eng zusammenhängen. Man muss umfassend an die Gestaltung des Geländes herangehen, hierzu benötigt man eine Strategie für die Entfaltung der gesamten Stadt, die mit dem gegenständlichen Gebiet eng verknüpft ist. Ein Projekt dieses Umfangs wird nicht nur auf die Stadt, sondern auf die gesamte Region Einfluss nehmen. Deswegen ist die Lösung nicht einfach und erfordert neben detaillierten Analysen auch eine fachübergreifende Zusammenarbeit mehrerer Teams.

Der Begriff, der die Konversion dieser Industriebrache treffend beschreibt, muss „Kontinuität“ lauten. Kontinuität in Beziehung zur Geschichte, zum Erbe, aber auch in Beziehung zum Funktionsmodell der neuen Nutzung im Rahmen der Stadt oder Region. Kontinuität in den Grenzen der Erneuerung bedeutet Anbindung an die gegenwärtigen Strukturen, deren Erweiterung und Vertiefung. Im weiteren Wortsinn sollte es sich um die Anbindung an die Region handeln, im engeren Sinne um die Verknüpfung mit den Bedürfnissen der Stadt.

Im theoretischen Teil meiner Diplomarbeit hatte ich mich der Definition der einzelnen möglichen Strategien gewidmet, die für die Konversion der Industriebrache in Frage kommen. Als aussichtsreichste Strategie bietet sich für die Zone zwischen Tatrawerk und Stadtzentrum die Entwicklung eines Brennpunktes des Interesses an, welcher das öffentliche Bewusstsein hinsichtlich des Planungsgebiets schärft. Zu diesem Zweck wurden analytisch die geeignetste Fläche sowie dasjenige Objekt ausgewählt, welches

2.9. Vízia riešenie industriálneho brownfieldu Tatry

Jednou z najťažších úloh pri riešení tejto diplomovej práce je komplexnosť a rozsah problémov, ktoré s návrhom úzko súvisia. Riešenie je v komplexnom prístupe, k danému územiu, vzhľadom na čo je potrebné vypracovať stratégiu pre ďalší rozvoj celého mesta, ktoré je s danou oblasťou úzko previazané. Projekt takéhoto rozsahu bude mať vplyv nie len pre samotné mesto, ale aj pre región. Riešenie preto nie je jednoduché a vyžaduje okrem podrobných analýz aj medziodborovú spoluprácu viacerých tímov.

Pojem ktorý by mal vystihovať konverziu tohto industriálneho areálu je „kontinuita“. Kontinuita predstavuje jednak vzťah k histórii, dedičstvu ale taktiež definuje funkčný model nového využitia v rámci mesta či regiónu. Kontinuita v medziach obnovy znamená napojenie na súčasné štruktúry, ich rozšírenie a prehĺbenie. V širšom význame by sa malo jednať o prepojenie regiónu, v užšom nadväznosť na potreby mesta.

V teoretickej časti mojej diplomovej práce som sa venovala definovaniu jednotlivých možných stratégií použiteľných na znovuoobnovenie industriálnych brownfieldov. Ako najrealnejšie riešenie sa v prípade industriálnej nárazníkovej zóny Tatry zdá byť použitie stratégie: „záujmového bodu“, na zvýšenie povedomia o danej lokalite. Pre tento účel bolo analyticky vytipované najvhodnejšie územie a objekt, ktorý by sa pre túto stratégiu dal použiť. Jedná sa o výrobný objekt č.290 ktorý je v súčasnej dobe nevyužívaný a

sich für diese Strategie verwenden lässt. Es handelt sich um Objekt Nr. 290, das gegenwärtig ungenutzt ist. Geplant ist seine Umwandlung zu einem weiteren, neuen Tatra-Museum.

Hierbei wird von den örtlichen Bedürfnissen der Stadt ausgegangen, denn das heutige Tatrarium platzt aus seinen Nähten. Die Kontinuität des Museums im Rahmen der Region könnte gewährleistet werden, wenn das museale Angebot in der unweit gelegenen Stadt Ostrava erweitert würde. In der Region sollte ein Eisenbahn-Beförderungssystem, z.B. mit dem historischen Zug "Slovenská Strela" eingerichtet werden, um die Besucher zu den einzelnen Museen zu bringen. So könnte sich die Region als Ganzes darstellen. Die Besucher könnten den gesamten Produktionsprozess verstehen lernen, in dem sie ihn von Anfang an verfolgen. Sie erhielten Kenntnis über die Standortfaktoren, die zur Gründung des Tatrariums geführt haben. Die Besucherstrecke würde in Ostrava in der Michal-Grube beginnen, wo einst Steinkohle gefördert wurde. Danach könnte ein Besuch im Stahlwerk Vítkovice folgen, das wegen der Nähe der Kohlengrube hier entstand. Dank der Entwicklung der Metallurgie in der Region bot sich die Fahrzeugproduktion als Finalprodukt an, und deshalb könnte ein Besuch des Tatra-Museums den krönenden Abschluss dieser Museumskette bilden. Die einzelnen Museen würden von der gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit profitieren. Der Besucher bekäme ein Bild von der Produktionskette, vom Kohleabbau bis zum Finalprodukt.

plánuje sa jeho konverzia na nové múzeum Tatry.

Idea konverzie objektu č.290 na múzeum vychádza z lokálnych potrieb mesta, kde Technické múzeum Tatra má problém s nedostatkom výstavných priestorov. Kontinuita múzea v rámci širšieho regiónu by mohla byť zabezpečená v rámci rozšírenia ponuky múzeí v neďalekej Ostrave. V regióne by mohol fungovať systém železničnej prepravy, napríklad vlakom „Slovenská strela“ ktorý by vozil návštevníkov medzi jednotlivými múzeami. Jednalo by sa pritom o prezentáciu regiónu ako celku. Návštevníkom by bolo umožnené pochopiť celý proces výroby a podnety vedúce ku vzniku výroby Tatry, ako si aj prejsť výrobným procesom od jeho začiatku. Navrhovaná expozičná trasa pre región by začínala v Ostrave v Dole Michal, kde sa ťažilo čierne uhlie. Nasledovala by návšteva oceliarní Vítkovice, ktoré vznikli na tomto mieste práve vďaka blízkosti neďalekých baní. Vďaka rozvoju hutníctva v oblasti, sa tak nákladné automobily Tatra stali finálnym produktom a múzeum Tatry by zavŕšila prehliadku reťazca týchto múzeí. Jednotlivé múzea by tak mohli profitovať zo vzájomnej propagácie a ukázať návštevníkom celý proces výroby od začiatku až po finálny produkt.

BERGWERK/DOL
MICHAL

HAUPTBAHNHOF/
HLAVNA STANICA
OSTRAVA

DOLNÍ VÍTKOVICE
EISENHÜTTE/ŽELEZIARNE

FLUG VERBINDUNG
DAUER 43 MIN

KOPŘIVNICE
TATRA WERKE
PODNIK TATRA



2.9.1. Entwicklungsstrategie

Die Entwicklungsstrategie für das verlassene Areal an der Stadtgrenze beruht in der Schaffung eines Point of Interest in der ersten Phase der Konversion der Industriebrache. Angesichts der Tatsache, dass die Stadt nicht über die finanziellen Mittel zur Regenerierung des gesamten Geländes verfügt, könnte man sich um die Bewusstseinsbildung bemühen. Dies könnte geschehen durch die Konversion eines der Objekte in der Industriebrache. Zu diesem Zweck wurde das Gebäude der ehemaligen Gießerei Nr. 290 als das geeignetste analytisch ausgewertet. Es handelt sich um eine Halle im desolaten Zustand, sie hat keinerlei Nutzung und ist durch geringfügige Änderungen von öffentlichen Räumen aus zugänglich. Die Konversion sollte im Bewusstsein und unter Einbeziehung der breiteren Öffentlichkeit vorstattgehen, wodurch dieser Schritt positiv aufgefasst würde. In unserem Fall scheint die Nutzung des Objekts für das Tatramuseum am günstigsten zu sein, denn gegenwärtig können wegen Platzmangels nicht alle Exponate im Besitz des Museums ausgestellt werden. Durch die gesellschaftliche Aufgabe des Objekts käme es zu einer Aufwertung der angrenzenden Gebiete.

In der zweiten Phase der Konversion sollte es deswegen um eine Wertsteigerung des Geländes als Ganzes gehen, um dessen positive Wahrnehmung und um die gleichzeitige Aufwertung der übrigen Flächen. Die Museumsbesucher, aber auch die Anrainer und Anrainerinnen, die das Gelände durchschreiten, würden, nun direkt selbst berührt, auf die Lösung der verlassenen Räume in der Umgebung drängen. Die Schaffung einer Fußgängerzone zur Verbindung des Stadtzentrum mit einem neuen Ausstellungsort erhöht wiederum den Wert

Abb.83. Links:
Entwicklungspotential

Obr.83. Vľavo:
Potenciál rozvoja

2.9.1. Stratégia rozvoja

Stratégia rozvoja opusteného areálu na hranici mesta spočíva vo vytvorení záujmového bodu v prvej fáze obnovy industriálneho brownfieldu. Vzhľadom na fakt, že mesto nedisponuje finančnými prostriedkami na regeneráciu celého územia, mohlo by sa pokúsiť o zvýšenie povedomia o danom území. To by sa malo udiť konverziou jedného z objektov v industriálnom brownfiede. Na tento účel bol analyticky vyhodnotený ako najvýhodnejší objekt bývalej zlievárne č.290. Jedná sa o halu, ktorá je v dezolátnom stave, nemá využitie a je ľahko dostupná malými úpravami z verejne prístupného územia. Konverzia by mala prebehnúť aj za povedomia a participácie širšej verejnosti, vďaka čomu by tento krok mal byť pozitívne vnímaný. V našom prípade sa javí ako najvhodnejšie využitie objektu múzeum Tatry, ktoré v súčasnosti nemá dostatok priestorov na vystavenie exponátov, ktorými disponuje. Spoločenská náplň objektu by zároveň zvýšila aj hodnotu priľahlých území.

V druhej fáze konverzie by preto malo íť o zvýšenie hodnoty územia ako celku, jeho pozitívneho vnímania a následného zhodnotenie ostatných plôch. Návštevníci múzea, ale aj samotný obyvatelia, prechádzajúci opusteným územím by následne vytvárali tlak na riešenie opustených priestorov v okolí, pretože toto územie by sa ich už začalo priamo dotýkať. Vytvorením pešej zóny, ktorá by umožňovala pešie prepojenie centra mesta, s novou expozíciou by sa opäť zvýšila hodnota priľahlých plôch. Zvýšenie hodnoty okolitých plôch a aj záujem obyvateľstva by

der angrenzenden Flächen. Diese Wertsteigerung sowie das Interesse der Bevölkerung würden anschließend Investoren für die Erneuerung der im zentralen Teil der Stadt liegenden ungenutzten Flächen anziehen. Dieses Szenario wurde anderswo bereits mehrmals in größerem oder auch kleinerem Maßstab angewendet.

In der dritten Phase sollte das verlassene Gelände durch Mischfunktionen, die von der Stadt zuvor definiert werden müssten, bebaut werden. Die Multifunktionalität des neuen Stadtviertels würde eine ständige Nutzung und Lebensfähigkeit garantieren. Für ein solches Szenario sind in den Entwicklungsplan einzuarbeiten die Wünsche möglichst vieler Nutzergruppen, wie Residenten, Besucher, Dienstleister, Sozialarbeiter.

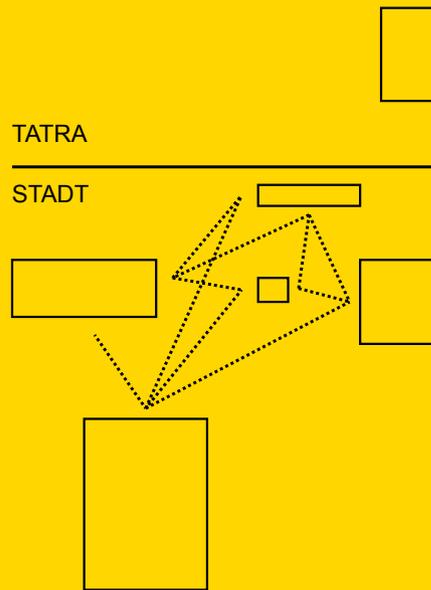
Unerlässlich ist es, bei der Gestaltung der Strategie auch die Anbindung der einzelnen Zonen in die Stadt als Ganzes zu durchdenken. Die Stadt wurde in der Vergangenheit mehrmals gewaltsam geteilt. Durch mehrmalige Verschiebung des Stadtzentrums entstand ein diskontinuierliches, geteiltes Zentrum, welches aus kleineren lokalen Plätzen besteht, die nicht miteinander kommunizieren. Aus diesem Grunde sollte auch das Zusammenführen der einzelnen Stadtteile und vor allem der Menschen zum Bestandteil der Strategie werden.

mohol následne prilákať nových investorov na obnovu nevyužitých plôch v centrálnej polohe mesta. Tento scenár bol už viac krát úspešne aplikovaný vo veľkých, ale aj menších mieračkach.

V tretej fáze by sa malo postupne zastavať opustené územie zmiešanými funkciami, ktoré by malo mesto vopred definovať. Multifunkčnosť novej štvrte by priniesla stále využitie a novú životaschopnú štvrť mesta. Pre takýto scenár je potrebné do rozvojového plánu zakomponovať požiadavky čo najväčšieho počtu užívateľských skupín ako sú napríklad rezidenti, návštevníci, služby, sociálne služby.

Nevyhnutnosťou pri riešení stratégií je aj uvažovanie o prepojení jednotlivých zón v rámci mesta. Mesto bolo v minulosti viac krát násilne delené. Viacnásobným presunom mestského centra vzniklo nesúvislé a rozdelené centrum, skladajúce sa z menších lokálnych námestí, ktoré spolu vzájomne nekomunikujú. Preto by malo byť súčasťou novej stratégie spájanie mesta, jednotlivých častí a predovšetkým ľudí.

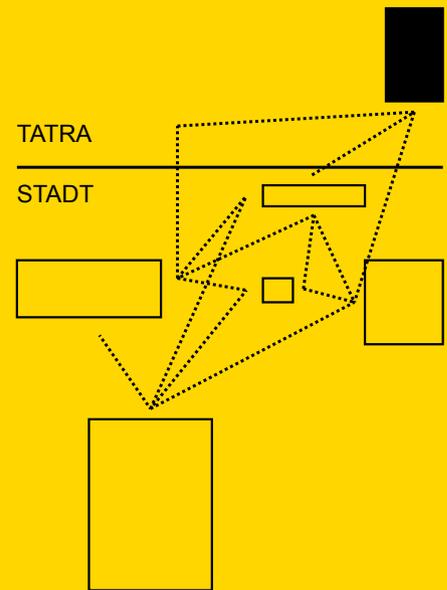
**PHASE 0
CONNECTIONS
PREPOJENIA**



Gegenwärtiger Stand der Beziehungen durch die Nutzung der Gebäude und Räume zueinander.

Súčasný stav vzťahov jednotlivých budov a priestorov.

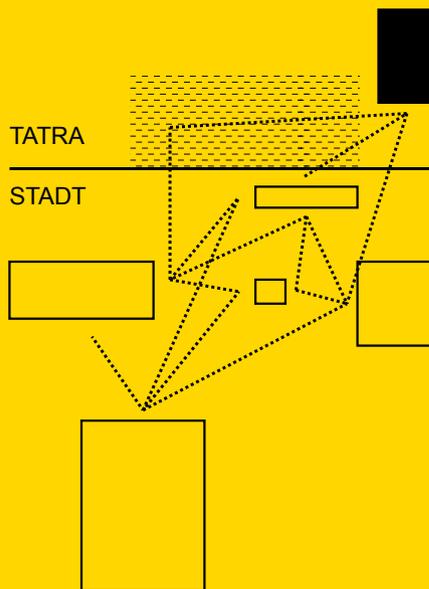
**PHASE 1
SCHAFFUNG EINES POINT OF INTEREST
VYTVORENIE ZÁUJMOVÉHO BODU**



Entwicklung nach Schaffung eines *Point of Interest* am Gelände

Vytvorením záujmového bodu v riešenej oblasti zvýšime záujem verejnosti o danú lokalitu.

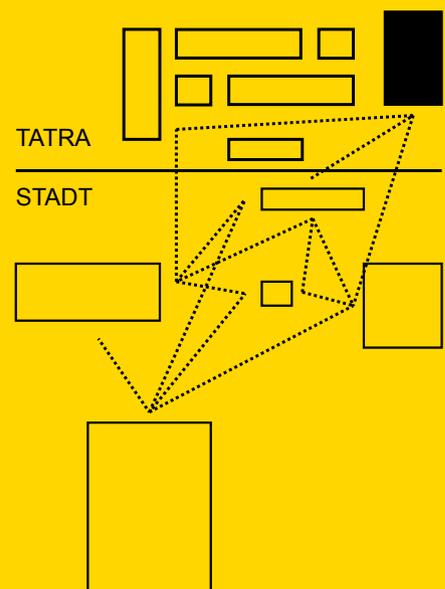
**PHASE 2
INTERESSE DER ÖFFENTLICHKEIT SCHAFFEN
INICIOVAŤ ZÁUJEM VEREJNOSTI**



Mit zunehmendem Interesse der Öffentlichkeit nimmt der Druck zur Konversion weiterer Bereich zu

Inicializovaním záujmu bude vyvolaná požiadavka verejnosti na ďalšie riešenie územia.

**PHASE 3
ENTWICKLUNG DER FLÄCHEN
ROZVOJ OKOLITÝCH PLÔCH**



Zukunftsszenario der Entwicklungsfläche durch Ausschöpfen vorhandener Potentiale

Zhodnotenie rozvojového územia a vytvorenie nového mestského celku.

Abb.84. Schema der Entwicklungstrategie für Industriegebiet

Obr.84. Schéma stratégie rozvoja industriálnej oblasti

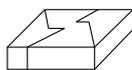
2.9.2. Entwicklungskonzeption der Pufferzone

Am Standort werden neue Entwicklungsflächen entstehen. Gegenwärtig hat das Gelände der Industriebranche starke Verbindungen zur eigenen Geschichte und die Identität des Raumes ist seine Besonderheit, seine Qualität. Um die Identität dieses Standorts zu bewahren, muss einfühlsam an die Konversion herangegangen werden. Ein Maximum des derzeitigen Charakters sollte bewahrt bleiben. Bei der Entwicklung einer Konzeption für ein vorgeprägtes Gelände mit eigener Identität arbeite ich mit Themen wie:

- Auswahl und Bewahrung ikonischer Elemente des Raums



SHORNSTEIN/ KOMIN



MUSEUM EINGANG/
VSTUP MUZEUM



STADTHALLE/
MULTIFUNCNÁ HALA



GLEIS/KOČAJE

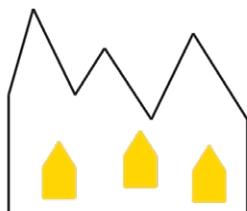
- Raum für alle schaffen

- Vytvoriť zmysel komunity



- Adaptierung der verwendbaren Räume und Gebäude

- Znovuadaptácia použiteľných priestorov a budov



2.9.2. Konceptia rozvoja nárazníkovej zóny

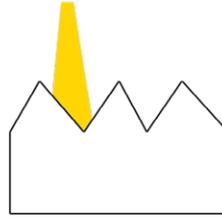
V novo navrhovanej lokalite by mali vzniknúť nové rozvojové plochy. V súčasnosti má územie industriálneho brownfieldu silnú náväznosť na vlastnú históriu a identita priestoru je jeho najväčšou devízou. Pre zachovanie identity musíme ku konverzii pristupovať citlivo a zachovať maximum zo súčasného charakteru danej lokality. Pri rozvoji konceptu v silne zadefinovanom území s vlastnou identitou pracujem s témami ako:

- Vytýčenie a zachovanie ikonických elementov priestoru

- Strategie des flexiblen Developments • Stratégia flexibilného developmentu



- Nutzung des traditionellen Archetyps • Využitie tradičného archetypu



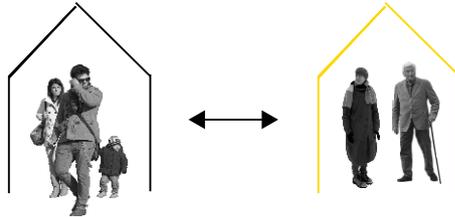
Diversität ist ein weiterer, für den neu zu entwerfenden Stadtteil erforderlicher Parameter. Aus Gründen der Nachhaltigkeit ist es erforderlich, Monofunktionalität des Geländes zu vermeiden. Diversität des Raums, der Betriebsstätten, Lokale und der Nutzer gewährleistet eine bessere Integration der neuen Umgebung an die Stadt.

Ďalším potrebným parametrom novonavrhovanej mestskej štvrte by mala byť diverzita. Pre trvalú udržateľnosť zóny sa treba vyhnúť monofunkcii územia. Diverzita priestoru, prevádzok a užívateľov zabezpečuje lepšiu adaptáciu nového prostredia v rámci mesta.

Zum Thema Diversität habe ich wiederum vier markante Qualitätskennziffern gewählt, die ich beim Entwurf der Zone genutzt habe. Es handelt sich um:

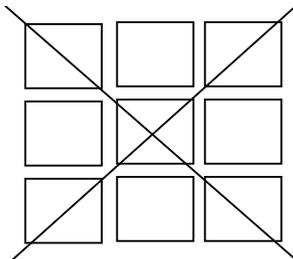
K téme diverzita som si opäť vytipovala štyri výrazné kvalitatívne hodnoty, ktoré som pri novom návrhu zóny využila. Jedná sa o:

- Unterschiedliche Nachbarschaften und soziale Integration

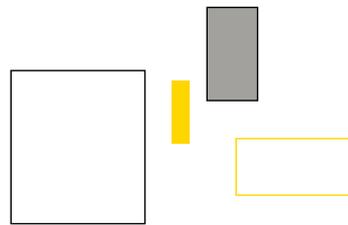


- Rozličné susedstvá a sociálna integrácia

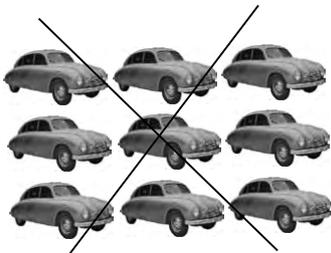
- Unterschiedliche Charaktere der Räume und Typologien



- Rozdielne charaktery priestorov a typológií



- Unterschiedliche Nutzungen



- Rozličné náplne využitia



- Aufteilung des ursprünglichen Maßstabs der Produktionshallen in kleinere Maßstäbe realisierbarer Developments

- Rozdelenie pôvodnej mierky výrobných hál do menšej mierky realizovateľného developmentu

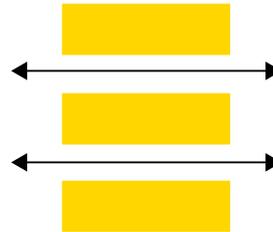


Neben Identität und Diversität ging ich bei der Ausarbeitung des Plans der Regenerierungszone noch von weiteren Parametern aus, die ich am gegenständlichen Standort einfließen lassen wollte.

Okrem identity a diverzity som pri tvorení rozvojového plánu regenerácie zóny vychádzala aj z ďalších parametrov, ktoré som v danej lokalite chcela dosiahnuť:

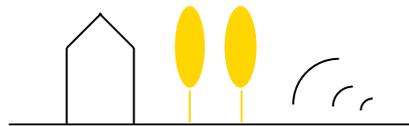
- Durchgängigkeit

- Priechodnosť



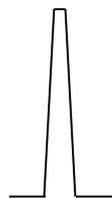
- Eliminierung von Lärm (Eisenbahn, Fabrik) durch Schaffung grüner Korridore

- Eliminácia hluku (železnica, továreň) – vytvorením zelených koridorov



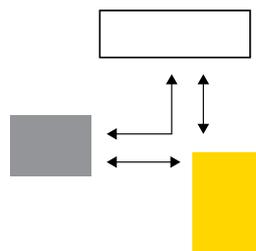
- Städtebaulicher Akzent

- Urbanistický akcent



- Schaffung von Räumen mit unterschiedlichem Charakter

- Vytvorenie priestorov z rôznym charakterom



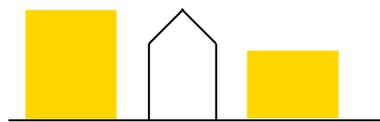
- Multifunktionalität (Familien, Besucher, Senioren)

- Multifunkcia (rodiny, návštevníci, seniori)



- Anbindung an die bestehende Struktur der Stadt

- Nadviazanie na existujúcu štruktúru mesta



Die neue Zone setzt sich nicht zum Ziel, mit den ursprünglichen Räumen der Stadt in Konkurrenz zu treten, sondern sie soll für Fehlendes in der Stadt ein Angebot, eine Ergänzung oder auch eine Alternative sein. Aus den gegebenen Parametern, die ich im Entwurf verwirklichen wollte, ergaben sich mehrere unterschiedliche Flächen, die die Erfordernisse der Stadt in Konfrontation mit deren neuer Funktionszone widerspiegeln sollten.

Nová zóna nemá za cieľ konkurovať pôvodným plochám mesta, ale naopak doplniť chýbajúce alternatívy. Z daných parametrov, ktoré som v návrhu sledovala, vzniklo viacero rôznych plôch, ktoré by mali odzrkadľovať potreby mesta v konfrontácii s návrhom jeho novej funkčnej zóny.

Der Verkehr ist gekennzeichnet durch Funktionalität und Rationalität. Die wichtigste Verkehrsanbindung befindet sich im südwestlichen Teil der Zone. Die Infrastruktur soll am Ostrand der Zone mittels zweier zweispuriger Verkehrslinien, getrennt durch einen Grünstreifen, geführt werden. Bei der gegenwärtigen Produktion im Tatravwerk würde der Grünstreifen zugleich die Grenze der Produktionszone bilden, wobei eine der Straßen der internen Nutzung im Werk dient. Die andere wäre die Anbindung des neuen Stadtviertels an das bestehende Straßennetz.

Doprava je charakterizovaná funkčnosťou a racionalitou. Hlavné dopravné napojenie sa nachádza v juhozápadnej časti zóny. Obsluha územia by mala byť vedená východným okrajom zóny dvoma dvojprúdovými komunikáciami so stromoradiím v strednom deliacom páse. Pri súčasnej výrobe podniku Tatra, by deliaci pás tvoril zároveň hranicu výrobnjej zóny, pričom jedna komunikácia by slúžila internému využitiu Tatry a druhá by bola na obsluhu novej štvrte. Výhľadovo by sa komunikácie v prípade optimalizácie výroby a ďalšieho ústupu podniku mohli

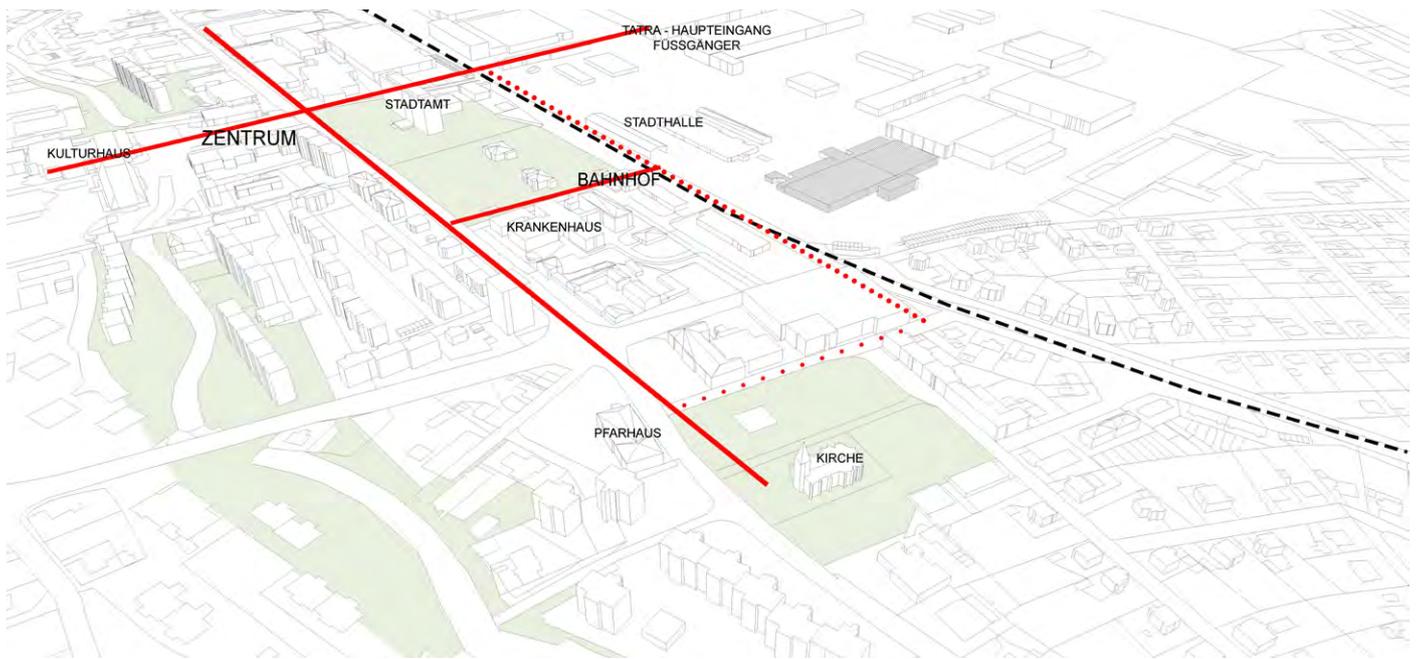


Abb.85. Fußgänger Verbindungen

Obr.85. Pešie prepojenia

In der Perspektive könnten diese beiden Verkehrswege verbunden werden, wenn die Produktion optimiert wird und sich das Unternehmen weiter zurückzieht. Eine weitere Anbindung des Stadtteils stellt die Stefanik-Straße her. Der Radfahrverkehr und die Fußgängerachse würden entlang der Bahnstrecke parallel zur Straße geführt. Im Entwurf wird auch mit der Schaffung einer Fußgängerzone zwischen dem neuen Museum und der Stefanik-Straße gerechnet.

Die Lärmsenkung soll durch die Schaffung grüner Korridore erzielt werden, vor allem von der Fabrikseite her soll die neu zu errichtende Straße eine Allee sein. Von der Eisenbahnseite her wird mit einer Grünanlage gerechnet, und der Güterverkehr soll auf dieser Strecke in Zukunft eingestellt werden.

Den städtebaulichen Akzent in der neuen Zone sollen Elemente setzen, die an den historischen Kontext dieses Ortes erinnern. Die Fußgängerzone liegt in der Achse des höchsten Schornsteins, der auf diese Weise zu einer visuellen Dominante wird. Das zweite raumbildende Element soll das Museum sein, dessen Zugang zum Zentrum der Ausstellung hinführen soll. Das Objekt

spojit. Druhým napojením by malo byť spojenie s ulicou Štefánikova. cyklo doprava a pešia os by mala byť vedená popri železničnej trati paralelne s obslužnou komunikáciou. V návrhu sa počíta aj s vytvorením pešej zóny od novej budovy múzea po križovatku s ulicou Štefánikova.

Eliminácia hluku je uvažovaná vytvorením zelených koridorov, predovšetkým zo strany továrne bude novovybudovaná obslužná komunikácia lemovaná stromoradiám. Zo strany železnice sa uvažuje s výsadbou zelene a v budúcnosti by mala byť z tejto trate vylúčená nákladná železničná doprava.

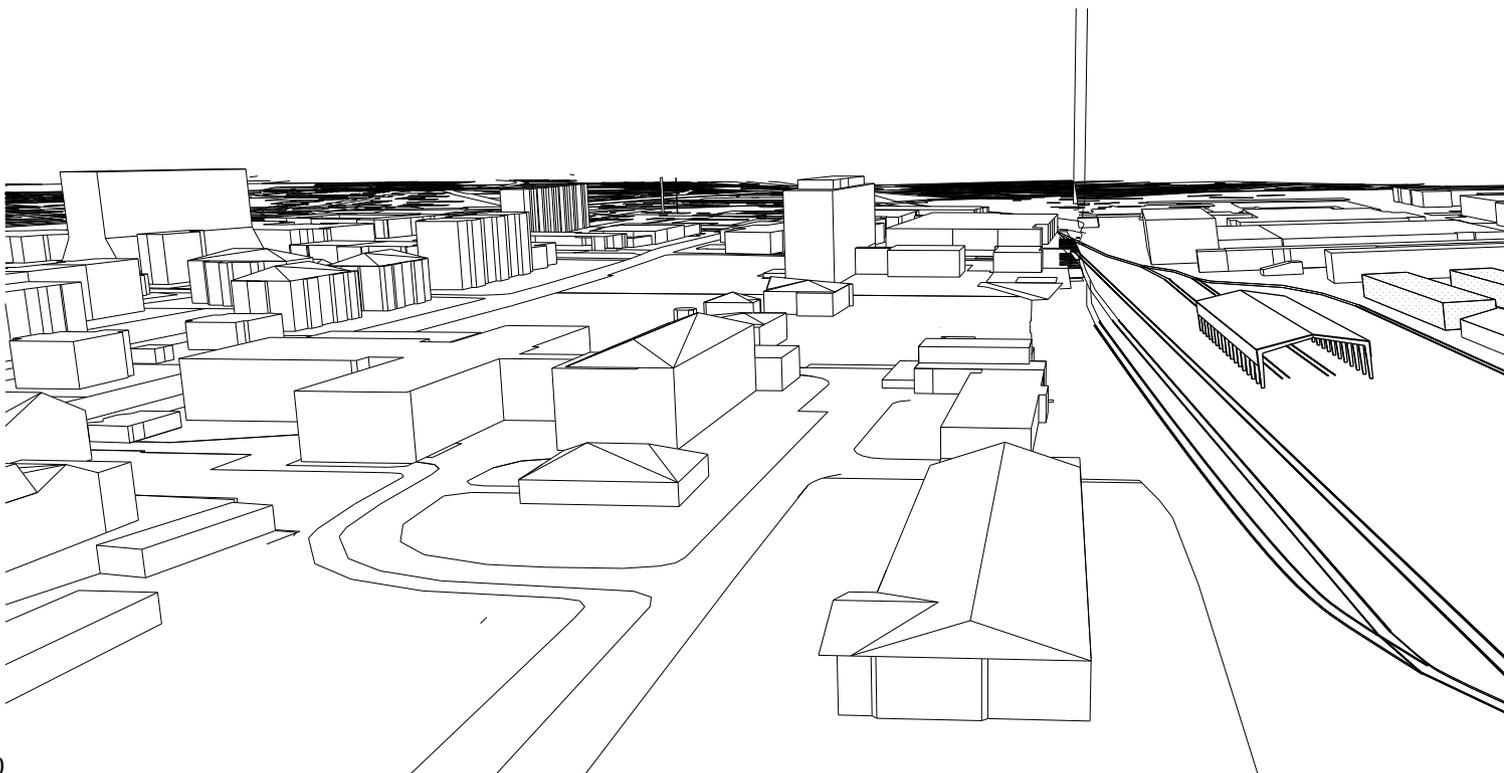
Urbanistický akcent by v prípade novonavrhovanej zóny tvorili prvky pripomínajúce historický kontext tejto lokality. Pešia zóna je v osi s najvyšším komínom, ktorý tak tvorí jej vizuálnu dominantu. Druhým miestotvorným prvkom má byť múzeum, ktorého vstup vŕtahuje do centra expozície. Objekt bývalej nákladky je ďalším dôležitým charakteristickým prvkom tvoriacim charakter tohto

der ursprünglichen Umschlagstation ist ein Element, das für den Charakter dieses Geländes wichtig ist. Das letzte bedeutende Element sind die Schienen, welche an die jüngste Vergangenheit des Geländes und dessen Verbindung mit dem Umland erinnern.

Für die verschiedenen Gruppen von Nutzern ist die Schaffung unterschiedlicher Räume und Charaktere wichtig. Ich schlage vor, im Gelände die verschiedenen Räume und Flächen – beginnend von den öffentlichen über die halb geschlossenen bis zu den privaten - miteinander zu kombinieren. Ein kommunaler Raum z.B. in Form von Exterieur-Schach, Lesecken oder Spielplätzen hat große Bedeutung für den Aufbau einer funktionierenden sozialen Struktur in der Stadt. Wichtig ist auch die Definition der unterschiedlichen Nutzungen der neu zugestaltenden Entwicklungsflächen. Neben der gesellschaftlichen Funktion des Museums sollte an diesem Standort auch ein Bereich für die den Residenten dienende Dienstleistungen entstehen. Die

územia. Posledným významným prvkom sú koľaje, ktoré pripomínajú nedávnu minulosť územia a taktiež sú jeho spojením s okolím.

Vytváranie rôznych priestorov a charakterov je dôležité pre rôzne skupiny užívateľov. V lokalite navrhujem kombinovať rôzne priestory a plochy od tých, ktoré sú verejné, cez polo uzavreté až po súkromné. Komunitný priestor napríklad v podobe exteriérového šachu, čítárne, alebo ihrísk má pre budovanie zdravej sociálnej štruktúry mesta veľký význam. Tiež je dôležité definovať rôzne využitie novonavrhovaných rozvojových plôch. Okrem spoločenskej funkcie múzea by sa v danej lokalite mala objaviť aj rezidenčná a sociálna oblasť služieb. Multifunkčnosť zóny ako aj rôznorodosť potrieb jej užívateľov vytvárajú potrebnú diverzitu pre zdravé fungovanie celej oblasti.



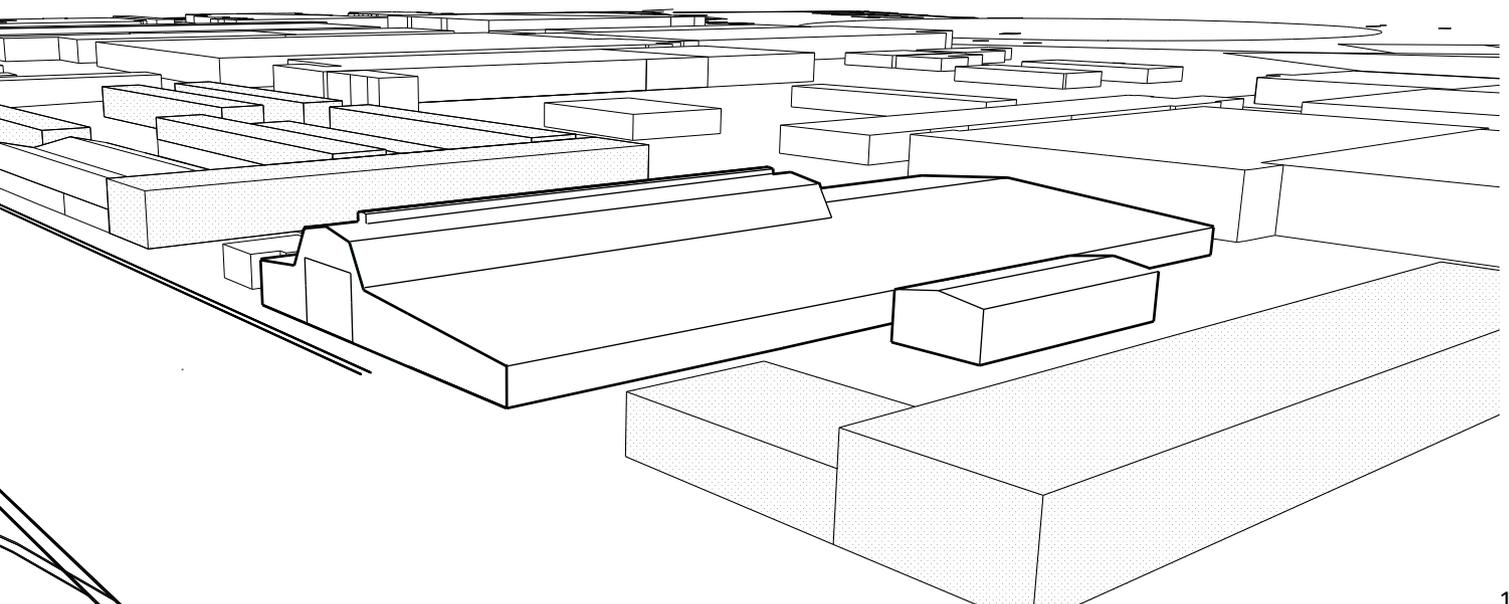
Multifunktionalität der Zone sowie die Mannigfaltigkeit der Bedürfnisse ihrer Nutzer schaffen die erforderliche Diversität, die für das gesunde Leben des gesamten Gebiets erforderlich ist.

Eine nicht weniger wichtige Determinante beim Entwurf des neuen Viertels ist auch dessen Anbindung an die ursprüngliche Bebauung. Der Standort hat eine zentrale Lage mit guter Zugänglichkeit vom Stadtzentrum aus. Der Entwurf zielt darauf ab, Gehwege zu vernetzen und die verschiedenen Stadtteile mit dem neuen für Fußgänger zu erschließen. Das neue Viertel ist verkehrsmäßig an die bestehenden Straßen angeschlossen. Die vorgeschlagene Konversion der Zone ist bemüht, den Unterschied in der Größenordnung zwischen der städtischen Wohnzone und Gewerbezone zu mildern.

Nemenej dôležitým determinantom pri návrhu novej štvrte je aj jeho náväznosť na pôvodnú zástavbu. Lokalita má centrálnu polohu s dobrou dostupnosťou do centra mesta. V navrhovanom riešení sa uvažuje s prepojením peších trás, s cieľom prepojiť rôzne mestské časti novonavrhovaným územím. Nová štvrť je napojená dopravne na stávajúce komunikácie. Návrh konverzie zóny sa veľkosťou budov snaží zmierniť rozdiel v mierke medzi obytnou a výrobnou časťou mesta.

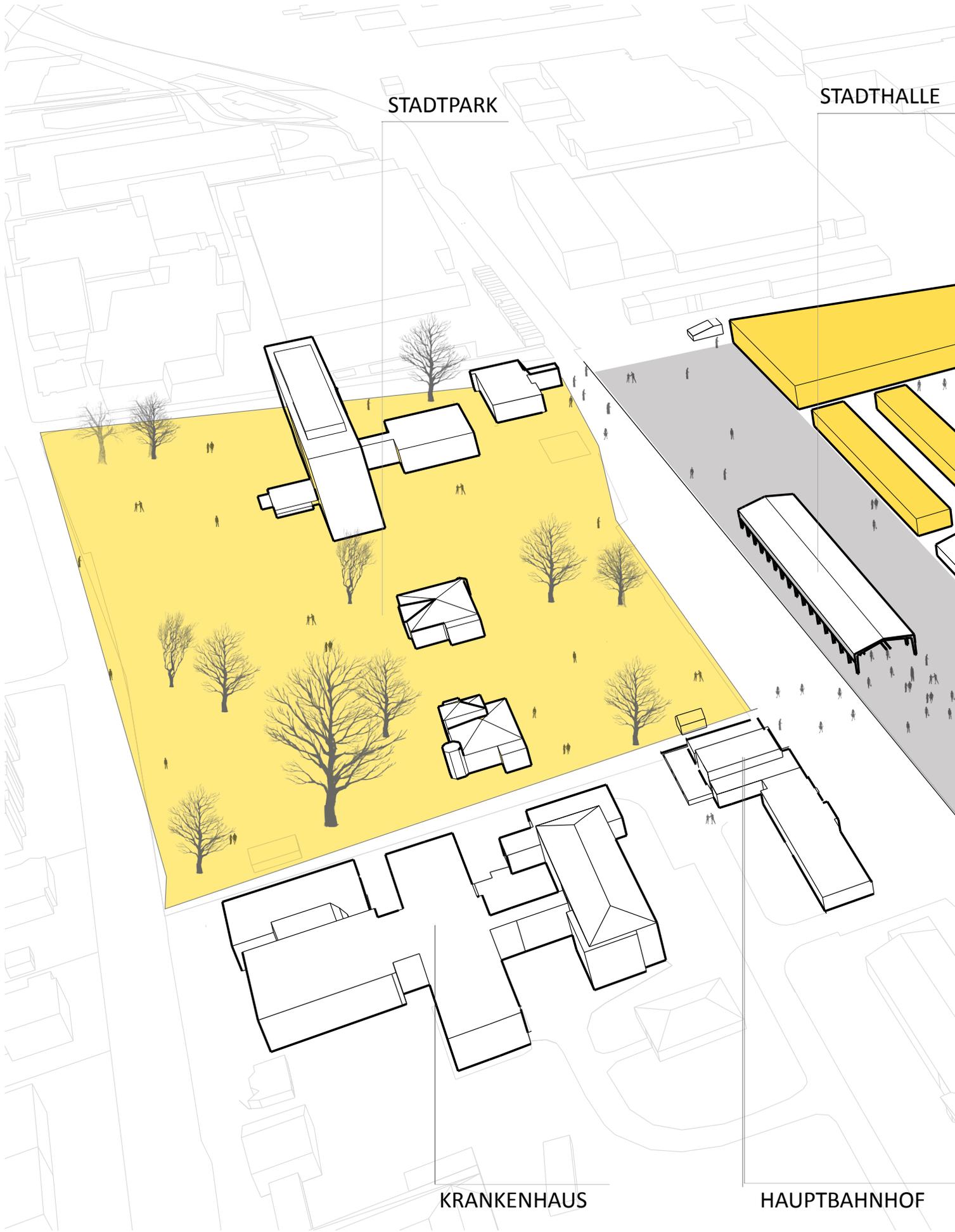
Abb.86. Industriegrenzzone mit neugestalteter Bebauung

Obr.86. Industriálna hraničná zóna s novonavrhovanou zástavbou



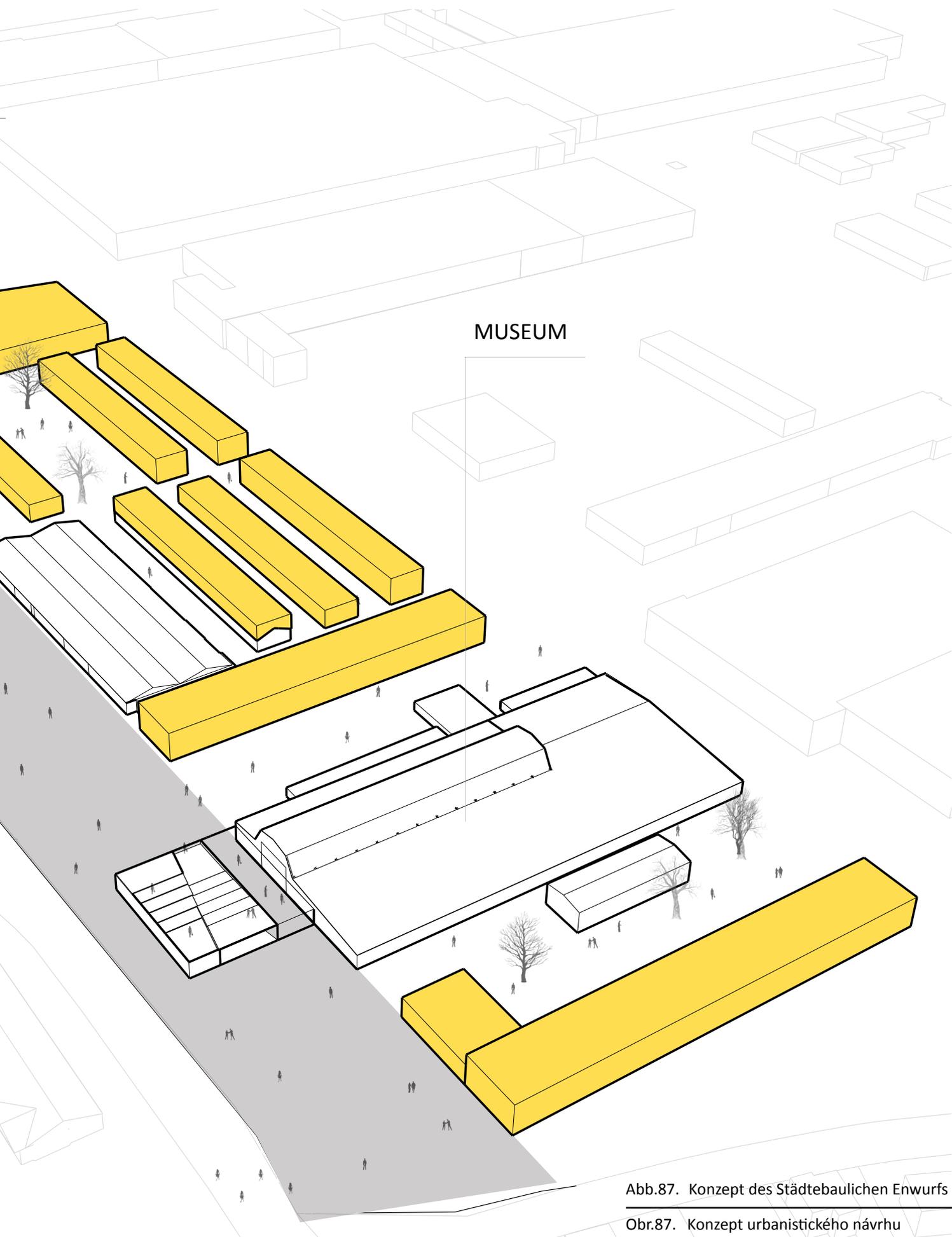
STADTPARK

STADTHALLE



KRANKENHAUS

HAUPTBAHNHOF



MUSEUM

Abb.87. Konzept des Städtebaulichen Entwurfs

Obr.87. Konzept urbanistického návrhu

2.10. Konversion von Objekt Nr. 290

Die ungenutzte Halle im Havariezustand befindet sich am Südrand der Industriebrache. Im Flächenwidmungsplan aus dem Jahr 2007 sind die Grundstücke unter dem Objekt und in der Nachbarschaft umgewidmet worden, und zwar von Gewerbeflächen in Mischflächen – Stadtzentrum. Eigentümer der Grundstücke ist die Gesellschaft Tatra, die gegenwärtig nicht an deren Nutzung denkt. Eine Ausnahme bildet das Objekt Nr. 290, welches in der Katasterkarte als Eigentum des Kreises Schlesien-Mähren, verwaltet vom Museum in Nový Jičín, ausgewiesen ist. Der Standort hat ein großes Entwicklungspotential. Die Grundstücke in diesem Geländeabschnitt sind trotz ihrer teilweisen Umzäunung öffentlich zugänglich. Das Gebiet grenzt an das Stadtzentrum, und deswegen wäre es im Fall einer neuen Nutzung ohne Beeinträchtigung der gegenwärtigen Betriebsstätten im Tatraverk zugänglich.

Für die Konversion des Objekts der ehemaligen Gießerei mit der Nummer 290 muss unbedingt eine mit der Strategie der Erneuerung der Industriebrache übereinstimmende neue Nutzung gefunden werden. Angesichts des Mangels an Ausstellungsräumen im Nationalen Technischen Museum in Kopřivnice wird gerade an die Konversion dieses Objekts zu musealen Zwecken gedacht. Objekt Nr. 290 würde zu einem neuen Ausstellungsraum des Museums und die alte Gießerei bekäme eine neue gesellschaftliche Bedeutung. Dank dieser Intervention im Raum der Industriebrache würde auch die Lukrativität der umliegenden Grundstücke steigen, was der Anstoß für eine neue Entfaltung des gesamten Gebiets sein könnte.

2.10. Konverzia objektu č. 290

Nevyužívaná hala v havarijnom stave sa nachádza na južnom okraji industriálneho brownfieldu. V územnom pláne z roku 2007 bolo územie nachádzajúce sa pod objektom a príslušné plochy prekvalifikované z výrobných plôch na územie s označením zmiešané – mestské centrum. Majiteľom pozemkov je spoločnosť Tatra, ktorá o využití pozemkov momentálne neuvažuje. Výnimkou je objekt č.290, ktorý je v katastrálnej mape vo vlastníctve Moravsko-sliezského kraja so správou Novojičínskeho múzea. Lokalita má z hľadiska ďalšieho rozvoja veľký potenciál. Pozemky v tejto časti areálu sú verejne prístupné aj napriek tomu, že sú s časti oplotené. Územie hraničí s centrom mesta a preto by v prípade jeho nového využitia bolo prístupné bez obmedzenia súčasných prevádzok areálu Tatry.

Pre konverziu objektu bývalej zlievárne s číslom 290 je nevyhnutné nájsť jeho nové využitie v súlade so stratégiou obnovy celého brownfieldu. Vzhľadom na nedostatok muzeálnych priestorov Národného Technického múzea v Kopřivnici sa preto uvažuje s konverziou tohto objektu práve na tieto účely. Objekt č. 290 by sa stal novou expozíciou múzea a stará zlieváreň by získala nový spoločenský význam. Vďaka takejto intervencii v priestore industriálneho brownfieldu by sa mala zvýšiť aj lukrativita okolitých pozemkov čo by pomohlo naštartovať nový rozvoj celej oblasti.

Gegenwärtig gehören zum Regionalmuseum in Kopřivnice drei selbständige Museen, und zwar: Das Technische Museum Tatra, das Lachian-Museum und das Museum Vogtei, alle an unterschiedlichen Standorten. Deswegen wäre die vorgeschlagene Halle nur eine Erweiterung der schon bestehenden Ausstellungsräume. Der neue Ausstellungsraum des Museums könnte die Besucherzahlen sowie die Bewegung zwischen den einzelnen Stadtteilen erhöhen, was zu einer Belebung des Zentrums und der Verbindungswege zwischen den einzelnen Expositionen führen würde.

V súčasnosti pod Regionálne múzeum v Kopřivnici patria už aj dnes tri samostatné múzea a to: Technické múzeum Tatra, Lašské múzeum a Múzeum Fojtství, ktoré sa nachádzajú na rozličných miestach mesta. Preto by novonavrhovaná hala bola len ďalším rozšírením už jestvujúcich expozícií. Nová časť múzea by tak zvýšila počet návštevníkom a pohyb medzi jednotlivými časťami mesta, čo by malo priniesť oživenie centra a trás medzi jednotlivými expozíciami.

Technische Museum Tatra
Technické múzeum Tatra



Das Lachian - Museum
Lašské Múzeum



Das Museum Vogtei
Múzeum Fojtství



Objekt Nr. 290
Objekt č. 290



Abb.88. Museums in
Kopřivnice

Obr.88. Múzeá v
Kopřivnici



Abb.89. Objekt Nr. 290

Obr.89. Objekt č. 290



2.10.1. Die Geschichte von Objekt Nr 290

Das Gießereigebäude stammt aus dem Jahr 1913. Die letzte Teilrekonstruktion wurde 1977 im Rahmen des Entwicklungsplans der Tatra Fabrik aus dem Jahr 1972 durchgeführt. An die fünfschiffige Halle wurde ein neuer Teil mit einer überdachten Umschlagstation, die an die innerbetriebliche Industriebahn angeschlossen war, angebaut. Der Gießereibetrieb war bereits vor der Rekonstruktion in die neue Fertigungshalle verlegt worden, und die Halle diente zur Zeit der Rekonstruktion als Garage. Nach 1977 wurde Objekt 290 als Versandhalle für Ersatzteile genutzt.

2.10.1. História objektu č. 290

Budova bývalej zlievárne pochádza z roku 1913. Posledná čiastočná rekonštrukcia tohto objektu prebehla v roku 1977 v rámci rozvojového plánu fabriky Tatra z roku 1972. K staršej 5 loďovej výrobnéj hale bola prístavaná nová časť so zastrešenou nakládkou napojenou na železničnú vnútropodnikovú trať. Prevádzka zlievárne bola presťahovaná do novej výrobnéj haly už pred rekonštrukciou a hala v čase rekonštrukcie slúžila ako garáž. Po roku 1977 bol č. 290 využívaný ako expedícia náhradných dielov.

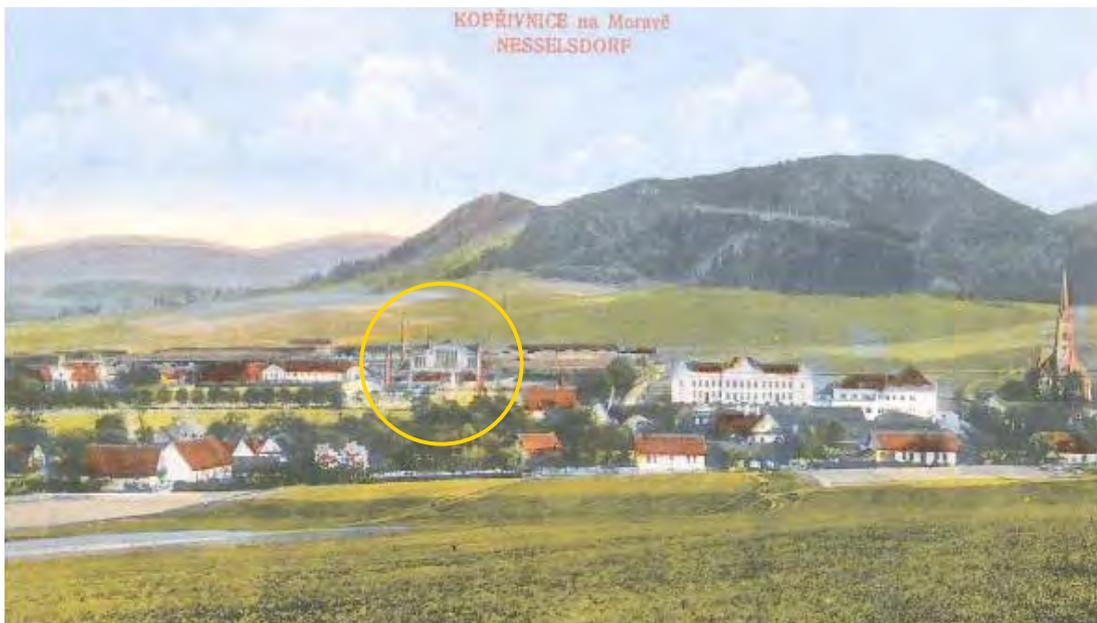


Abb.90. Alte Postkarte vom Jahr 1917 mit Gießereihalle

Obr.90. Stará pohľadnica z roku 1917 s halou zlievárne

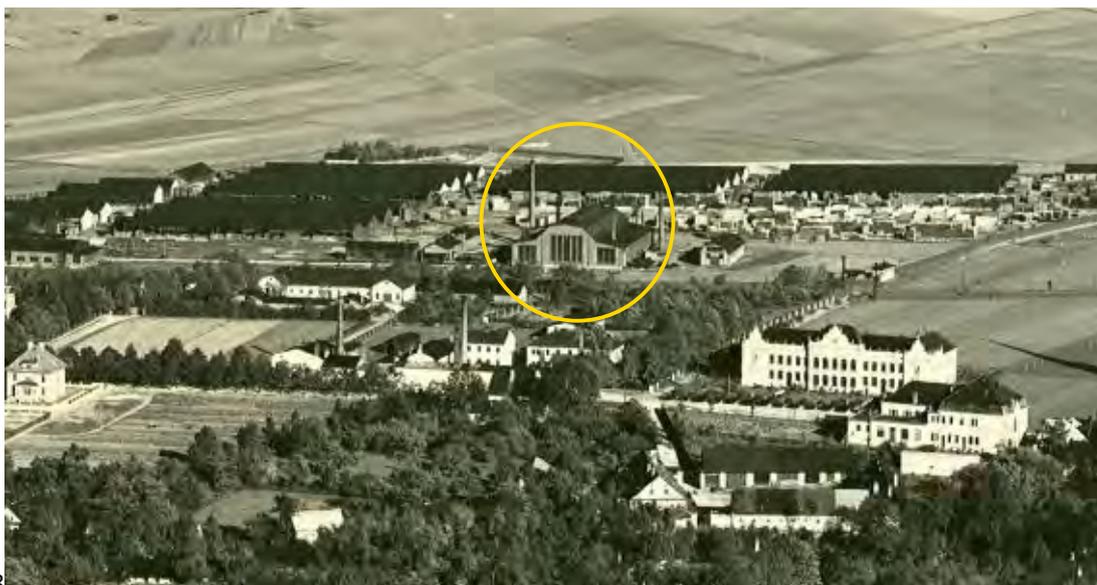


Abb.91. Fotografie mit Objekt der Gießerei der Zeitperiode zwischen 1918-1955

Obr.91. Fotografia s objektom zlievárne medzi rokmi 1918 - 1955

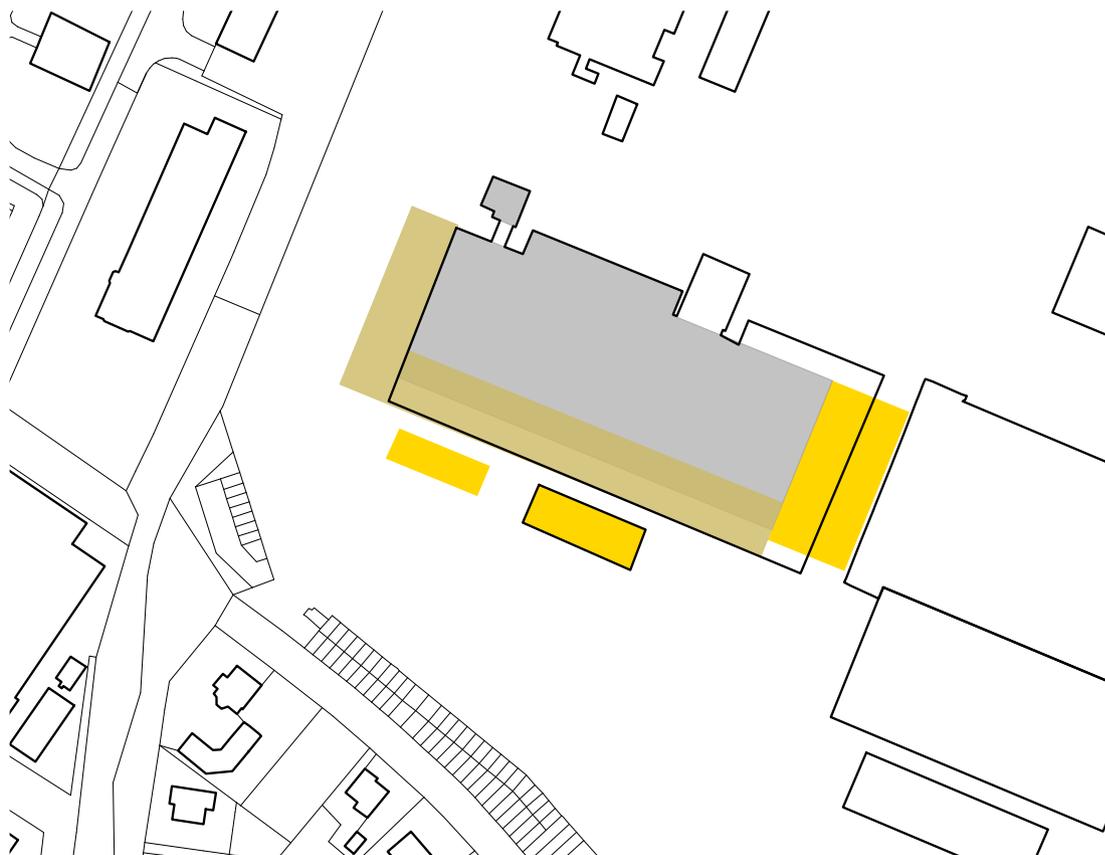
 Geplante Abbruch im 1972
Plánovaná demolácia v roku 1972

 Geplante Neubau im 1972
Plánované novostavby v roku 1972

 Heutige Stand im 2018
Dnešný stav v roku 2018

Abb.92. Schema auf Grundlage der Plan vom Jahr 1972 mit geplantem Abriss und Neubau bei Objekt Nr. 290

Obr.92. Schéma na základe plánu z roku 1972 s plánovanou demoláciou a novovybudovanými časťami objektu č. 290



Das Gebäude ist als Stahlskelett mit Außenmauern aus Ziegeln erbaut. Die Dachkonstruktion ist im älteren, wichtigeren Teil aus Stahl mit Glastafeln, im neuen Teil aus Stahlbeton mit Bitumendecke. Es handelt sich um eine fünfschiffige Halle mit zwei Anbauten zu administrativen Zwecken und mit einer überachten Umschlagstation, die an das Schienennetz angeschlossen ist. Die Abmessungen der Halle sind 125 x 47,50 m. Das Gebäude hat zusammen mit den Nebenräumen fast 10 000 m² Fläche. Die Objekthöhe beträgt 6 – 14 m. Die Halle verfügt über 9 Brückenkräne und in der Umschlagstation über 2 Kräne. An der Umschlagstation gibt es eine ungefähr 3000 m² umfassende Abstellfläche.

Das Gebäude befindet sich derzeit im Havariezustand. Um es für eine neue Nutzung zu retten, muss es sofort saniert werden. Die Lage des Objekts an der Nordwestgrenze der Industriezone prädestiniert es zu einer erfolgreichen Konversion.

Budova je postavená ako oceľový skelet s tehlovým obvodovým murivom. Strešná konštrukcia je v staršej hlavnej časti oceľová so sklenenými tabuľami a v novej časti železobetónová s bitúmenovou krytinou. Dispozične je riešená ako päťlôžová hala s dvomi administratívnymi prístavbami a s prestrešenou časťou nakládky, ktorá je napojená na koľajisko. Základný rozmer haly je 125 x 47,50m. Celková plocha budovy je spolu s vedľajšími priestormi takmer 10 000 m². Výška objektu je 6-14m. Hala disponuje 9 kusmi mostových žeriavov a časť nakládky 2 kusmi žeriavov. Pri nakládke je odstavná plocha o veľkosti približne 3000 m².

Budova je v súčasnosti v havarijnom stave. Pre zachovanie budovy je jej opätovné využitie nevyhnutné, tak ako aj okamžitá rekonštrukcia. Poloha objektu na severozápadnej hranici industriálnej zóny predurčuje objekt ako vhodný na úspešnú konverziu.

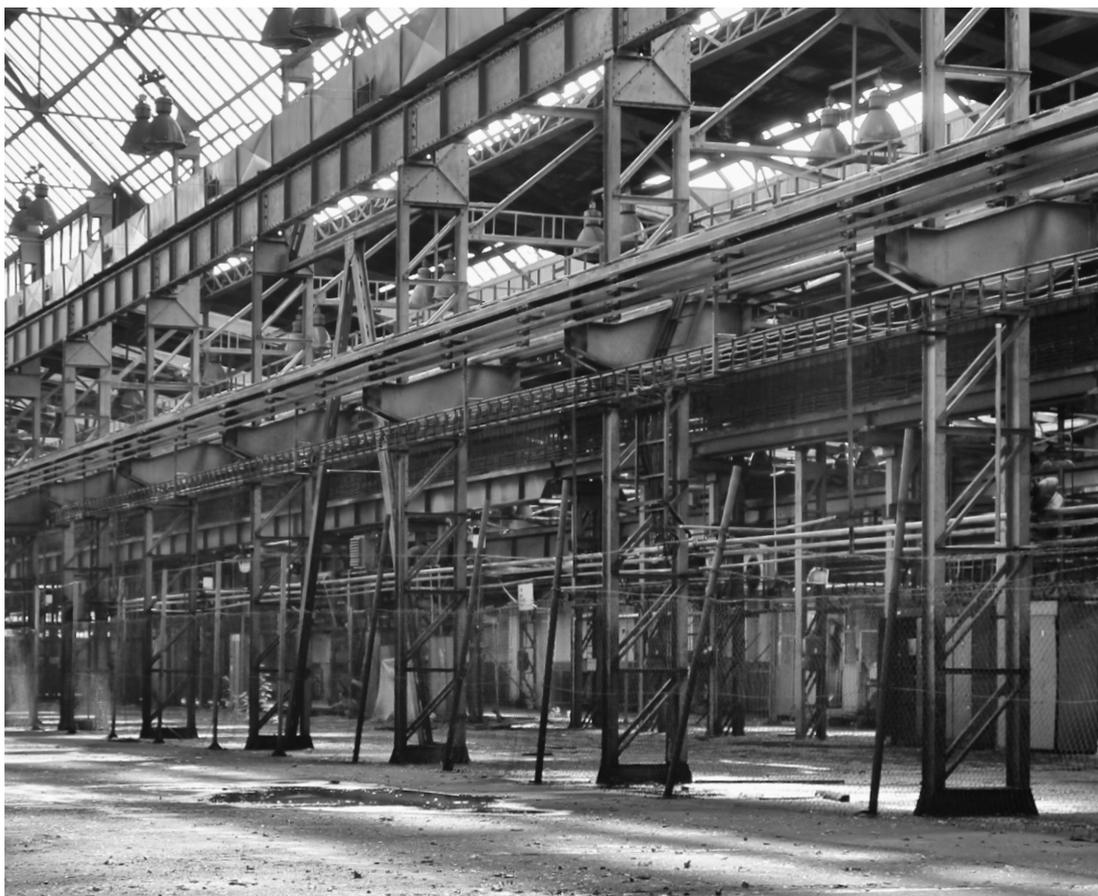


Abb.93. Kritische Zustand der Industriehalle Nr. 290 Interior 2014

Obr.93. Kritický stav industriálneho objektu č. 290 interiér v roku 2014

2.10.2. Bisherige Lösung

Vorschläge zur Lösung der Probleme des Tatramuseums, das gegenwärtig seinen Sitz in nicht angemessenen Räumen hat, sowie zur Lösung der Pufferzone zur Stadt liegen bereits einige Jahre vor. Der öffentliche Auftrag aus dem Jahr 2009 zur Ausarbeitung einer Dokumentation zum „Projekt der Änderungen des Technischen Museums Tatra – Exterieur“ sollte folgendes umfassen: Projekte für den Flächenwidmungsentscheid, Engineering, Projekte zur Erlangung der Baugenehmigung sowie für die Bauausführung und die Bauaufsicht durch den Autor. Das für die Konversion ausgewählte Objekt war die Halle Nr. 290. Es wurde kein Architektenwettbewerb ausgeschrieben, und die Projekte, nach denen die Rekonstruktion erfolgen sollte, wurden der Öffentlichkeit nicht präsentiert. Nach der Aufgabenstellung war das Hauptkriterium bei der Auswertung der Gesamtpreis.

2.10.2. Doterajšie riešenia

Návrhy na riešenie problémov múzea Tatry momentálne sídliaceho v nevyhovujúcich priestoroch a riešenia nárazníkovej zóny mesta sa objavujú niekoľko rokov. Verejná zákazka z roku 2009 na spracovanie projektovej dokumentácie na „Projekt zmien technického múzea TATRA – exteriéry“ mala zahŕňať projekty na územné rozhodnutie, inžinierske činnosti, projektovú dokumentáciu na stavebné povolenie ako aj realizačný projekt a autorský dozor. Vytypovaný objekt na konverziu, bola výrobná hala č.290. Architektonická súťaž nebola vypísaná a projekty podľa ktorých sa rekonštrukcia má realizovať neboli verejnosti prezentované. Podľa zadania verejnej zákazky hlavným kritériom na hodnotenie bola celková cena.

Nach zugänglichen Informationen ist für die Konversion von Objekt Nr. 290 vom Atelier M1 Architekten im Jahr 2009 eine Studie ausgearbeitet worden. Dieser Entwurf knüpft zwar an die ursprüngliche Halle an, demoliert das ursprüngliche Objekt jedoch in beträchtlichem Maße. Die Werte des alten Objekts werden dem neuen Museumsgebäude geopfert, welches weder in der Form noch im Material mit der alten Gießerei kommuniziert. Laut Studie bliebe von der historischen Gießerei nur das ursprüngliche Tragwerk im Interieur erhalten. Die neue Fassade hätte nach diesem Entwurf eine ovale Form. Das umgestaltete Objekt würde nicht mit seiner Umgebung kommunizieren, sondern ein dominanter Solitär werden. Ob es sich um den Entwurf handelt, der aus der öffentlichen Ausschreibung als Sieger hervorging, konnte nicht ermittelt werden. Diesem Projekt des neuen Museums und mit ihm der Konversion wurde vom Europäischen Fonds für Regionalentwicklung keine Investition gewährt, wodurch es bis 2016 beiseitegelegt wurde.

Podľa dostupných informácií bola na konverziu objektu č.290 vypracovaná štúdia ateliérom Ateliér M1 architekti v roku 2009. Návrh ateliéru M1 síce nadväzuje na pôvodnú halu, ale v značnej miere deštruuje pôvodný objekt. Hodnoty pôvodného objektu ustupujú novej budove múzea a tvarovo, ani materiálovo nekomunikujú s pôvodným objektom. V navrhovanej štúdii z historického objektu zlivárne ostáva čiastočne zachovaná len pôvodná nosná konštrukcia vo vnútornej časti. Nová fasáda má podľa tohto návrhu oválny tvar. Novo rekonštruovaný objekt nekomunikuje s okolím a správa sa ako solitérny dominantný objekt. Či ide o návrh ktorý vyhral verejné obstarávanie sa nepodarilo zistiť. Tento projekt nového múzea a s ním aj konverzie nedostal požadovanú investíciu od Európskeho Fondu pre Regionálny Rozvoj, čím projekt do roku 2016 zanikol.

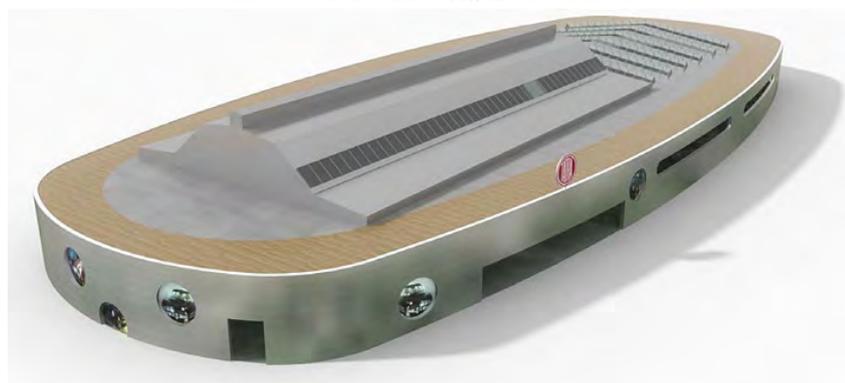


Abb.94. Entwurf von Atelier M1 im Jahr 2009 zur Neunutzung der Halle Nr. 290 zur Museumszwecke

Obr.94. Návrh ateliéru M1 z roku 2009 na znovuvyužitie haly č.290 pre účely múzea

Im Mai 2016 wurde das Thema von Subventionen für die Konversion des Objekts Nr. 290 zu Zwecken des neuen Tatra-Museums erneut angeschnitten. Davon zeugt der Werkvertrag, der zur Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie im Juni 2016 abgeschlossen wurde. Die Firmenleitung des Tatraverks reichte beim Kreisamt einen Antrag auf Subventionen aus der EU ein. Die Stadt Kopřivnice wurde also bei der Entscheidungsfindung übergangen, und das Projekt wurde der Öffentlichkeit nicht vorgestellt. Nach Medieninformationen handelt es sich jedoch um eine konservativere, mehr denkmalorientierte Haltung. Das ursprüngliche Objekt Nr. 290 bliebe erhalten, und vor das rekonstruierte Gebäude würde eine neue Überdachung für die Unterbringung des historischen Waggons Slovenská Strela errichtet. Das neue Projekt hängt von Subventionen ab, die das Tatraverk in Zusammenarbeit mit dem Kreis bekommen müsste. Der Öffentlichkeit ist dieses Vorhaben noch unbekannt, erst im Herbst 2017 sollte bekannt gegeben werden, ob die Subventionen bereit stehen, aber bis heute liegen noch keine Informationen vor.

V máji 2016 sa znovu otvorila téma dotácie pre konverziu objektu č.290 na účely nového múzea Tatry. Dokazuje to aj Zmluva o Dielo, ktorá bola uzavretá na vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti z júna 2016. Vedenie Tatry podalo žiadosť o Európsku dotáciu na krajský úrad. Mesto Kopřivnice tak bolo vynechané z rozhodovaní a projekt nebol predstavený verejnosti. Podľa informácií z médií sa však jedná už o konzervatívnejší a viac pamiatkový prístup, kde by pôvodná hala objektu č. 290 zostala zachovaná a pred zrekonštruovanou budovou by sa postavil nový prístrešok pre umiestnenie železničného vozňa Slovenská Strela. Nový projekt závisí od dotácií, ktoré by tatra mala získať v spolupráci s krajom. Verejnosti je zatiaľ tento projekt neznámy a či sa podarí získať dotácie malo byť známe na jeseň roku 2017, ale dodnes o ňom nie sú informácie.



Abb.95. Zweite Entwurf auf Neunutzung der Halle Nr. 290 zur Museumszwecke vom Jahr 2016

Obr.95. Druhý návrh na znovuvyužitie haly č.290 pre účely múzea z roku 2016

2.10.3. Ansprüche des Museums

Im Jahr 2009 wurde vom Wissenschaftlich-technischen Museum Tatra, o.p.s. eine Ausschreibung für die Erarbeitung der Planungsunterlagen für das „Projekt der Änderungen des Technischen Museums Tatra – Exterieur“ gestartet. Darin wurde festgestellt, dass der heutige Zustand der Räume des Technischen Museums mangelhaft ist und dass man deshalb an die Errichtung einer Institution denke, die folgenden Anforderungen genügt: „es ist die Geschichte und die Entwicklung des Tatraverks darzustellen, der Öffentlichkeit sind neue wissenschaftliche Erkenntnisse und technische Verfahren zugänglich zu machen, damit Interesse an technischem Wissen geweckt sowie eine rationale Haltung gegenüber neuem Wissen erzielt wird, was das Bildungsniveau steigern und junge Leute zur Arbeit in technischen Bereichen inspirieren soll.“ (Kubiszová, 2009) ²⁵

Im Ausschreibungstext sind Punkte definiert, die für die Arbeit des Museums unerlässlich sind und mit denen die Bedingungen des Entwurfs näher bestimmt werden. Der konzeptionelle Entwurf sollte laut Ausschreibung folgendes umfassen: die Gestaltung des Gebäudes, des Exterieurs, wobei auszugehen ist von den Möglichkeiten des Grundstücks, bei der Nutzung der Räume von Objekt Nr. 290 im Umfang von 20 bis 25 Tausend Quadratmeter mit Anbindung an das Interieur. Im Gebäude sollten sich laut Aufgabenstellung Ausstellungsflächen für Automobile, ein Depositar, Werkstätten, Leseräume, Studienräume, Konferenzräume, ein Saal, ein Archiv sowie Personalräume und ein Raum für wechselnde, temporäre Ausstellungen und Präsentationen befinden. In der Aufgabenstellung wurde auch auf den

2.10.3. Nároky múzea

V roku 2009 bola vypísaná výzva na zákazku spracovania projektovej dokumentácie na „Projekt zmien technického múzea TATRA – exteriéry“, ktorej zadávateľom bolo Vedecké technické múzeum TATRA, o.p.s. V nej sa konštatovalo, že súčasný stav priestorov Technického múzea má nedostatky a preto uvažujú o vybudovaní inštitúcie ktorá by mala: „ zachytiť históriu a vývoj spoločnosti Tatra, sprístupňovať a vysvetľovať nové vedecké poznatky a vedecké postupy v technickej oblasti širokej verejnosti a tým podporiť väčší záujem o vedecké poznanie, racionálny prístup k novým poznatkom, zvyšovanie úrovne vzdelanosti a inšpirovať aj mladých ľudí k práci v technických odboch“. (Kubiszová, 2009) ³⁵

V popise verejnej zákazky sú zadané body ktoré sú pre chod múzea nevyhnutné a špecifikujú sa nimi podmienky pre návrh. Koncepčný návrh by mal podľa verejnej zákazky obsahovať: riešenie samotnej budovy, exteriérov budovy, ktoré budú vychádzať z možností pozemku, pri využití priestorov objektu č. 290 v rozsahu medzi 20-25 tisíc m² s väzbou na interieur. V budove by sa mali podľa zadania nachádzať výstavné plochy pre zbierku áut, depozitár, dielne, čítárne, študovne, konferenčné miestnosti, sála, archív, zázemie pre personál a priestor pre krátkodobé výstavy a prezentácie. V zadaní bolo taktiež poukázané na nedostatok parkovacích miest pri terajšej budove múzea. Napriek špecifikácii priestorov potrebných pre nové múzejné priestory v zadaní súťaže neboli bližšie špecifikované

³⁵ Kubiszová, Ingeborg (2009)

Mangel an Parkplätzen am heutigen Museumsgebäude hingewiesen. Es wurden in der Aufgabenstellung zwar die für das neue Museum erforderlichen Räume näher bestimmt, jedoch wurden die Größe der Flächen der einzelnen Räume und Museumskomplexe nicht genannt.

2.10.4. Lageschema

Ausgehend von den Anforderungen aus der öffentlichen Ausschreibung und der Typologie der Museumsgebäude habe ich als Arbeitsversion ein Lageschema für das Tatramuseum ausgearbeitet. Nach diesem Schema habe ich das Konversionskonzept ausgearbeitet. Angesichts der Einzigartigkeit der einzelnen Ausstellungsräume und ausgehend vom konkreten Museumstyp ermittelte ich den Flächenbedarf der einzelnen Funktionsmodule durch Vergleich mit Museen ähnlicher Ausrichtung. In Europa bin ich auf kein Museum mit spezieller Orientierung auf Lastkraftwagen gestoßen. Deswegen habe ich als Referenzprojekte Automobilmuseen analysiert, wo ich das Verhältnis der Gesamtfläche zur Ausstellungsfläche und den Nebenräumen untersucht habe. Ausgehend von den Möglichkeiten, die sich aus den realen Abmessungen der zu rekonstruierenden Halle ergaben, habe ich im Entwurf den einzelnen Räumen optimierte Flächen zugewiesen.

Das Lageschema kann in vier Module aufgeteilt werden, und zwar Eingangsbereich, Ausstellungsräume, Verwaltung und Logistik. Zugeordnete Betriebsstätten sind Restaurant, Bücherei und die Gebäudetechnik. Wichtig für den problemlosen Betrieb des Museums sind auch die Anbindungen und Eingänge zu den einzelnen Modulen. Im Lageschema sind auch die Beziehungen zwischen den einzelnen Funktionsmodulen, die ich beim Entwurf berücksichtigt habe, dargestellt.

výmery jednotlivých miestností ani jednotlivých múzejných celkov.

2.10.4. Dispozičná schéma

Na základe požiadaviek verejnej zákazky a typológie budov múzeí som zostavila pracovný dispozičný diagram pre múzeum Tatry. Podľa tohto diagramu som riešila koncept konverzie múzea. Vzhľadom na jedinečnosť jednotlivých výstavných priestorov, vychádzajúcich z konkrétneho typu múzea, sú plošné výmery jednotlivých funkčných celkov získavané porovnávaním realizácii múzeí s podobným zameraním. V Európe som sa nestretla s múzeom špeciálne zameraným na vystavovanie nákladných automobilov. Ako referenčné projekty som preto analyzovala múzea automobilov, kde som skúmala pomer celkovej plochy k výstavnej ploche a jednotlivým vedľajším priestorom. Plošné nároky na jednotlivé priestory boli v návrhu optimalizované na možnosti vyplývajúce z reálnych rozmerov rekonštruovanej haly.

V dispozičný diagram môžeme rozdeliť na štyri hlavné celky a to vstupnú, výstavnú, administratívnu a logistickú. Prídružené prevádzky sú aj samostatná reštaurácia, knižnica a technické zázemie objektu. Dôležité sú aj napojenia a vstupy do jednotlivých častí, ktoré sú nevyhnutné z hľadiska bezproblémového fungovania múzea. V dispozičnom diagrame sú znázornené aj vzťahy medzi jednotlivými funkčnými celkami, ktoré som pri návrhu zohľadňovala.

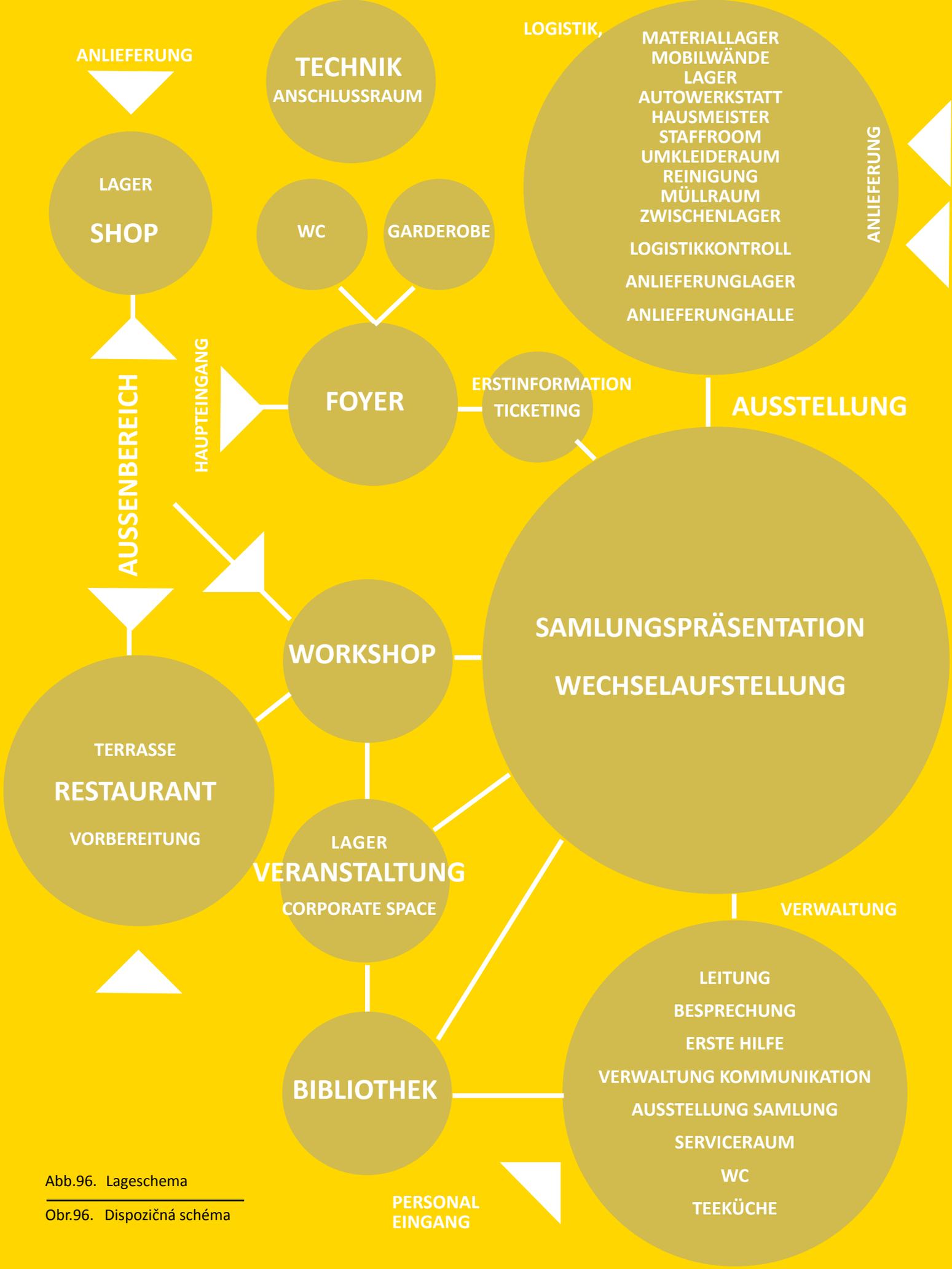


Abb.96. Lageschema

Obr.96. Dispozičná schéma

2.10.5. Entwurfskonzept

Das Museum sollte nicht nur zum Besichtigen der Exponate einladen, sondern den Besuchern auch Entdeckerfreuden vermitteln. Bei meinen Überlegungen zu den Möglichkeiten des Tatra-Museums habe ich fünf mögliche neue Erfahrungen definiert, die im Tatramuseum angeboten werden könnten: Die erste ist die historische Halle selbst, die den Besuchern nach der Konversion den ursprünglichen Charakter der Fertigungshallen im Tatrawerk authentisch zeigen sollte. Das zweite durch das Museum vermittelte Erlebnis sollte die LKW-Ausstellung selbst sein. Im dritten Modul des Museums sollen sich laut Entwurf Werkstätten für die Reparatur historischer Tatra-Fahrzeuge befinden, in welche den Besuchern Einblick gegeben werden soll. Eine Polygon-Besichtigungsfahrt, die in Zusammenarbeit mit dem Tatrawerk angeboten würde, könnte der vorletzte Punkt des Besucherprogramms sein. Abgeschlossen würde das Programm im neuen Schauraum des Tatrawerks, der sich nun in den repräsentativeren Räumen des Museums befindet.

2.10.5. Konzept návrhu

Múzeum by malo poskytovať nie len prehliadku exponátov, ale ponúknuť návštevníkom aj zážitok z objavovania. Pri širšom uvažovaní o možnostiach múzea Tatry som zdefinovala päť nových možných skúseností, ktoré by múzeum Tatry mohlo návštevníkom ponúkať. Prvým je samotná historická hala, ktorá by po konverzii návštevníkom autenticky ukázala pôvodný charakter výrobných hál Tatry so svojou jedinečnou atmosférou. Druhým zážitkom sprostredkovaným múzeom by mala byť expozícia nákladných automobilov. Treťou časťou múzea sú v návrhu zakomponované dielne na opravu historických vozidiel Tatra do ktorých by mohli nahliadnúť aj návštevníci. Prevádzkovanie vyhlídkových jász na polygóne v spolupráci s podnikom Tatra by mohla byť predposledným bodom návštevníckeho programu. Zakončenie programu by mohlo byť propagovaním aktuálnych vozidiel Tatra v podnikovej predajni nachádzajúcej sa v reprezentačných priestoroch múzea.

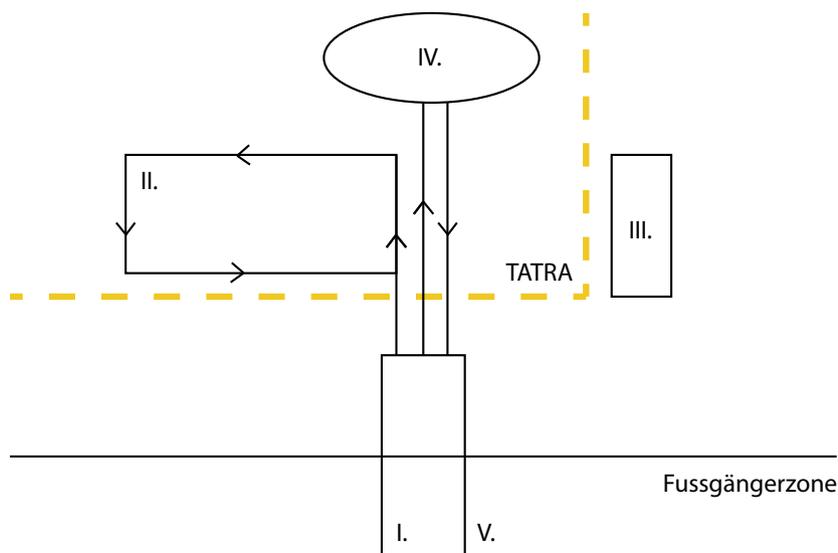


Abb.97. Schema der interaktiven Museumsausstellung:
I. Hauptausstellung
II. Tatrawerk Führung
III. Altwagen Werkstätte
IV. Polygon - besichtigungsfahrt
V. Schauraum

Obr.97. Schéma interaktívnej muzeálnej výstavy:
I. Hlavná expozícia
II. Prehliadka Tatry
III. Dielne veteránov
IV. Jazdy na polygóne
V. Showroom

Bei der Suche nach Lösungen für das Museum bin ich davon ausgegangen, dass die ursprüngliche Industriehalle so weit wie möglich erhalten bleiben soll. Ein neues Element der Konversion sollte der Eingangsbereich zur alten Halle sein, der den Besucher durch seine Konzeption in das Herz der Gießerei zieht, wo der wichtigste Bereich des Museums – die Dauerausstellung – untergebracht ist. Hinter dem ideellen Entwurf stehen mehrere Überlegungen, die ich in den definitiven Entwurf zu transformieren bemüht war.

- Den Besucher in das Geschehen einbeziehen
- Die Größenordnung an den Menschen annähern
- Zum Inhalt eine Verpackung gestalten
- Das Interesse möglichst vieler Besuchergruppen wecken
- Bewegung hervorrufen
- Verwirklichen des Prinzips „from behind into the middelpoint“
- bewahren

Pri hľadání riešenia pre návrh múzea som vychádzala z maximálne možného zachovania pôvodnej industriálnej haly. Novým prvkom konverzie by mala byť vstupná časť do starej haly, ktorá svojim konceptom vyzýva a vtáhuje návštevníkov do srdca zlievárne, kde sa nachádza najdôležitejší priestor múzea – stála expozícia. Za myšlienkou návrhu stoja viaceré úvahy, ktoré som sa pokúsila pretransformovať do konečného návrhu.

- vtiahnuť návštevníkov do diania
- priblížiť mierku ľuďom
- Vytvoriť obal obsahu
- zainteresovať čo najviac skupín
- vyvolať pohyb
- zaujať – „from behind into the middelpoint“
- zachovať

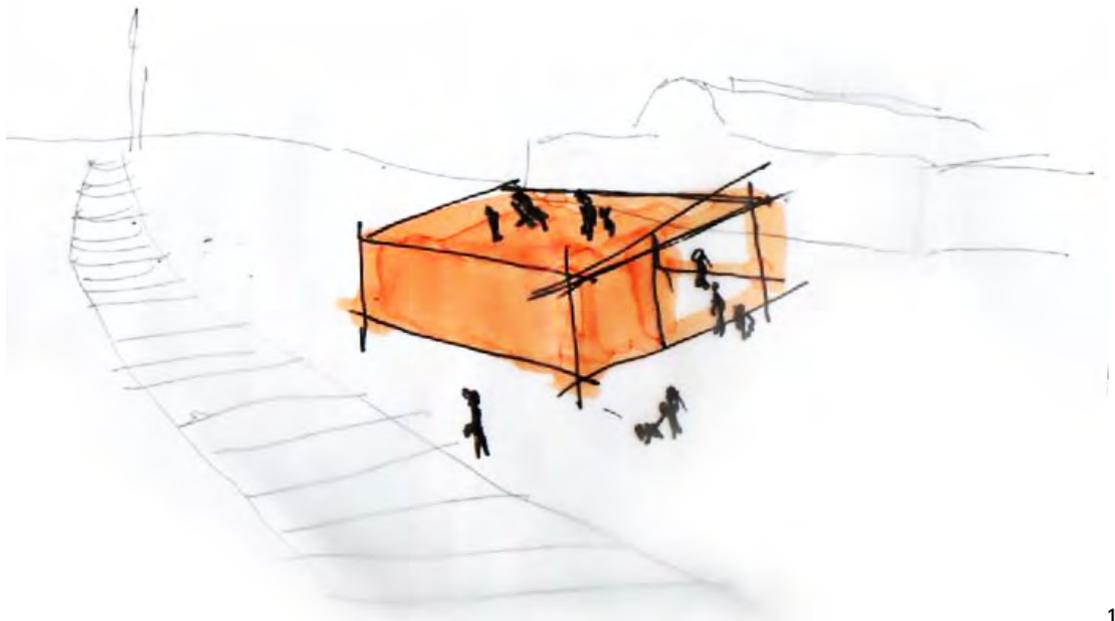
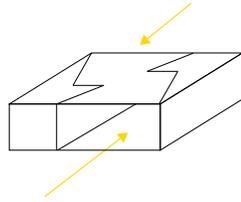


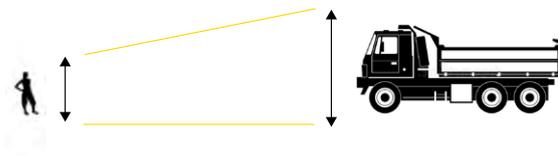
Abb.98. Entwurfkonzept

Obr.98. Koncept návrhu



Eine konzeptionelle Entscheidung war es, vor das historische Gebäude den Eingangsbereich des Museums zu setzen und mit ihm die neu zu gestaltende Fußgängerzone zu queren. Der Anbau des Eingangsbereichs für die Besucher ist zur Stadt und zum Bahnhof hin orientiert. Im Fall der positiven Entwicklung der Pufferzone wird er sich direkt im Zentrum des neu gestalteten Geländes befinden. Es handelt sich um ein Gebäude in den Abmessungen eines Quaders, der sich vor der historischen Museumshalle aufbaut. Das neue Objekt teilt die Fußgängerzone so, dass die Besucher vom Museumsobjekt geradezu angezogen werden.

Konceptuálnym rozhodnutím návrhu bolo predsadiť vstupnú halu múzea pred historickú budovu a preťať ňou novonavrhovanú pešiu zónu. Nová prístavba vstupu pre návštevníkov je orientovaná smerom k mestu a železničnej stanici. V prípade pozitívneho vývoja regenerácie nárazníkovej zóny sa bude nachádzať priamo v centre navrhovaného územia. Jedná sa budovu základných rozmerov kvádra vystupujúceho pred historickú halu múzea. Nový objekt predeľuje pešiu zónu tak, aby návštevníci boli vtiahnutí do objektu múzea.



Der Eingangsraum öffnet sich zum Exterieur, und der Mensch hat beim Durchschreiten das Gefühl einer sich verkleinernden Umgebung. Dieses Gefühl wird absichtlich hervorgerufen. Der ursprüngliche Maßstab der Zugänge zum Objekt war auf die Größe der Lastkraftwagen abgestimmt. Der Haupteingang für die Menschen wird sich dem menschlichen Maßstab anpassen. Außerdem hat die Verkleinerung eine Symbolik: aus Kleinem entsteht Großes – die Großzügigkeit der Ausstellungsräume mit den Tatra-Exponaten steht für die großartige Idee des Gründers.

Vstupný priestor sa otvára smerom do exteriéru a človek prechádzajúci vstupným priestorom tak získava pocit zmenšujúceho sa okolia. Tento pocit je zámerne navodený. Pôvodná mierka vstupov do objektu bola dimenzovaná na veľkosť nákladných áut. Hlavný vstup pre ľudí je týmto bližšie k mierke pre ľudí. Taktiež má zmenšenie znamená symboliku, že z mála sa dá urobiť veľa – veľkoleposť vystavovaných exponátov Tatra stojí za jednou myšlienkou jej zakladateľa.

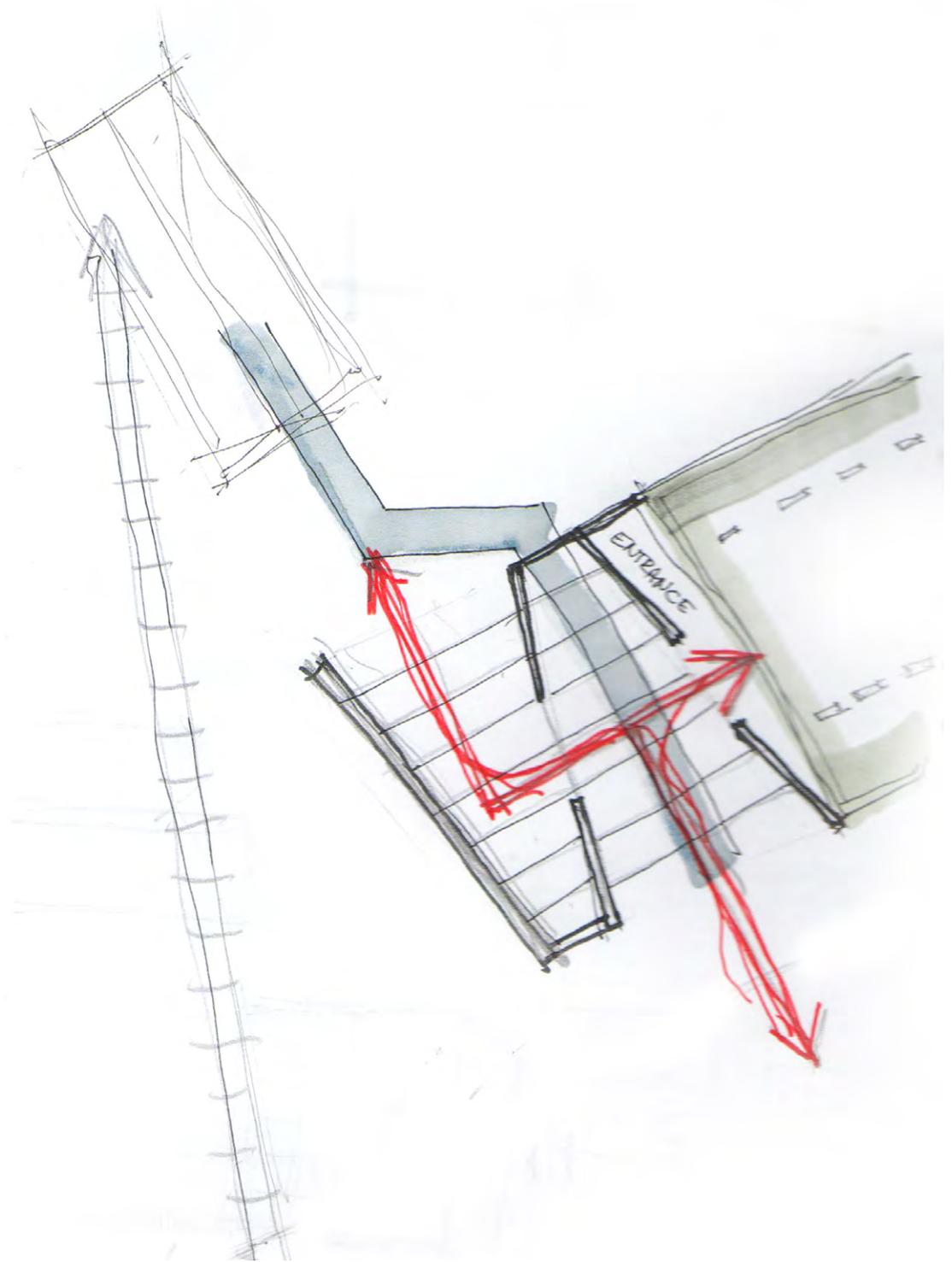


Abb.99. Erste Konzeptskizze

Obr.99. Prvá konceptuálna škica



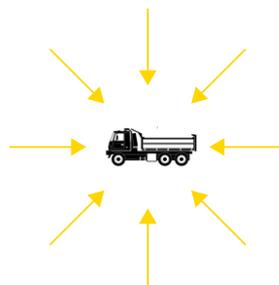
Es sind beim Entwurf der Museumsgebäude mehrere Herangehensweisen zu erkennen. Da der Entwurf der Konversion eines postindustriellen Gebäudes dienen soll, halte ich es für unerlässlich, eine konservative Herangehensweise zu wählen. Das Gebäude soll als eine Umhüllung dienen, soll sich nicht selbst präsentieren, denn die Exponate sind der größte Reichtum. Die im authentischen Milieu der ehemaligen Produktionshalle ausgestellten Exponate benötigen keine egozentrische Haltung im Entwurfskonzept.

V pristupovaní k návrhu budov múzeí poznáme viacero rozličných prístupov. V kontexte návrhu ako konverzie postindustriálnej budovy považujem za nevyhnutné pracovať s budovou konzervačným prístupom. Budova má slúžiť obsahu ako jej obal, nemá byť výstredným prezentovaním samej seba, pretože exponáty sú jej najväčším bohatstvom. Exponáty vystavené v autentickom prostredí bývalej výrobnéj haly nepotrebujú sebestredný prístup v koncepcii návrhu.



In der Entwurfsphase müssen möglichst viele potentielle Nutzer des konkreten Museumsgebäudes interessiert werden. Das Museum darf nicht nur externen Besuchern dienen, sondern auch den Einwohnern der Stadt. Auch deswegen sind solche Stätten in das Museumsgebäude einzukomponieren, die auch vom Museum unabhängig, also allen, dienen können. Neben den Ausstellungen sollen auch ein Schauraum des Tatraverkes, eine Bibliothek, ein Auditorium, ein Restaurant und ein Dachcafé zum Museum gehören. Diese Räume könnten auch den Erfordernissen der ansässigen Bevölkerung dienen.

Vo fáze návrhu je potrebné zainteresovať čo najviac možných užívateľov konkrétnej budovy múzea. Je nevyhnutné, aby múzeum neslúžilo, len pre externých návštevníkov, ale rovnako slúžilo aj obyvateľom mesta. Aj preto sú v budove múzea zakomponované aj prevádzky, ktoré môžu slúžiť aj samostatne a napĺňať tak definíciu múzea pre všetkých. Popri expozícii by mali byť súčasťou múzea aj reprezentačná predajňa Tatry, knižnica, auditorium, reštaurácia a strešná kaviareň. Priestory by tak mali poskytovať zázemie aj lokálnym požiadavkám.



Durch die Schaffung eines neuen Points of Interest auf dem Gelände der Industriebranche wird an diesem Standort neue Bewegung hervorgerufen, daher kommt es zu erhöhtem Interesse an den umliegenden Grundstücken sowie zur Einbeziehung von mehr Öffentlichkeit bei der weiteren Entwicklung. Die Schaffung von Fußwegen, die zum Museum führen, die Bewegung von Menschen, sind eine weitere Voraussetzungen für den Aufschwung dieses Standorts.

Für das Museum ist es wichtig, das Interesse seiner Besucher zu befriedigen. Für diese Dimension habe ich die vorgelagerte Eingangshalle gewählt, die eines der dominierenden Elemente im gesamten zu entwerfenden Gelände ist. Das Objekt stellt sich vor das Hauptgebäude der ehemaligen Gießerei und unterscheidet sich in seinem Material von diesem.

Vytvorením nového záujmového bodu na území industriálneho brownfieldu sa vyvolá nový pohyb v záujmovej lokalite, čo by malo mať za následok zvýšenie hodnoty okolitých pozemkov, ako aj inicializáciu širšej verejnosti pri jej ďalšom vývoji. Pohyb ľudí a vytvorenie peších trás s dostupnosťou múzea je ďalším predpokladom k rozvoju tejto lokality.

Pre múzeum je dôležité zaujať svojich návštevníkov. Pre tento rozmer návrhu som zvolila predstupujúcu vstupnú halu, ktorá je jedným z dominantných prvkov celého navrhovaného územia. Objekt vystupuje pred hlavnú budovu bývalej zlievárne a materiálovo sa od nej odlišuje.

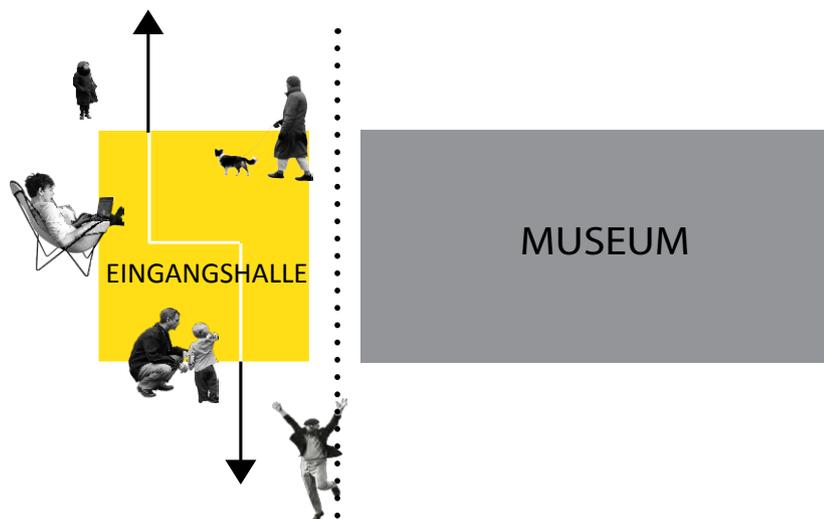


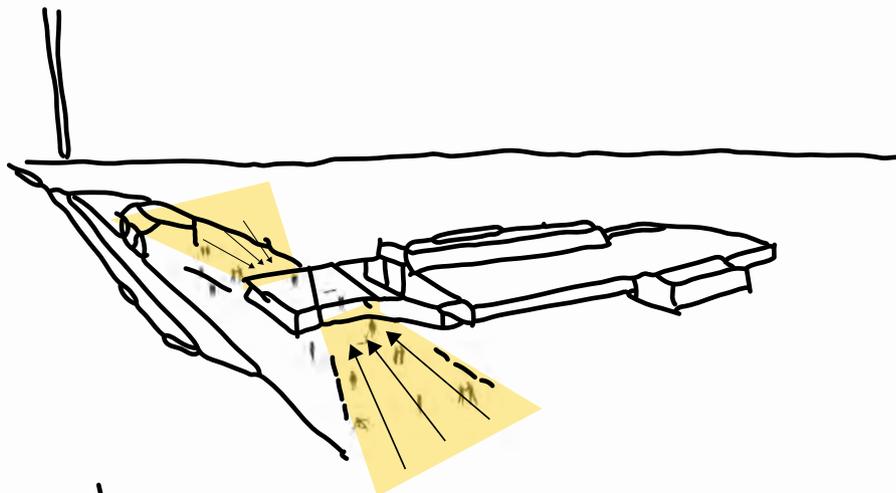
Abb.100. Entwurfkonzept

Obr.100. Koncept návrhu

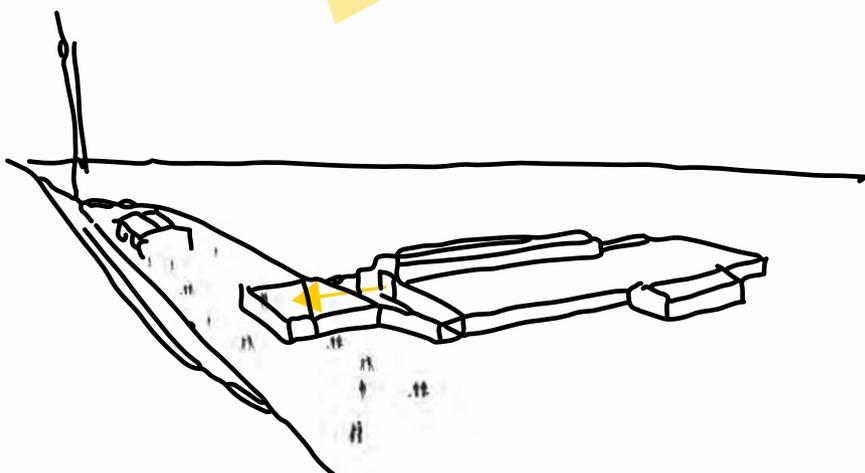
INTERESSE WECKEN - BEWEGUNG HERRUFEN
 ZAUJAŤ - VYVOLAŤ POHYB

BEWAHREN - NEUE FUNKTION FINDEN - ZUM INHALT EINE VERPACKUNG GESTALTEN
 ZACHOVAŤ - VLOŽIŤ NOVÚ FUNKCIU - VYTVORIŤ OBAL OBSAHU

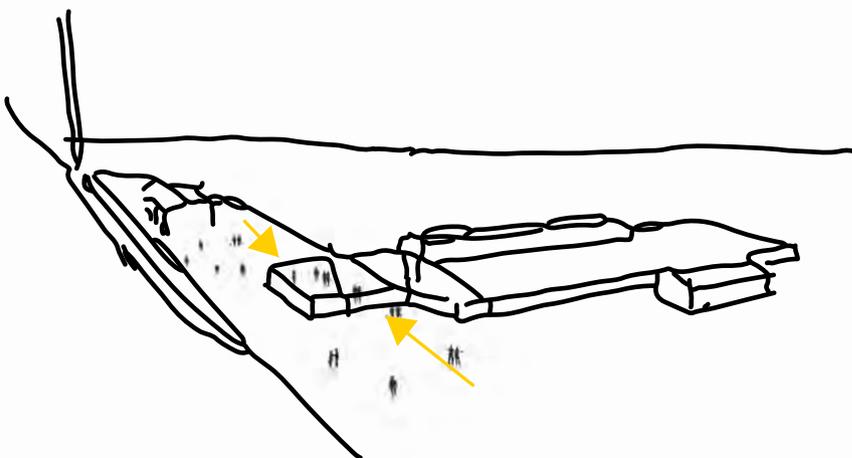
HINEINZIEHEN
VTIAHNUTIE



IN DEN MITTELPUNKT
DOSTAŤ SA DO CENTRA DIANIA



VERBINDUNG
PREPOJENIE



ANSICHTEN
VÝHLADY

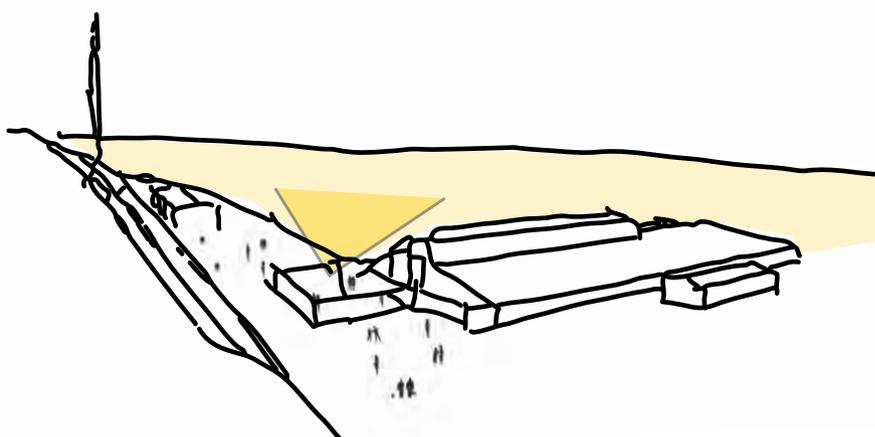


Abb.101. Entwurfkonzept

Obr.101. Koncept návrhu

Bei der Konzeption für die Rekonstruktion von Objekt Nr. 290 bin ich von den alten Grundrissen ausgegangen, die ich hinsichtlich der neuen Nutzung im maximalen Maße bewahren wollte. Ein rücksichtsvoller Umgang mit dem historischen Kontext des zu rekonstruierenden Gebäudes ist für die Wahrung seiner Authentizität unerlässlich. Tomáš Skřivan schrieb 2013: „ ... bei der Konversion genügt es neue Elemente dort einzufügen, wo es hinsichtlich der Konstruktion oder Disposition notwendig ist, nicht systematisch das verblichene Bauwerk mit einer neuen sauberen Schicht abdecken, oder sogar den konstruktionellen Inhalt beseitigen...“, und an anderer Stelle schreibt er: „Das verblichene ist ein Wert, der bei Industriebauten bewahrt und genutzt werden muss.“³⁶

Mit dieser Feststellung identifiziere ich mich. Dennoch ziehe ich in meinem Entwurf den Abriss von Anbauten in Betracht. Die Beseitigung der hinteren Gebäudeteile in der Länge von zwei Achsen war notwendig, um die Zufahrten zur neuen städtischen Zone zwecks Warenanlieferung zu gewährleisten. Die beiden Seitenfassaden der Halle werden durch ein neues Fassadensystem mit Verglasung ersetzt. Die ursprünglichen gemauerten Konstruktionen werden beseitigt. Die abzureißenden Konstruktionen sind im Plan der Abrissarbeiten dargestellt.

Pri koncepte obnovy objektu č. 290 som vychádzala z pôvodných pôdorysov, ktoré som sa rozhodla zachovať v maximálnej možnej miere vzhľadom na nové využitie. Ohľaduplný prístup k historickému kontextu rekonštruovanej budovy je pre zachovanie jeho autenticity nevyhnutný. Tomáš Skřivan v roku 2013 napísal: „... pri konverzi stačí doplniť nové prvky tam, kde jsou konštrukčne alebo dispozične nutné, ne systematicky pokrývať zašlou stavbu novou čistou vrstvou, alebo dokonce odstraňovať její konštrukční obsah, ...“, a na inom mieste píše: „Zašlost je hodnota, kterou treba u průmyslových staveb uchovat a využít.“³⁶

Toto tvrdenie vystihuje prístup s ktorým sa stotožňujem. Napriek tomu v návrhu uvažujem z odstránením prístavieb na ľavej časti objektu a demoláciou zadnej časti objektu. Odstránenie časti budovy v dĺžke dvoch osí v zadnej časti budovy bolo nevyhnutné z hľadiska napojenia obslužných komunikácií novej mestskej zóny a možnosti zásobovania. Obe bočné fasády haly budú nahradené novým fasádnym systémom so zasklením a pôvodné murované konštrukcie budú odstránené. Demolované konštrukcie sú znázornené na pláne búracích prác.

36 Skřivan Tomáš (Skřivan, 2013)

2.10.6. Entwurf

Das historische Gießereigebäude ist in seiner Atmosphäre, die trotz der umfangreichen Rekonstruktion im Jahr 1977 gewahrt blieb, einzigartig. Für Giebelfassade des historischen Objekts schlage ich vor, zum ursprünglichen Ausdruck mit drei Öffnungen zurückzukehren. Der wichtigste Raum des Museums wird die Dauerausstellung sein. Sie liegt im ursprünglichen Objekt der ehemaligen Gießerei und nimmt dort eine zentrale Position ein. Ich schlage vor, im Hauptraum eine Galerie zur Vergrößerung der Ausstellungsfläche zu errichten. Zugleich böte sie den Besuchern einen neuen Blickwinkel auf die ausgestellten Exponate.

An die Fläche der Dauerausstellung grenzt an beiden Seiten Nebenräume. Es handelt sich um die Fläche einer ständigen Begleitausstellung, um einen Vorführraum und die Sanitäräume. An der gegenüberliegenden Seite befinden sich die Schau- und Verkaufsräume des Tatraverks, die Büroräume, die Bibliothek, das Auditorium und die nicht ständigen Ausstellungen. Der rückwärtigen Teil des Objekts soll der Haustechnik und den logistischen Bedürfnissen des Museums dienen. Es handelt sich um das Depot, die Werkstätten zur Reparatur von Oldtimern und die Vorbereitungsräume für nicht ständige Ausstellungen.

Zu einem neuen Anbau wird der Eingangsbereich, der als selbständiges Gebäude mit rechteckigem Grundriss geplant ist. Im Eingangsobjekt sollen sich auch das Café und die anderen für die Bedürfnisse der Besucher wichtigen Räume des Museums befinden. Auf dem Dach sollte es in der Sommersaison ein Café mit Ausblick auf die Fußgängerpromenade und die umliegenden Industrieobjekte geben.

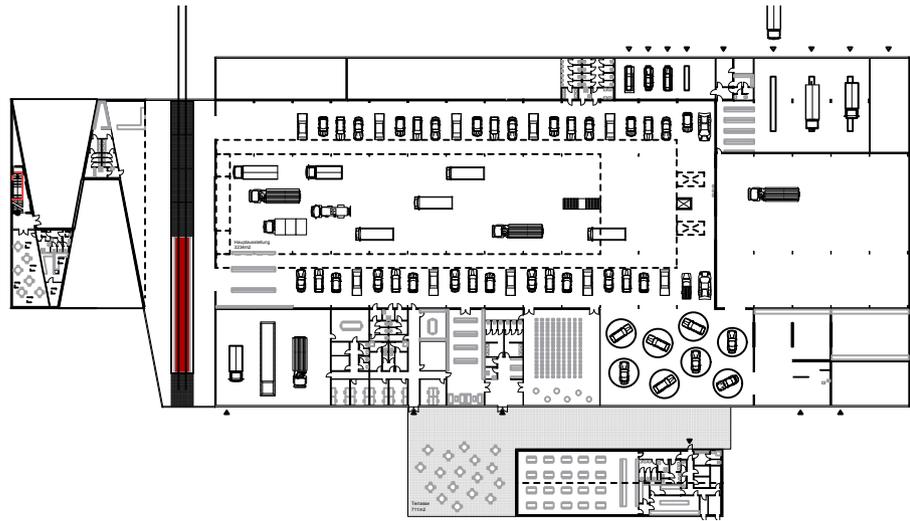
2.10.6. Návrh

Historická budova zlievárne je jedinečná svojou atmosférou, ktorá za v objekte zachovala napriek rozsiahlej miere rekonštrukcií v roku 1977. Z čelnej strany historického objektu sa navrhujem vrátiť k pôvodnému architektonickému výrazu čelnej fasády s tromi otvormi. Najdôležitejším priestorom múzea je stála expozícia, ktorá sa nachádza sa v pôvodnom objekte bývalej zlievárne a má v návrhu centrálnu pozíciu. V hlavnom priestore navrhujem vybudovať zvýšenú galériu, ktorá by zväčšovala plochu výstavných priestorov a zároveň umožňovala návštevníkom nový pohľad na vystavované exponáty.

Stála expozícia je obklopená z oboch strán vedľajšími priestormi. Zo severnej strany sa jedná o vedľajšie stále expozície, premietaciu miestnosť a hygienické zázemie. Z južnej strany objektu sa nachádzajú prevádzky prezentačných priestorov Tatra, administratívnych priestorov, knižnice, auditoria a dočasných expozícií. Zadná časť objektu by mala slúžiť technickému zázemiu a logistickým potrebám múzea. Jedná sa predovšetkým o depozit, dielne na opravu veteránov či prípravné priestory pre dočasné výstavy.

Novou prístavbou sa má stať vstupná časť objektu, ktorá je tvorená ako samostatná budova obdĺžnikového pôdorysu. Vo vstupnom objekte sa majú nachádzať aj prevádzka kaviarne a vstupné priestory múzea so zázemím. Na streche objektu by malo byť sezónne rozšírenie kaviarne s možnosťou výhľadu na pešiu promenádu a okolité výrobné objekty.

Erdgeschoss
Prizemie



Obergeschoss
Poschodie

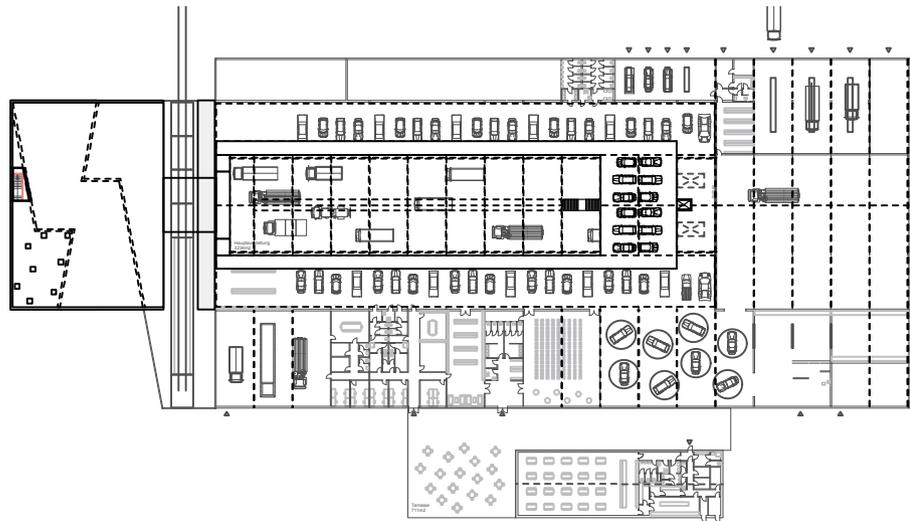


Abb.102. Grundrisse

Obr.102. Pôdorýsý

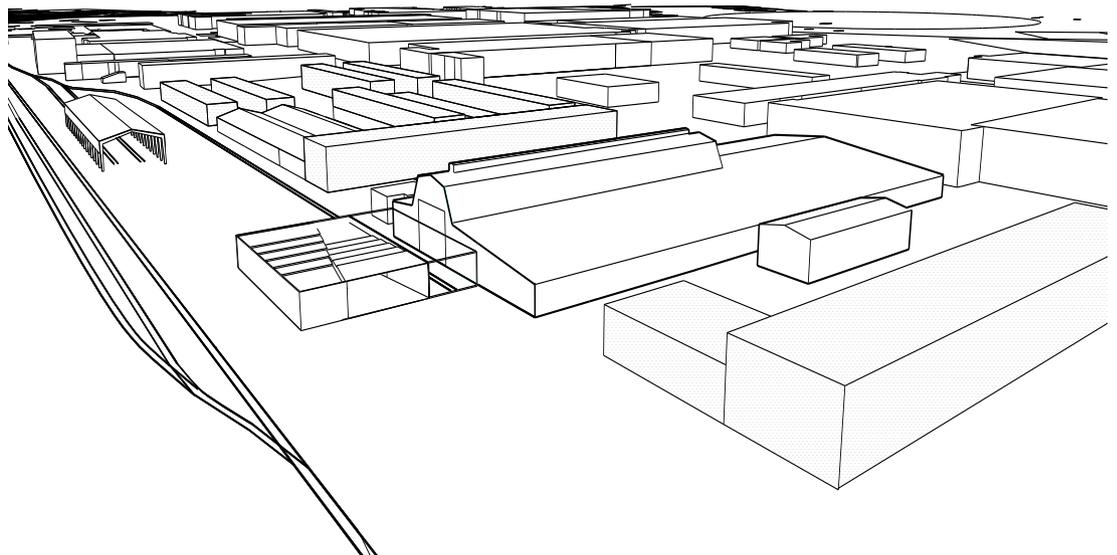


Abb.103. Axonometrie

Obr.103. Axonometria

2.10.7. Material

Der Eingriff in das historische Gebäude soll möglichst wenig invasiv sein, und deshalb schlage ich vor, die ursprünglichen Konstruktionen in ihrem Werkstoff zu erhalten. Ursprünglich waren Stahl- und Stahlbetonstützen und Träger sowie Ziegelmauern als Außenhaut verwendet worden. Neue Werkstoffe in den ursprünglichen Räumen müssen vom Bestand deutlich abgehoben eingestzt werden. Es soll sichtbar sein, ob es sich um ein ursprüngliches oder ein hinzugefügtes Material handelt. In meinem Entwurf arbeite ich mit folgenden neuen Werkstoffen; Stahlbetondecken und –wände, Glastrennwände und mobile Wände. Die Fassade am Hauptgiebel soll repariert und mit vollen, gebrannten Ziegeln ausgemauert werden. Die Seitenfassaden werden durch neue verglaste Fassadensysteme ersetzt.

2.10.7. Materiálové riešenie

Intervencia v historickej budove má byť čo najmenej invazívna a preto navrhujem zachovať pôvodné konštrukcie vo svojej materiálovej podstate. Materiály ktoré boli pôvodne použité pri výstavbe boli oceľové a železobetónové stĺpy a nosníky a tehlové obvodové murivo. Nové materiály vstupujúce do pôvodných priestorov musia byť výrazne oddelené a má z nich byť viditeľné či sa jedná o pôvodný, alebo pridaný materiál. V riešení návrhu pracujem s novými materiálmi a to: železobetónovými stropnými doskami a stenami, sklenenými priečkami a mobilnými stenami. Fasáda na hlavnom priečelí má byť opravená a domurovaná plnými pálenými tehľami. Bočné fasády budú nahradené novými presklenými fasádnymi systémami.

Abb.104. Materialkonzept

Obr.104. Materiálový koncept



Das Tragwerk des Eingangshallen-Neubaus wird aus Stahlbetonwänden und einer vorge-spannten Stahlbetondecke bestehen. Die Außenwände werden gebildet durch verglaste Vorfertigteile, die so genannten Kopilit-Teile, die eine homogene Fassade bei unterschiedlichen Beleuchtungsbedürfnissen sicherstellen.

Nosná konštrukcia novostavby vstupnej haly bude tvorená železobetónovými stenami a predpätým železobetónovým stropom. Obvodová fasádna stena bude tvorená presklenými prefabrikátmi, takzvaným kopilitom, ktorý by mal zabezpečiť homogénosť fasády pri rozličných potrebách osvetlenia.

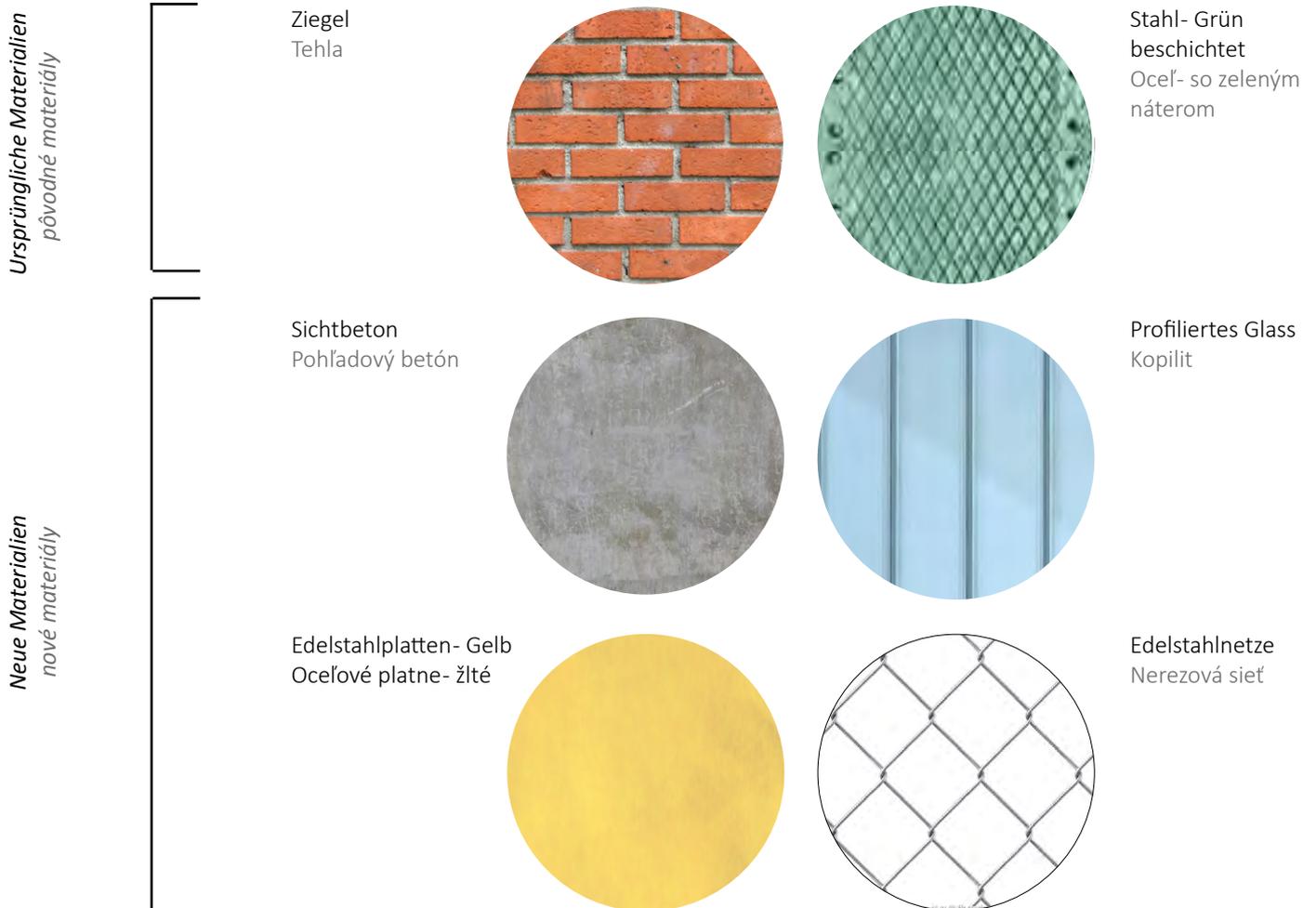


Abb.105. Materialkonzept

Obr.105. Materiálový koncept

2.11. Schluss

In meiner Diplomarbeit war ich bemüht, auf die Problematik aufgelassener Industriegelände hinzuweisen, die sich oft direkt in den Grenzzonen der Städte befinden und in ihrer Lage und in ihrem vernachlässigten Zustand auch die Qualität der benachbarten Stadtteile beeinträchtigen. Als Musterlösung und Beispiel möglicher Herangehensweisen habe ich im ersten Teil der Diplomarbeit die Konversion der Industriebranche in Kopřivnice analysiert.

Für die künftige Stadtentwicklung spielt die Konversion dieses Standorts eine wichtige Rolle. Am Beispiel des Objekts Nr. 290, der ehemaligen Gießereihalle, versuchte ich eine der Strategien, die im ersten Teil dieser Diplomarbeit analysiert worden waren, anzuwenden. Mit der Lösung wollte ich auf die Möglichkeiten hinweisen, die sich unter den spezifischen Bedingungen des ehemaligen Ostblocks aus dem gegenständlichen Standort ergeben.

Beim Entwurf habe ich eine Strategie gewählt, bei der zunächst nur dasjenige Objekt erneuert wird, für welches eine neue gesellschaftliche Aufgabe gefunden worden ist. Im Fall der Pufferzone des Tatraverks kam ich zu dem Ergebnis, das die geeignetste Lösung hinsichtlich der örtlichen Bedürfnisse die Umgestaltung zu einem Museum wäre. Eine Intervention dieses Typs im analysierten Gelände sollte anschließend die umliegenden Grundstücke aufwerten und deren Umwandlung anregen. Eine derartige Lösung wurde bereits in mehreren europäischen Städten in verschiedenen Größenordnungen verwirklicht und erwies sich als wirtschaftlich vorteilhaft und funktionstüchtig. Bei einer eventuellen Verknüpfung des neuen Tatra-Museums in Kopřivnice und der Ostravaer Stahlwerke Vítkovice könnte in der

2.11. Záver

V mojej diplomovej práci som sa snažila poukázať na problematiku opustených industriálnych území, nachádzajúcich sa priamo v hraničných zónach miest, ktoré svojou polohou a zanedbanosťou ovplyvňujú aj kvalitu susediacich mestských častí. Ako vzorové riešenie možných prístupov, ktoré som analyzovala v prvej časti diplomovej práce som si vybrala konverziu industriálneho brownfieldu v Kopřivnici.

Konverzia v danej lokalite zohráva pre mesto dôležitú úlohu z hľadiska jeho ďalšieho rozvoja. Na príklade objektu č. 290, ktorý predstavuje bývalú halu zlievárne som sa pokúsila aplikovať jednu zo stratégií analyzovaných v prvej časti tejto diplomovej práce. Riešením som chcela poukázať na možnosti vyplývajúce z danej lokality v špecifických podmienkach krajín bývalého východného bloku.

Pri návrhu som zvolila stratégiu obnoviť jeden objekt, ktorému by sa našlo nové spoločenské využitie. V prípade nárazníkovej zóny Tatry som vyhodnotila, že najvhodnejším využitím vzhľadom na lokálne potreby by bola konverzia na múzeum Tatry. Intervencia tohto typu by v analyzovanom území následne mala zvýšiť hodnotu okolitých pozemkov a iniciovať ich ďalšiu premenu. Takéto riešenie bolo využité vo viacerých európskych mestách v rôznych mierkach a prejavilo sa ako ekonomicky výhodné a funkčné. Pri prípadnom prepojení novovzniknutého múzea Tatry v Kopřivnici a Ostravských železiarní Vítkovice by v regióne mohol vzniknúť unikátny koncept symbiózy dvoch spolusúvisiacich múzeí, z ktorých by mohol profitovať celý kraj.

Region das einzigartige Konzept zweier zusammenhängender Museen verwirklicht werden, von dem der gesamte Kreis profitieren würde.

Die Problematik der Industriebrachen ist umfangreich und komplex, und der Erfolg von Konversionen hängt in nicht geringem Maße auch von der Vorbereitung der Unterlagen und von den aufgrund gründlicher Analysen gut ausgearbeiteten Strategien ab. In dieser Diplomarbeit war ich bemüht, die Problematik der Konversion von Industriebrachen zu umreißen und eine weitere Diskussion bei der Entscheidungsfindung über die Pufferzone des Tatrageländes in Kopřivnice anzuregen.

Problematika industriálnych brownfieldov je rozsiahla a jej úspešnosť závisí v nemalej miere aj od pripravenosti podkladov a poctivo prepracovaných stratégií vyvinutých na základe dôkladných analýz. V tejto diplomovej práci som sa pokúsila načrtnúť problematiku konverzií industriálnych brownfieldov a podniknúť ňou ďalšiu diskusiu pri rozhodovaní o nárazníkovej zóne areálu Tatra v Kopřivnici.

Wortebuch

Identität - Charakteristika, Identifikationszeichen, die ganz bestimmte Merkmale, aber nicht das Innere beschreiben Allgemein ist der Stand singularisiert und kodiert, entstanden in der Folge des globalen Informationsnetzes

Industriebrache - Gelände durch ursprüngliche Nutzung des Ortes und der Umgebung beeinflusst, ist unbenutzt oder ungenügend genutzt, er kann möglicherweise oder real kontaminiert sein, Lage vor allem in urbanisiertem Gebiet und braucht Intervention zur Neunutzung

RGW - Der Rat der gegenseitigen Wirtschaftshilfe (im ehemaligen Ostblock)

SWOT - Strengths - Weaknesses - Opportunities - Threats - Analyse der strategischen Planung

Konversion - Wechsel, Verwandlung, Umwandlung, in der Architektur ist es ein Nutzungswechsel

Intravillan - Zentalgebiet von Katastergebiet der Gemeinden, bebautes Gebiet

Slovník

Identita - charakteristické črty, identifikačný znak ktorý jednoznačne popisuje, ale vnútorne necharakterizuje; vo všeobecnosti stav zjednocovania, unifikovania, kódovania vzniká dôsledkom globálnej informačnej siete

Industriálny brownfield – miesto, ktoré bolo ovplyvnené predošlým účelom použitia miesta a okolia, je nevyužitú, alebo nedostačujúco využívané; môže byť reálne, alebo predpokladane kontaminované; prevažne sa nachádza v urbanizovanom území a vyžaduje intervenciu na opätovné využitie (Czech Brownfied regeneration strategy)

RVPH – Rada vzájomnej hospodárskej pomoci (ekonomické združenie štátov v bývalom východnom bloku)

SWOT - analýza silných, slabých stránok; príležitostí a rizík, nástroj strategického plánovania

Konverzia - zmena, obmena, premena; v architektúre je to zmena funkcie

Intravilán - centrálna oblasť zastavanej časti katastrálneho územia obce

- [1] **Bergatt Jackson, Jiřina u.a.:** *Brownfields snadno a lehce*, IURS, 2005
- [2] **Brinckerhoff, Persons:** *Česká strategie regenerace brownfields*, CSF, PHARE projekt Europe Aid/113183/D/SV/CZ, August 2004
- [3] **Chobot, Karel:** *K dějinám Kopřivnice v letech 1850-1915*. In: Rosenkranz K., Kozlovský J.: *K dějinám Tatro Kopřivnice*, sborník příspěvků IV., Nadas, 1990
- [4] **Falconer, Keith:** *Udržitelné využití historických průmyslových areálů v Británii*, Praha, České vysoké učení technické v Praze, 2008
- [5] **Falser, Michael:** *Global Strategy Studies, Industrial Heritage Analysis*, UNESCO World Heritage
- [6] **Föhl, Axel:** *Záchrana průmyslové minulosti - zkušenosti z Německa*, Praha, České vysoké učení technické v Praze, 2008
- [7] **Fragner, Benjamin:** *Závěrečná správa projektu: Industriální topografie – nové využití průmyslového dědictví*, České vysoké učení technické v Praze, 2014
- [8] **Gössel P., Leuthäuserová G.:** *Architektúra 20. století*. Praha, Slovart, 2006
- [9] **Hajaš P., Káčer L., Kyselová K.:** *Brownfields na Slovensku*, In: Eurostav 12 (2007), s. 16-19
- [10] **Hanzelka, Kamil:** *Stará Kopřivnice a její život v minulosti*, Městský národní výbor v Kopřivnici, 1995
- [11] **Hoffmann, H.W.; Schittich, Christian:** *Handbuch und Planungshilfe Museumsbauten*, DOM publishers, Berlin, 2016
- [12] **Ilkovičová, Ľudmila:** *Identita architektúry priemyslu*, Bratislava, Slovenská technická univerzita v Bratislave, 2013
- [13] **Konvalinka, Peter:** *Závěrečná zpráva projektu: Industriální topografie*, 2014
- [14] **Kráľová, Eva:** *Vybudovanie základne pre interdisciplinárny transfer výsledkov výskumu architektonického dedičstva*, Nakladateľstvo STU, Bratislava 2014
- [15] **Křesina, Václav:** *Stavební rozvoj dnešního závodu Tatra v Kopřivnici v letech 1853-1918*. In: Miroslav Klos, *K dějinám Tatro Kopřivnice*, sborník příspěvků II., 1970
- [16] **Kubiszová, Ingeborg:** *Výzva k podání nabídky na zakázku na služby s označením MVR-1080083A-zpracování projektové dokumentace na "Projekt změn technického muzea Tatra - exteriéry"*, Kopřivnice, 2009
- [17] **Kuta, V.; Ferko M.:** *Rozvojové podněty Ostravy a ostravské aglomerace*, In: *Město, region a velké průmyslové zóny*, Brno, Ústav územního rozvoje, 2010
- [18] **Majer, Zdeněk:** *Výstavba mesta Kopřivnice v letech 1945-1970, Súčasnost a výhled*, in: Miroslav Klos, *K dějinám Tatro Kopřivnice*, sborník příspěvků III., 1975
- [19] **Makýš, Oto:** *Brownfields - základný postup v riešení problému*, Bratislava, Slovenská akadémia vied, 2008, S. 3-4
- [20] **Moravčíková, Henrieta:** *Architektúra na Slovensku - stručné dejiny*, Bratislava, Slovart, 2005
- [21] *Nationalstrategie zur Regenerierung von Industriebrachen*, Prag, 2008
Národná stratégia regenerácie brownfieldov, Praha, 2008
- [22] **Netsch Stefan:** *Handbuch und Entwurfshilfe Stadtplanung*, DOM publishers, Berlin, 2015
- [23] **Petríková, M.; Finka, M.:** *Udržateľnosť procesov revitalizácie degradovaných území*. In: Eurostav 2007, H 8, S.22-25
- [24] **Petríková, D.:** *Revitalizácia brownfield lokalít ako súčasť stratégie územného rozvoja*. In: *Trajektórie územného rozvoja*, Bratislava:, ROAD, 2006
- [25] **Reicher Christa:** *Städtebauliches Entwerfen*, Springer Vieweg, Wiesbaden, 2014
- [26] **Scharnholz, Lars.:** *Inkubátor pro opuštěné tovární budovy. Průmyslové dědictví*, Praha, České vysoké učení technické v Praze, 2008
- [27] **Skřivan, Tomáš:** *Náklady a modely financování konverzí průmyslových staveb*, In: *Nový život opuštěných staveb*, Informační centrum ČKAIT, 2013
- [28] **Světlík, Ján:** *Kotevní místo průmyslového dědictví i rozvoje. Průmyslové dědictví*, Praha, České vysoké učení technické v Praze, 2008
- [29] *Technické Památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, II.díl, H-O. Praha : Libri, 2002, S.248-249*

- [30] **Šimončíčová, Katarína:** *Zaznamenávanie získaných informácií o priemyselnom architektonickom dedičstve do dokumentačných kariet.* In : *Vybudovanie základne pre interdisciplinárny transfer výsledkov výskumu architektonického dedičstva*, Bratislava, Nakladateľstvo STU, 2014. S. 51-55.
- [31] **Vltavský, Cyril:** *Město Ostrava a jeho urbanistický vývoj.* In: *Město, region a velké průmyslové zóny*, Brno, Ústav územního rozvoje, 2010
- [32] **Volf, Petr:** *Příběh Dolních Vítkovic*, Vítkovice, Prostor, 2013
- [33] **Volfová, Miroslava:** *Kopřivnický brownfield: Letní škola architektury 2014*, KANT, 2015
- [34] *Regionální muzeum v Kopřivnici - Výroční správa společnosti za hodnocené období z roku 2015*
- [35] **Zemánková, Helena:** *Tvořit ve vytvořenem*, CERM, 2003
- [36] **Zikmund, Jan:** *Vibrace v mezidobí.* In: *Priemyselné dedičstvo, Architektúra a Urbanismus*, Jg.48 (2014), H. 3-4

Online Quellen Online Zdroje

- Webseite der Tatrafabrik Stránky podniku Tatra:** <http://www.tatra.cz/o-spolecnosti/historie-tatry/historie-a-milniky/> (zuletzt Abgerufen am 21.5.2018)
- Webseite der Stadt Kopřivnice Stránky mesta Kopřivnice:** <http://www.koprivnice.cz/index.php?id=historicky-kalendar-mestys-koprivnice> (zuletzt Abgerufen am 16.5.2018)
- Strategieplna der Stadt Kopřivnice Strategický plán mesta Kopřivnice:** http://www.koprivnice.cz/urad/dokumenty/SP_Koprivnice_finalni_dokument_2014.pdf (zuletzt Abgerufen am 21.5.2018)
- Entwurf von Atelier M1 im Jahr 2009 Návrh ateliéru M1 z roku 2009:** http://www.ateliem1.cz/index.asp?menu=644&record=4076#oval_dum.jpg (zuletzt Abgerufen am 21.5.2018)
- Die karten Mapy:** <https://kontaminace.cenia.cz/> (zuletzt Abgerufen am 21.5.2018)
- Agentur für die Unternehmen und Investitionensupport Agentura pro podporu podnikání a investic:** <https://www.czechinvest.org/cz> (zuletzt Abgerufen am 21.5.2018)
- Die charte der Industrieerbe Charta industriálneho dedičstva:** <http://kotp.sk/charta-industrialneho-dedicstva/> (zuletzt Abgerufen am 21.5.2018)
- Industrietopografie Industriálna topografia:** <http://www.industrialnitopografie.cz/mapa.php> (zuletzt Abgerufen am 21.5.2018)
- Finanzierungsmöglichkeiten Možnosti financovania:** <http://www.propamatky.info/cs/financovani/moravskoslezsky-kraj/> (zuletzt Abgerufen am 21.5.2018)
- Das Landesamt für Denkmalpflege Slowakei Pamiatkový úrad slovenskej republiky:** <https://www.pamatky.sk/> (zuletzt Abgerufen am 21.5.2018)
- Das Landesamt für Denkmalpflege Tschechien Národní památkový ústav:** <https://www.npu.cz/cs>
- Online Kataster:** http://www.ikatastr.cz/ikatastr.htm#zoom=14&lat=49.59985&lon=18.15149&layers_3=00000BFFTF&ilon=18.140785 (zuletzt Abgerufen am 21.5.2018)

Abbildungsverzeichnis Zoznam obrazových príloh

- Abbildung [1].** *Industriereal Tatra Kopřivnice*, Foto: Martin Vurst
- Abbildung [2].** *Turbinenhalle in Berlin, 1908-1909, Architekt Peter Behrens*, Foto: <https://designhistoryresearch.files.wordpress.com/2010/11/b001-aeg-turbinenhalle.jpg>
- Abbildung [3].** *Architekturstil des Schuhwarenkonzerns Baťa in Zlín mit Handschrift von Architekt Vladimír Karfík*; Foto: <http://www.14-15.cz102a-rozumime-historii-firma-bata-stare-tema-nove-objevy>
- Abbildung [4].** *Beispiel der Dokumentationkarte*: Grafik: Kráľová, Eva: Vybudovanie základne pre interdisciplinárny transfer výsledkov výskumu architektonického dedičstva, Nakladateľstvo STU, Bratislava 2014, (S. 55)
- Abbildung [5].** *Beispiel von der Investitionen TYP A*; Foto: <http://mapio.net/pic/p-47090522/>
- Abbildung [6].** *Foto vom Lager Nr. 7 in Bratislava vor der Sanierung*; Foto: <https://www.dobrodruh.sk/historicke-pamiatky/unikat-dunajskeho-nabrezia-sklad-c-7>
- Abbildung [7].** *Lager Nr. 7 in Bratislava nach der Sanierung*, Foto: http://www.kamim.sk/foto/mesta/bratislavabratislava_2.php
- Abbildung [8].** *Steinbruch als erfolgreichstes Beispiel der kommunal finanzierten Sanierung*; Foto: <https://www.odpady-portal.sk/Dokument/102767/toxicke-gudrony-definitivne-zmizli-z-devinskej-novej-vsi.asp>
- Abbildung [9].** *Die Galerie Tate modern*, Foto: <http://www.tate.org.uk/about-us/history-tate/history-tate-modern-x>
- Abbildung [10].** *Albert Dock in Liverpool*, Foto: <http://independent-liverpool.co.uk/blog/albert-dock-launches-2018-program-and-it-includes-a-floating-aqua-park/>
- Abbildung [11].** *Bekannteste Konversion in der Tschechischen Republik- Dolní Vítkovice, Luftbild aus dem Jahr 2014*; Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [12].** *Luftbild aus dem Jahr 2014*: Eigene Grafik an Grundlage von: <https://www.google.com/maps/place/742+21+Kop%C5%99ivnice,+Czechia/@49.5964476,18.1383729,4307m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x4713f2916601e29b:0x400af0f66153c50!8m2!3d49.5994699!4d18.1448099>
- Abbildung [13].** *Geographische Position der Stadt Kopřivnice in der Tschechischen Republik*, Eigene Grafik auf Grundlage von: <http://www.ikatastr.cz/ikatastr.htm>
- Abbildung [14].** *Region Mähren-Schlesien*; Eigene Grafik auf Grundlage: <http://www.ikatastr.cz/ikatastr.htm>
- Abbildung [15].** *Foto von Industriebrache in Kopřivnice im Jahr 2014*; Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [16].** *Schwarzplan der Stadt Kopřivnice*: Eigene Grafik auf Grundlage: <http://www.ikatastr.cz/ikatastr.htm>
- Abbildung [17].** *Bergwerk Michal*; Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [18].** *Vitkovice*; Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [19].** *Tatra Kopřivnice*; Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [20].** *Kreis Mähren-Schlesien*, Eigene Grafik an Grundlage von: <https://www.google.com/maps/place/742+21+Kop%C5%99ivnice,+Czechia/@49.7049387,18.1899844,46564m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x4713f2916601e29b:0x400af0f66153c50!8m2!3d49.5994699!4d18.1448099>
- Abbildung [21].** *Vorbehaltener Stand der Gemeinde Koprivnica in der Erste Stadtetappe etwa Jahr 1880*: Hanzelka, Kamil: Stará Kopřivnice a její život v minulosti, Městský národní výbor v Kopřivnici, 1995, (S.12)
- Abbildung [22].** *Landschaftshaus Nr. 72 und Tonwarenfabrik in Nesselsdorf im Jahr 1885*: Hanzelka, Kamil: Stará Kopřivnice a její život v minulosti, Městský národní výbor v Kopřivnici, 1995, (S.13)
- Abbildung [23].** *Historische Fotografie der Fojtství Gebäude*: Hanzelka, Kamil: Stará Kopřivnice a její život v minulosti, Městský národní výbor v Kopřivnici, 1995, (S.19)
- Abbildung [24].** *Kutschenfabrik Schustala & Gemeinschaft in Kopřivnice im Jahr 1875*: Hanzelka, Kamil: Stará Kopřivnice a její život v minulosti, Městský národní výbor v Kopřivnici, 1995, (S.27)
- Abbildung [25].** *Historische Werbung auf Nesselsdorfer Fabriks Gesellschaft* ; Foto: http://www.jan-tucek.wz.cz/reklama/tatra_prospekty/nesselsdorf/Nesselsdorfer%20Automobile%20AAZ%2001-04-1900.jpg
- Abbildung [26].** *Historische Werbung auf Nesselsdorfer Fabriks Gesellschaft* ; Foto: http://www.jan-tucek.wz.cz/reklama/tatra_prospekty/nesselsdorf/Nesselsdorfer%20Automobile%20AAZ%2007-01-1900.jpg

- Abbildung [27].** *Die Entwicklung des Tatra Werks*: Eigene Grafik an Grundlage von: Archiv Tatry, Plán č.3: Studie Rozvoju zavodu, 1970; Kamil Hanzelka : Stará Kopřivnice a její život v minulosti; Křesina Václav: Stavební rozvoj dnešního závodu Tatra v Kopřivnici v letech 1853-1918, in: Miroslav Klos, K dějinám Tatry Kopřivnice, sborník příspěvků II., 1970
- Abbildung [28].** *Ansicht Fabrik im Jahr 1895*; Foto: http://www.e-vsudybyl.cz/originaly/clanek/1870_31850_original.jpg
- Abbildung [29].** *Ansicht Fabrik vom Jahr 1897*; Foto: Křesina Václav: Stavební rozvoj dnešního závodu Tatra v Kopřivnici v letech 1853-1918, in: Miroslav Klos, K dějinám Tatry Kopřivnice, sborník příspěvků II., 1970, (S.48)
- Abbildung [30].** *Brand in Tatra Werke im Jahr 1907*; Foto: Křesina Václav: Stavební rozvoj dnešního závodu Tatra v Kopřivnici v letech 1853-1918, in: Miroslav Klos, K dějinám Tatry Kopřivnice, sborník příspěvků II., 1970, (S.53)
- Abbildung [31].** *Ansicht Tatra Fabrik* ; Alte Poskarte: <http://fotohistorie.cz/>
- Abbildung [32].** *Darstellung von Wagen-Fabrik Schustalla vor dem Jahr 1920*; Foto: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kop%C5%99ivnice_tov%C3%A1rna_na_automobily_a_ko%C4%8D%C3%A1ry_1910.gif
- Abbildung [33].** *Bekantester Zug in ehemaliger Tschechoslowakei „Slovenská Strela“ von Jahr 1936*; Foto: https://ostrava.idnes.cz/foto.aspx?r=ostrava-zpravy&c=A160630_2256998_ostrava-zpravy_jog&foto=JOG4a0bba_strelawilson.jpg
- Abbildung [34].** *Historische Fotografie der Fabrik nach dem Ersten Weltkrieg*; Foto: Hanzelka, Kamil: Stará Kopřivnice a její život v minulosti, Městský národní výbor v Kopřivnici, 1995, (S.35)
- Abbildung [35].** *Stadt und Fabrik im Jahr 1972*; Foto: Majer, Zdeněk: Výstavba mesta Kopřivnice v letech 1945-1970, Súčasnost a výhled, in: Miroslav Klos, K dějinám Tatry Kopřivnice, sborník příspěvků III., 1975, (S.368)
- Abbildung [36].** *Prospekt von bekantesten PKW Model produziert in Tatra aus dem Jahr 1948*; Foto: <http://www.pencil.com/embedpresentation.php?show=6333#/section-2/page-3>
- Abbildung [37].** *Arbeiterkolonie*; Foto: <http://www.koprivnice.cz/index.php?id=historicky-kalendar-mestys-koprivnice>
- Abbildung [38].** *Ansicht der Stadt Koprivnice der Zeitperiode zwischen 1918-1955*; Foto: <http://www.koprivnice.cz/index.php?id=historicky-kalendar-mestys-koprivnice>
- Abbildung [39].** *Alte Bebauung ist ersetzt durch die neue Siedlungsform*; Foto: Majer, Zdeněk: Výstavba mesta Kopřivnice v letech 1945-1970, Súčasnost a výhled, in: Miroslav Klos, K dějinám Tatry Kopřivnice, sborník příspěvků III., 1975, (S.353)
- Abbildung [40].** *Historische Entwicklung des Stadtzentrums in Zusammenhang mit der Stadtentwicklung*: Eigene Grafik auf Grundlage: Majer, Zdeněk: Výstavba mesta Kopřivnice v letech 1945-1970, Súčasnost a výhled, in: Miroslav Klos, K dějinám Tatry Kopřivnice, sborník příspěvků III., 1975; Chobot, Karel: K dějinám Kopřivnice v letech 1850-1915, in: Rosenkranz K., Kozlovský J.: K dějinám Tatry Kopřivnice, sborník příspěvků IV., Nadas, 1990; Hanzelka, Kamil: Stará Kopřivnice a její život v minulosti, Městský národní výbor v Kopřivnici, 1995,
- Abbildung [41].** *Postkarte aus der Stadt Koprivnice etwa 1918*; Alte Poskarte: <http://fotohistorie.cz/>
- Abbildung [42].** *Rechts: Neue Stadtkirche*; Foto: <http://www.koprivnice.cz/index.php?id=historicky-kalendar-mestys-koprivnice>
- Abbildung [43].** *Links: Saint Bartolomeus Kirche*; Foto: <http://www.koprivnice.cz/index.php?id=koprivnicke-noviny-koprivnice&cnoviny=2010-12-09>
- Abbildung [44].** *Alte Fotografie des neues Stadtzentrum der Koprivnice im Jahr 1950*; Foto: <http://www.ipuda.cz/detail/5403067/pohlednice-koprivnice-okres-novy-jicin-043-o>
- Abbildung [45].** *Plan der Stadt Koprivnice im Jahr 1973*; *Plan*: Majer, Zdeněk: Výstavba mesta Kopřivnice v letech 1945-1970, Súčasnost a výhled, in: Miroslav Klos, K dějinám Tatry Kopřivnice, sborník příspěvků III., 1975, (S.374)
- Abbildung [46].** *Stadt Koprivnice etwa 1975*; Foto: [http://www.koprivnice.unas.cz/images/nanr%20\(13\).JPG](http://www.koprivnice.unas.cz/images/nanr%20(13).JPG)
- Abbildung [47].** *Stadt Koprivnice etwa 1975*; Foto: [http://www.koprivnice.unas.cz/images/nanr%20\(11\).JPG](http://www.koprivnice.unas.cz/images/nanr%20(11).JPG)
- Abbildung [48].** *Ansicht vom Kircheturm im Jahr 1928*; Foto: <http://www.aukce-pohlednic.com/23-pohlednice/14-moravskoslezsky-kraj/58-novy-jicin/76/>
- Abbildung [49].** *Kopřivnice im Jahr 1930*; Foto: <http://www.aukce-pohlednic.com/>

- Abbildung [50].** *Arbeitersiedlung auf einer historischen Postkarte*; Foto: <http://www.aukce-pohlednic.com/>
- Abbildung [51].** *Alte Fotografie des neues Stadtzentrum Kopřivnice vom Jahr 1950*; Foto: <http://www.aukce-pohlednic.com/>
- Abbildung [52].** *Rechts: Karte der Stadt Kopřivnice aus der Dritten Kriegsmapping zwischen 1869-1885*; Karte: <https://kontaminace.cenia.cz/>
- Abbildung [53].** *Stadtentwicklung nach dem Jahr 1955*; Eigene Grafik auf Grundlage: <https://kontaminace.cenia.cz/>; Archív Tatry, Plán č.3: Studie Rozvoju zavodu, 1970
- Abbildung [54].** *Luftbild aus dem Jahr 1950*; Karte: : <https://kontaminace.cenia.cz/>
- Abbildung [55].** *Luftbild der Stadt Kopřivnice im Jahr 2009*; Karte: <https://kontaminace.cenia.cz/>
- Abbildung [56].** *Foto der Stadt Kopřivnice von Jahr 2014*; Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [57].** *Siedlungen*: Eigene Grafik auf Grundlage: <https://kontaminace.cenia.cz/>;
- Abbildung [58].** *Gebäudenutzung*: Eigene Grafik
- | | | |
|--------|--------------------------|---|
| 58.1. | Stadtamt: | Eigene Grafik |
| 58.2. | Krankenhaus: | http://www.therapon98.cz/kontakt |
| 58.3. | Schustalas Villa: | Foto: http://www.koprivnice.cz/index.php?id=historicky-ka-lendar-mestys-koprivnice |
| 58.4. | Bahnhof: | Eigene Foto |
| 58.5. | Kulturhaus: | Eigene Foto |
| 58.6. | Tatra Museum: | http://www.lagunakoprivnice.cz/cs/okoli |
| 58.7. | Kirche: | Foto: http://www.koprivnice.cz/index.php?id=historicky-ka-lendar-mestys-koprivnice |
| 58.8. | Katolische Haus: | https://www.lasska-brana.cz/en/subjekt/pizzerias/restaurant-ka-tak |
| 58.9. | Grundschule | Foto: http://www.koprivnice.cz/index.php?id=historicky-ka-lendar-mestys-koprivnice |
| 58.10. | Eissporthalle: | Eigene Foto |
| 58.11. | Schwimmbad: | https://www.lasska-brana.cz/en/subjekt/fun-sports/indoor-swimming-pool-and-sauna |
| 58.12. | Turnhalle: | Eigene Foto |
| 58.13. | Freibad: | https://www.lasska-brana.cz/cz/subjekt/koupaliste-a-kryte-bazeny/retro-koupaliste-koprivnice |
| 58.14. | Fachschule: | Eigene Foto |
| 58.15. | Das MuseumVogtei: | Foto: http://www.koprivnice.cz/index.php?id=historicky-ka-lendar-mestys-koprivnice |
| 58.16. | Bushof: | https://novojicinsky.denik.cz/zpravy_region/dve-nadrazi-jsou-si-docela-podobna20110128.html |
| 58.17. | Skiareal: | https://novojicinsky.denik.cz/galerie/lyzarsky-areal-cerveny-ka-men.html?photo=2 |
- Abbildung [59].** *Verkehrsanalyse*: Eigene Grafik auf Grundlage: <https://kontaminace.cenia.cz/>
- Abbildung [60].** *Eisenbahnlinie führt durch die Mitte der Stadt und wirkt als Barriere*; Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [61].** *Freie Flächen in der Industriepufferzone des Tatraverkes*; Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [62].** *Probleme der Stadt Kopřivnice im analysierten Gebiet*; Eigene Grafik
- | | | |
|-------|---|---|
| 62.1. | Gleisstrecke bildet eine Barriere zwischen Stadtzentrum und Tatraverk: | Eigene Foto: Michaela Balajová |
| 62.2. | Fußgängerbarriere: | 2x Eigene Foto: Michaela Balajová |
| 62.3. | Qualität von öffentlichen Räumen und Dienstleistungen: | Eigene Foto: Michaela Balajová |
| 62.4. | Nicht genügende Ausstellungfläche im Technischen Museum: | http://www.lagunakoprivnice.cz/cs/okoli |
| 62.5. | Degradation ehemaliges Industriegelände: | Eigene Foto: Michaela Balajová |
| 62.6. | Kritischer Stand der ehemaligen Schustala Villa: | Eigene Foto: Michaela Balajová |
- Abbildung [63].** *Probleme der Stadt: Degradation des Areals ehemaliger Werkhallen*; Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [64].** *Technisches Museum in Kopřivnice*; Foto: <http://www.lagunakoprivnice.cz/cs/okoli>

- Abbildung [65].* *Burg Stramberg, Ansicht von Sipka Höhle;* Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [66].* *Foto der Stadt Kopřivnice vom Jahr 2014;* Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [67].* *Darstellung des analysierten Gebietes;* Eigene Grafik auf Grundlage: <https://kontaminace.cenia.cz/>;
- Abbildung [68].* *Schematische Darstellung der Ausgaben der analysierten Flächen;* Eigene Grafik
- Abbildung [69].* *Darstellung des Tatrareals im Vergleich zur Stadtgröße;* Eigene Grafik
- Abbildung [70].* *Fotoanalyse;* Eigene Grafik
- 70.1 Foto: Martin Vurst
- 70.2 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.3 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.4 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.5 Foto: Martin Vurst
- 70.6 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.7 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.8 Foto: Martin Vurst
- 70.9 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.10 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.11 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.12 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.13 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.14 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.15 Foto: Martin Vurst
- 70.16 Foto: Martin Vurst
- 70.17 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.18 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.19 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.20 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 70.21 Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [71].* *Links: Nicht benutzte Freiflächen analysierte Zone;* Eigene Grafik auf Grundlage: <https://kontaminace.cenia.cz/>
- Abbildung [72].* *Links: Mögliche Anschlusspunkte der analysierten Fläche an die gegenwärtige Infrastruktur;* Eigene Grafik auf Grundlage: <https://kontaminace.cenia.cz/>
- Abbildung [73].* *Analyse der Gebäudenutzung;* Eigene Grafik
- Abbildung [74].* *Analyse des technischen Zustands der Objekte;* Eigene Grafik
- Abbildung [75].* *Analyse des historischen Wertes der Objekte;* Eigene Grafik
- Abbildung [76].* *Auswertung des Potentials der Objekte;* Eigene Grafik
- Abbildung [77].* *Gefährdeste Gebäude in analysiertem Gebiet;* Eigene Grafik
- Abbildung [78].* *Gefährdeste Gebäude in analysiertem Gebiet; ;* Eigene Grafik:
- 78.1 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 78.2 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 78.3 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 78.4 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 78.5 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 78.6 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 78.7 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 78.8 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 78.9 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 78.10 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 78.11 Eigene Foto: Michaela Balajová
- 78.12 Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [79].* *1/ Ehemalige Gießerei;* Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [80].* *5/ Industriehalle;* Eigene Foto: Michaela Balajová
- Abbildung [81].* *2/ Umschlagstation;* Eigene Foto: Michaela Balajová

- Abbildung [82].* *Eines der gefährdesten Objekte des ehemaligen Tatraverksareal; Eigene Foto: Michaela Balajová*
- Abbildung [83].* *Links: Entwicklungspotential; Eigene Grafik auf Grundlage: <https://kontaminace.cenia.cz/>*
- Abbildung [84].* *Schema der Entwicklungsstrategie für Industriegebiet; Eigene Grafik auf Grundlage: <https://kontaminace.cenia.cz/>*
- Abbildung [85].* *Fußgänger Verbindungen; Eigene Grafik*
- Abbildung [86].* *Industriegrenzzone mit neugestalteter Bebauung; Eigene Grafik*
- Abbildung [87].* *Konzept des städtebaulichen Entwurf; Eigene Grafik*
- Abbildung [88].* *Museums in Kopřivnice; Eigene Grafik:*
- | | | |
|-------|---------------------------------|---|
| 88.1. | <i>Technische Museum Tatra:</i> | http://www.lagunakoprivnice.cz/cs/okoli |
| 88.2. | <i>Das Museum Vogtei:</i> | Foto: http://www.koprivnice.cz/index.php?id=historicky-kalendar-mestys-koprivnice |
| 88.3. | <i>Das Lachian Museum:</i> | Foto: http://www.koprivnice.cz/index.php?id=historicky-kalendar-mestys-koprivnice |
| 88.4. | <i>Objekt Nr. 290:</i> | Eigene Foto: Michaela Balajová |
- Abbildung [89].* *Objekt Nr. 290; Eigene Foto: Michaela Balajová*
- Abbildung [90].* *Alte Postkarte vom Jahr 1917 mit Gießereihalle; Foto: <http://www.koprivnice.cz/index.php?id=historicky-kalendar-mestys-koprivnice>*
- Abbildung [91].* *Fotografie mit Objekt der Gießerei der Zeitperiode zwischen 1918-1955; Foto: <http://www.aukce-pohlednic.com/>*
- Abbildung [92].* *Plan vom Jahr 1972 mit geplantem Abriss und Neubau bei Objekt Nr. 290; Eigene Grafik an Grundlage von: Archív Tatry, Plán č.3: Studie Rozvoju zavodu, 1970;*
- Abbildung [93].* *Kritischer Zustand der Industriehalle Nr. 290 Interior im Jahr 2014; Eigene Foto: Michaela Balajová*
- Abbildung [94].* *Entwurf von Atelier M1 im Jahr 2009 zur Neunutzung der Halle Nr. 290 für Museumszwecke; Entwurfskizze und Visualisierung: <http://www.atelierm1.cz/index.asp?menu=644&record=4076>*
- Abbildung [95].* *Zweiter Entwurf zur Neunutzung der Halle Nr. 290 für Museumszwecke vom Jahr 2016; Visualisierung: <http://www.msstavby.cz/strela-mozna-bude-mit-vlastni-pavilon-26-07-2016/>*
- Abbildung [96].* *Lageschema: Eigene Grafik*
- Abbildung [97].* *Schema der interaktiven Museumausstellung; Eigene Grafik*
- Abbildung [98].* *Entwurfkonzept; Eigene Skizze*
- Abbildung [99].* *Erste Konzeptskizze; Eigene Skizze*
- Abbildung [100].* *Entwurfkonzept; Eigene Grafik*
- Abbildung [101].* *Entwurfkonzept; Eigene Skizze*
- Abbildung [102].* *Grundrisse; Eigene Pläne*
- Abbildung [103].* *Axonometrie; Eigene Grafik*
- Abbildung [104].* *Materialkonzept; Eigene Grafik*
- Abbildung [105].* *Materialkonzept; Eigene Grafik*

03

Museum Tatra - Pläne

03

Múzeum Tatra Kopřivnice – Plány

INHALT

OBSAH

01	UMGEBUNG ŠIRŠIE VZŤAHY	M1:5000
02	KONCEPT KONZEPT	
03	LAGEPLAN SITUÁCIA	M1:1000
04	BESTAND PŮVODNÝ STAV	M 1:500
05	UMBAU PRESTAVBA	M 1:500
06	AXONOMETRIE AXONOMETRIA	
07	ERDGESCHOSS PRÍZEMIE	M 1:500
08	OBERGESCHOSS POSCHODIE	M 1:500
09	DACHDRAUFSICHT PŮDORYS STRECHY	M 1:500
10	SCHNITTE REZY	M 1:500
11	ANSICHTEN POHLADY	M 1:500

00

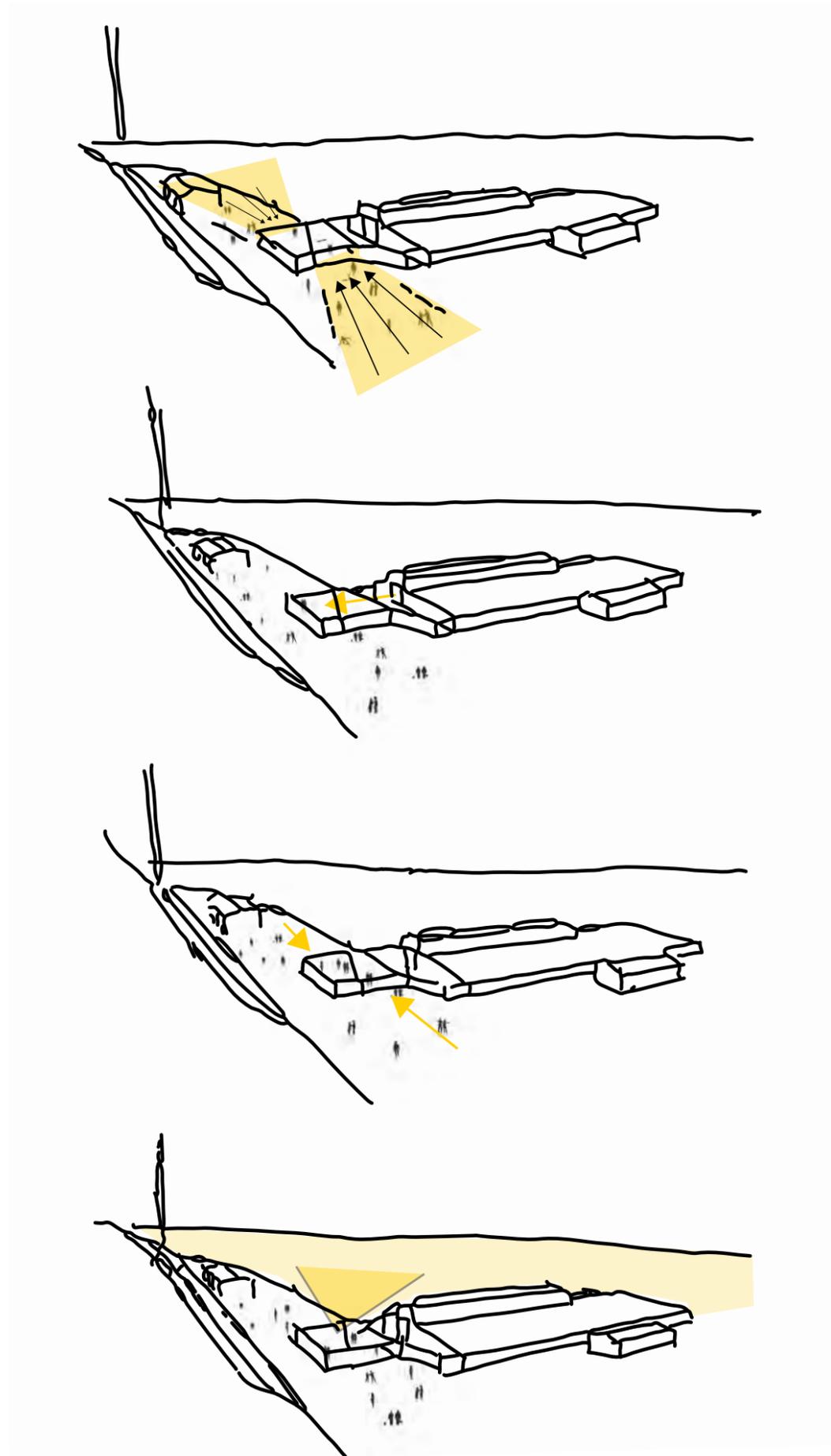


M 1:5000

UMGEBUNG

ŠIRŠIE VZŤAHY

PLAN 01



HINEINZIEHEN
VTIAHNUTIE

IN DEN MITTELPUNKT
DOSTAŤ SA DO CENTRA DIANIA

VERBINDUNG
PREPOJENIE

ANSICHTEN
VÝHLADY

STADTHALLE ALS
RAUM FÜR ALLE

MESTSKÁ HALA AKO
PRIESTOR PRE VŠETKÝCH

FUßGÄNGERZONE ALS
VERBINDUNG

PEŠIA ZÓNA AKO
PREPOJENIE

DACHTERASSE ALS
AUSSICHTPLATFORM

STREŠNÁ TERASA AKO
VYHLIADKOVÁ PLOŠINA

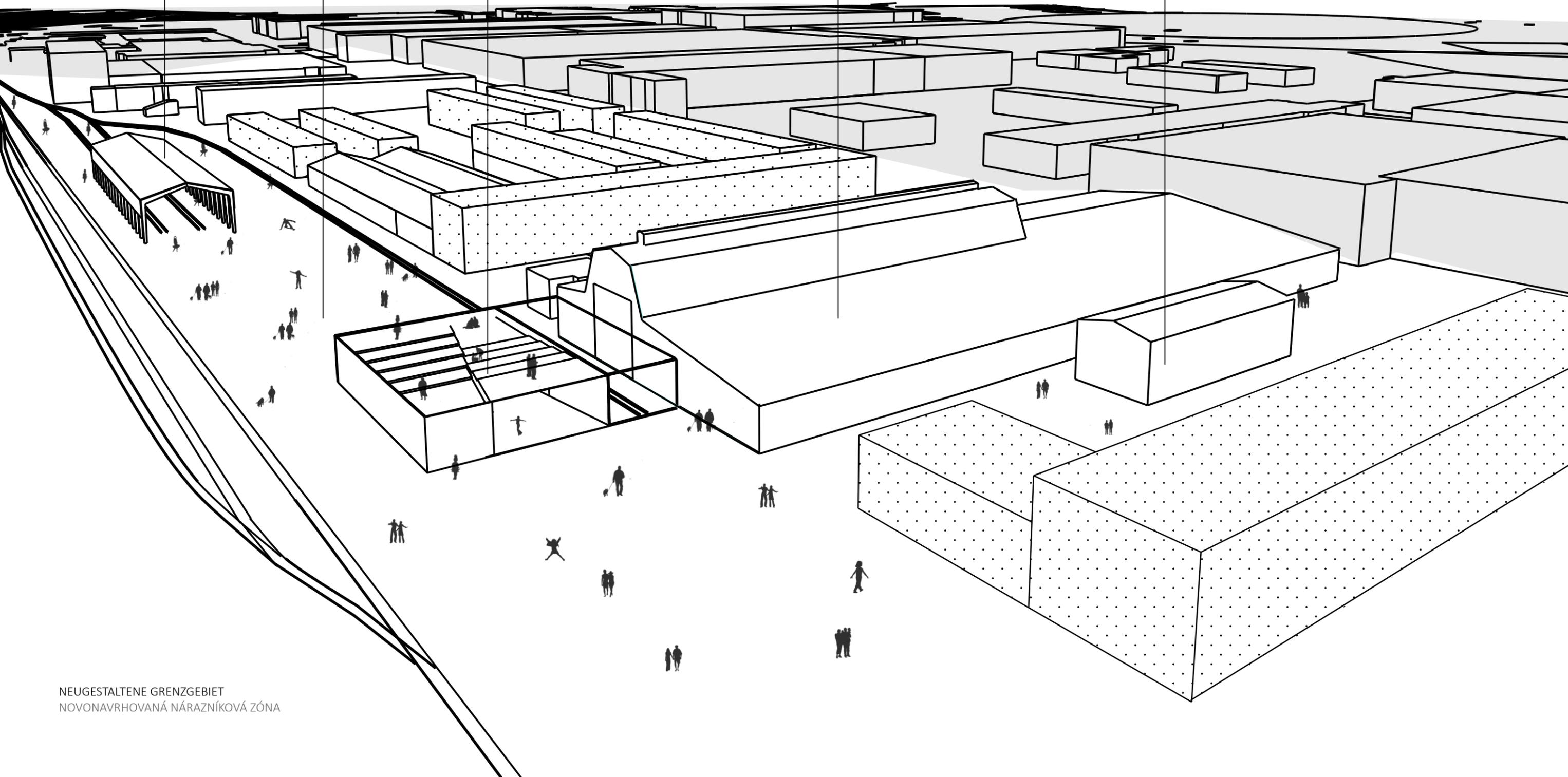
MUSEUM ALS MITTELPUNKT

MÚZEUM AKO CENTRUM DIANIA

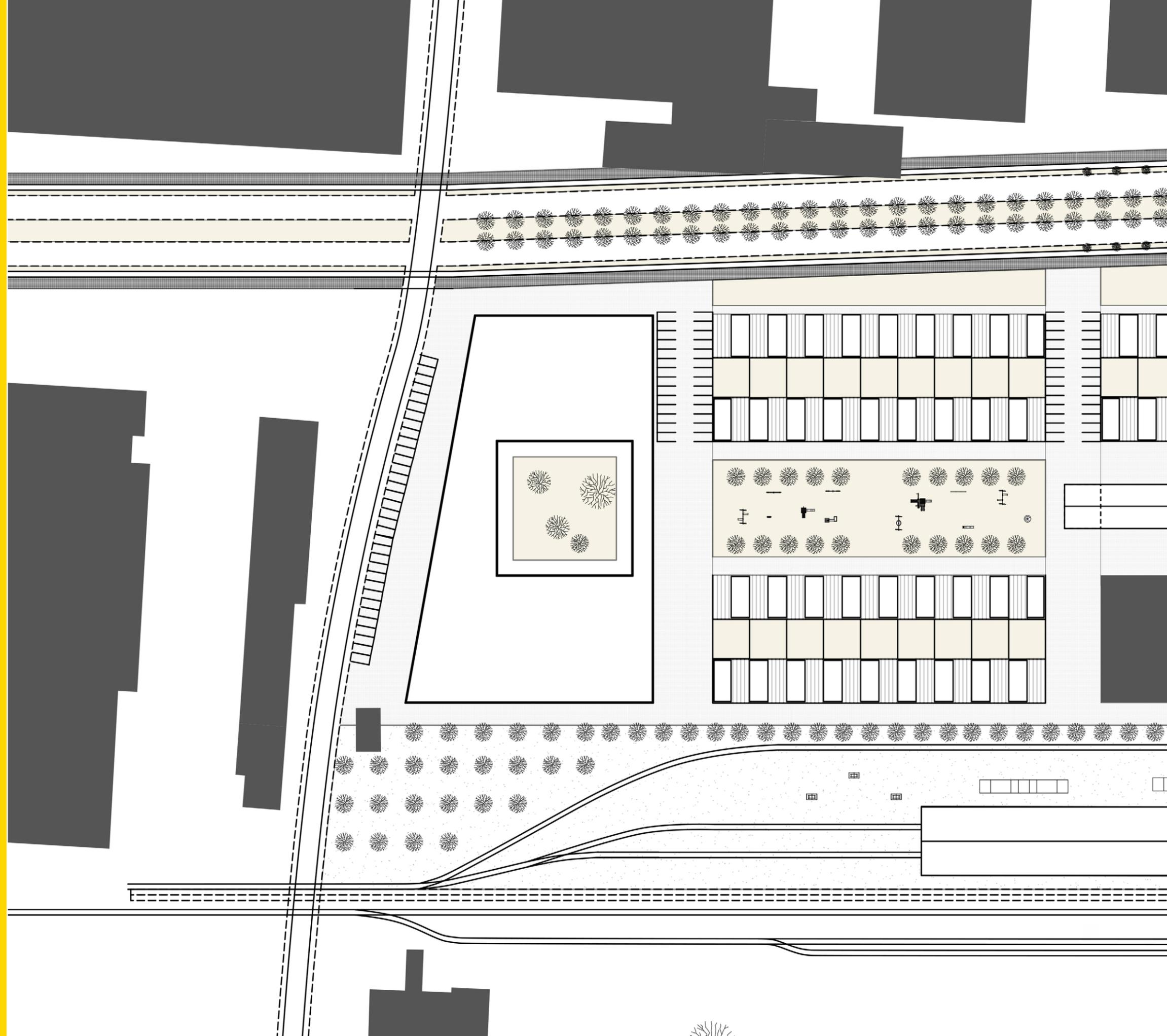
RESTAURANT ALS
TREFFUNGSSORT

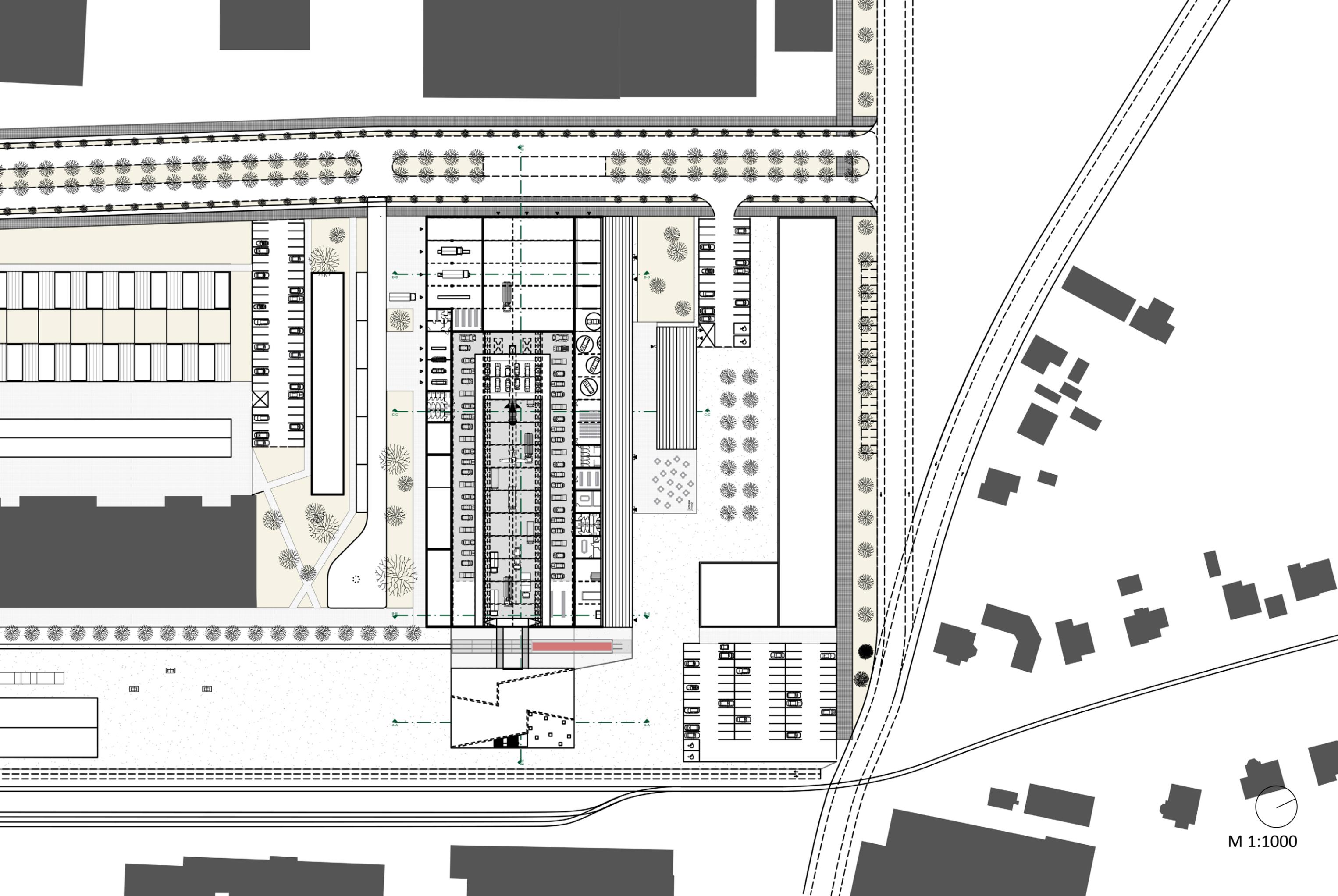
REŠTAURÁCIA AKO
MIESTO STRETNUTÍ

TATRA INDUSTRIE GELÄNDE
INDUSTRIEAREAL TATRA



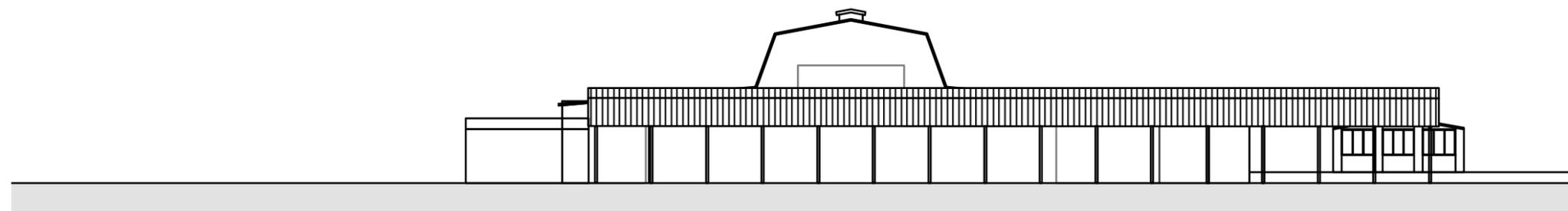
NEUGESTALTENE GRENZGEBIET
NOVONAVRHOVANÁ NÁRAZNÍKOVÁ ZÓNA



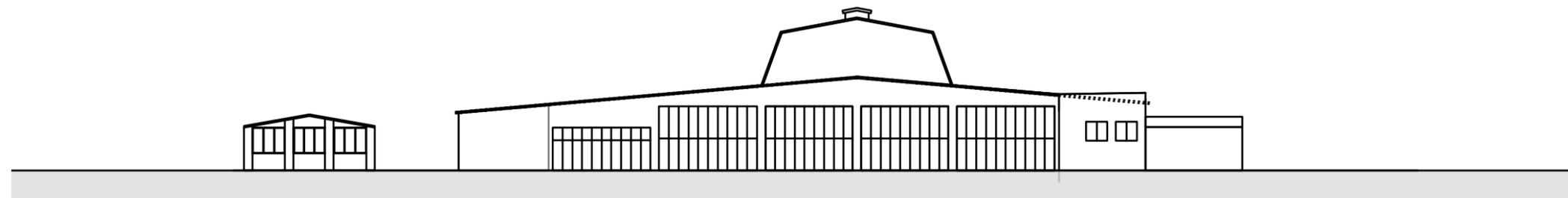


ÜRSPRUNGLICHE STAND
PŮVODNÝ STAV

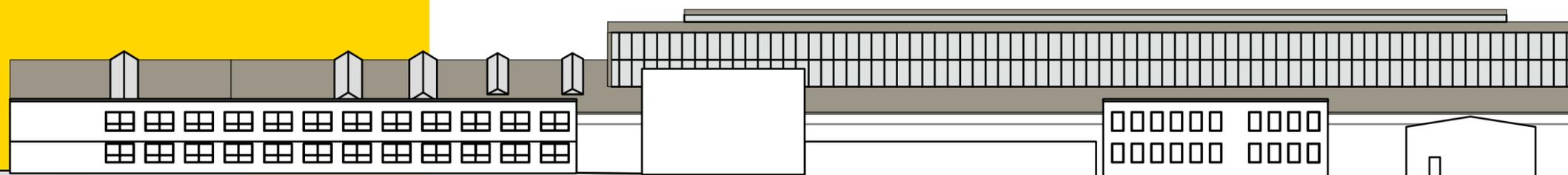
Ansicht Nordwest Pohľad severozápadný
M 1:500



Ansicht Südost Pohľad juhovýchodný
M 1:500

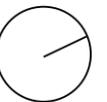
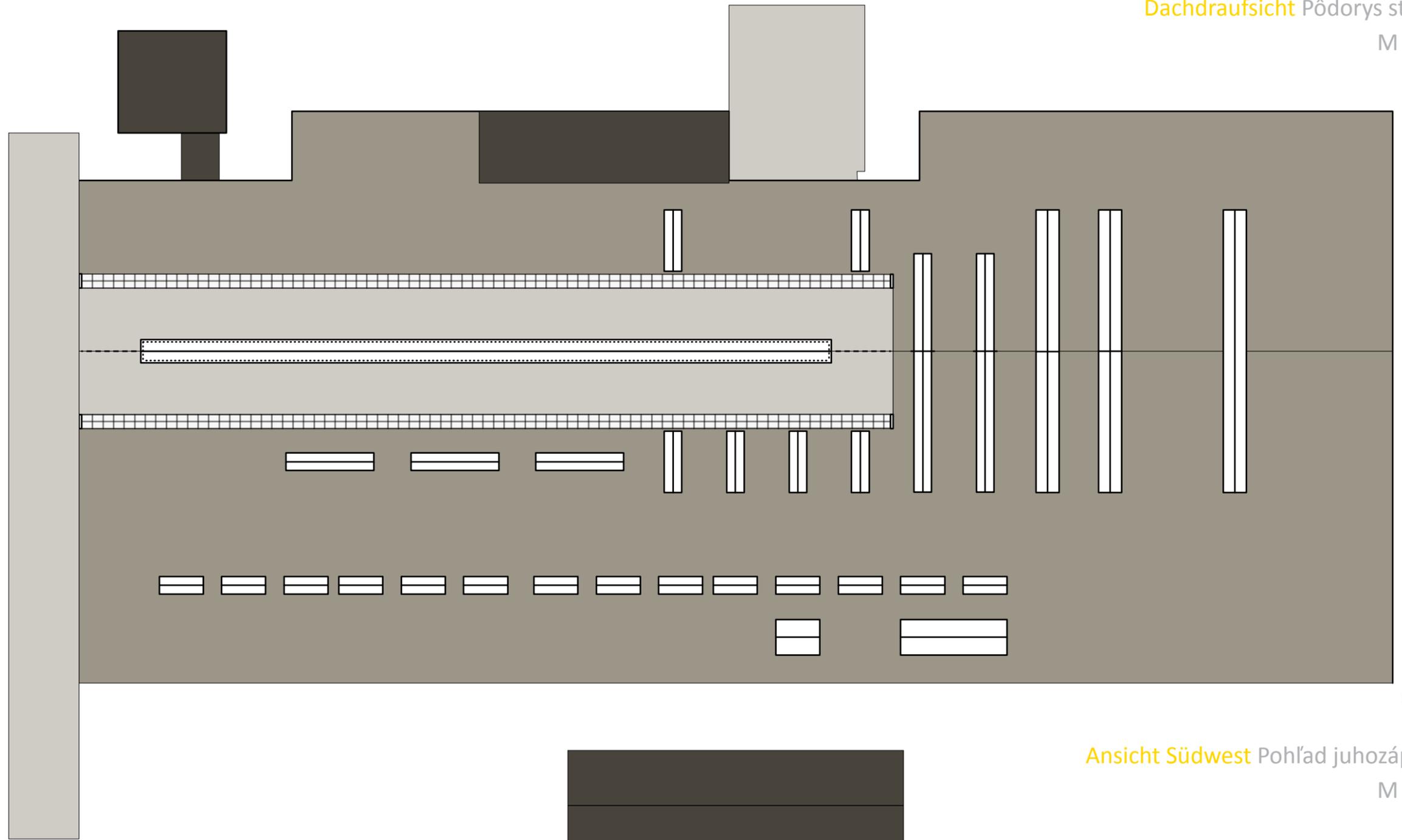


Ansicht Nordost Pohľad severovýchodný
M 1:500



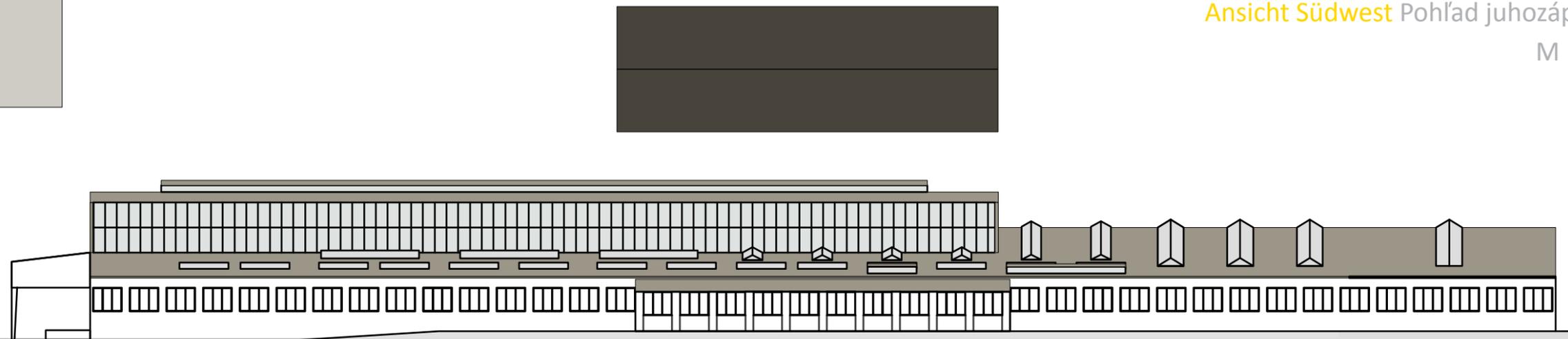
Dachdraufsicht Pôdorys strechy

M 1:500

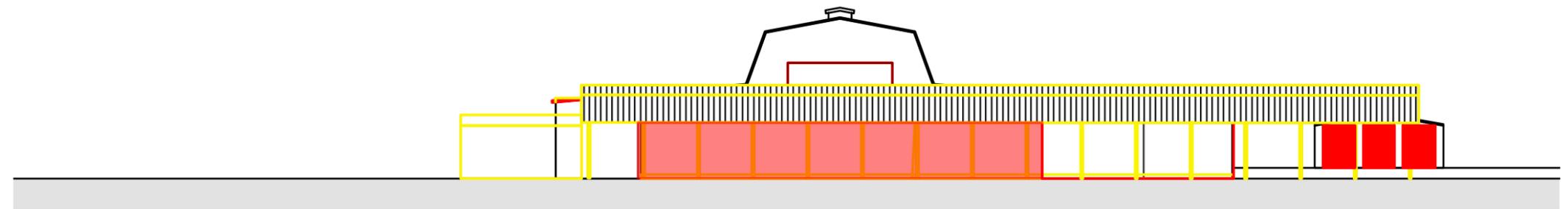


Ansicht Südwest Pohľad juhozápadný

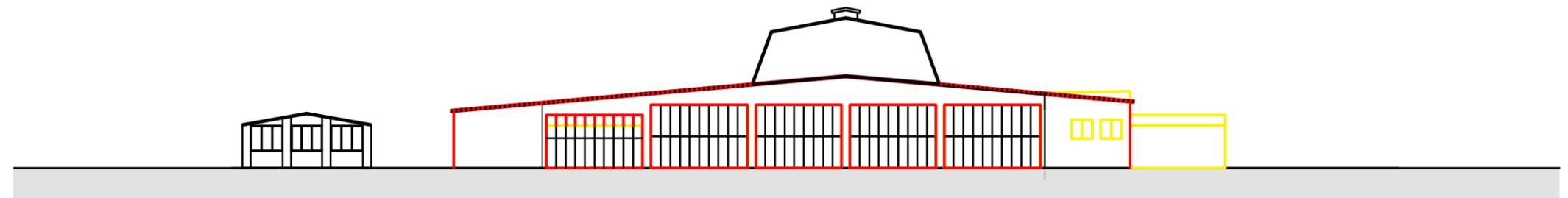
M 1:500



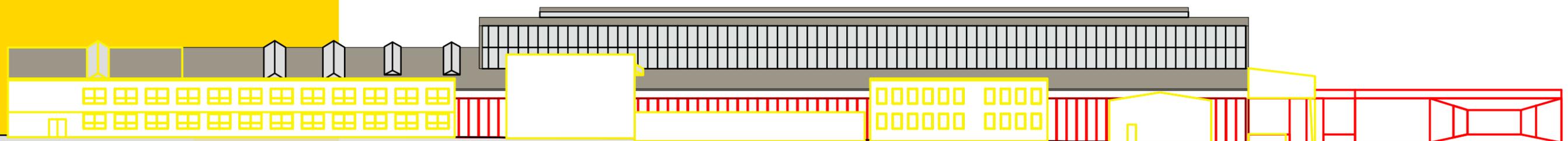
Ansicht Nordwest Pohľad severozápadný
M 1:500

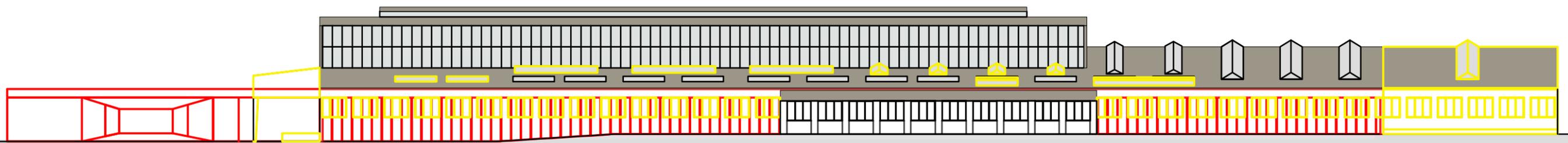
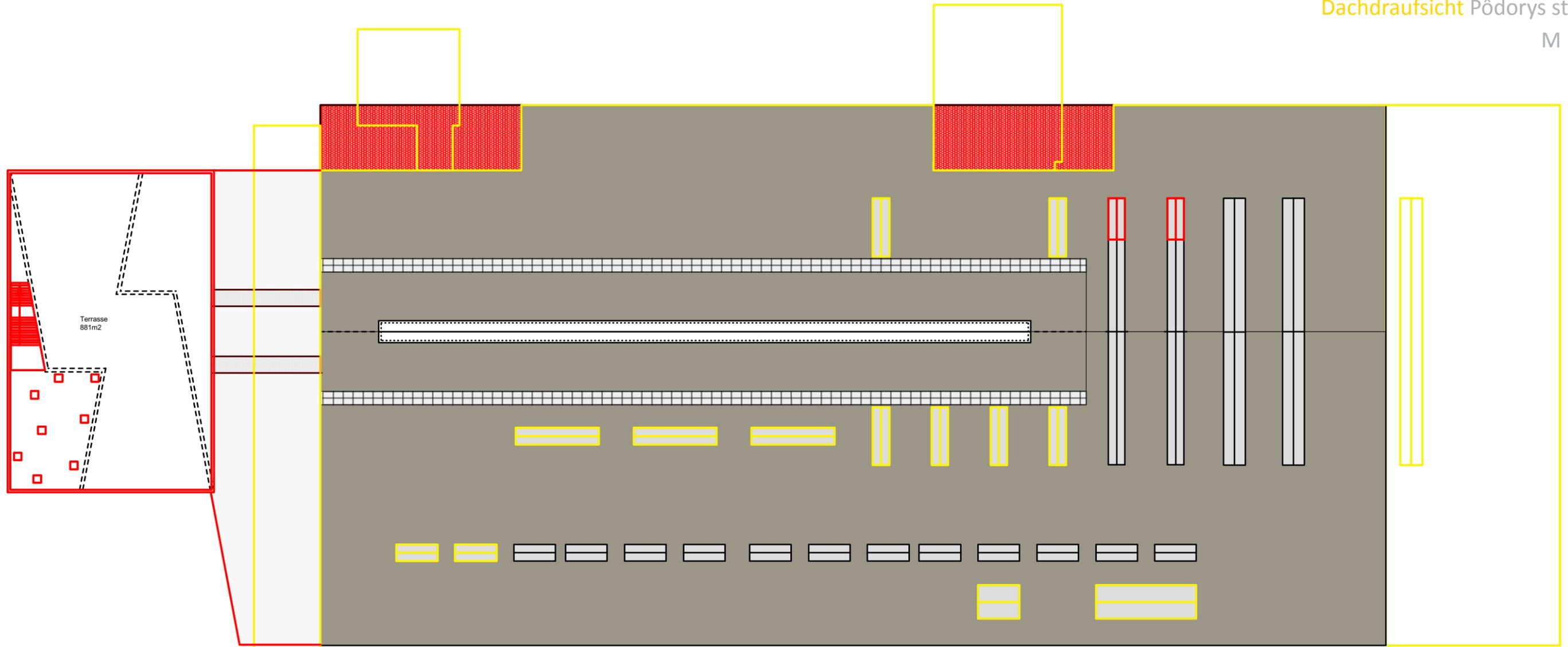


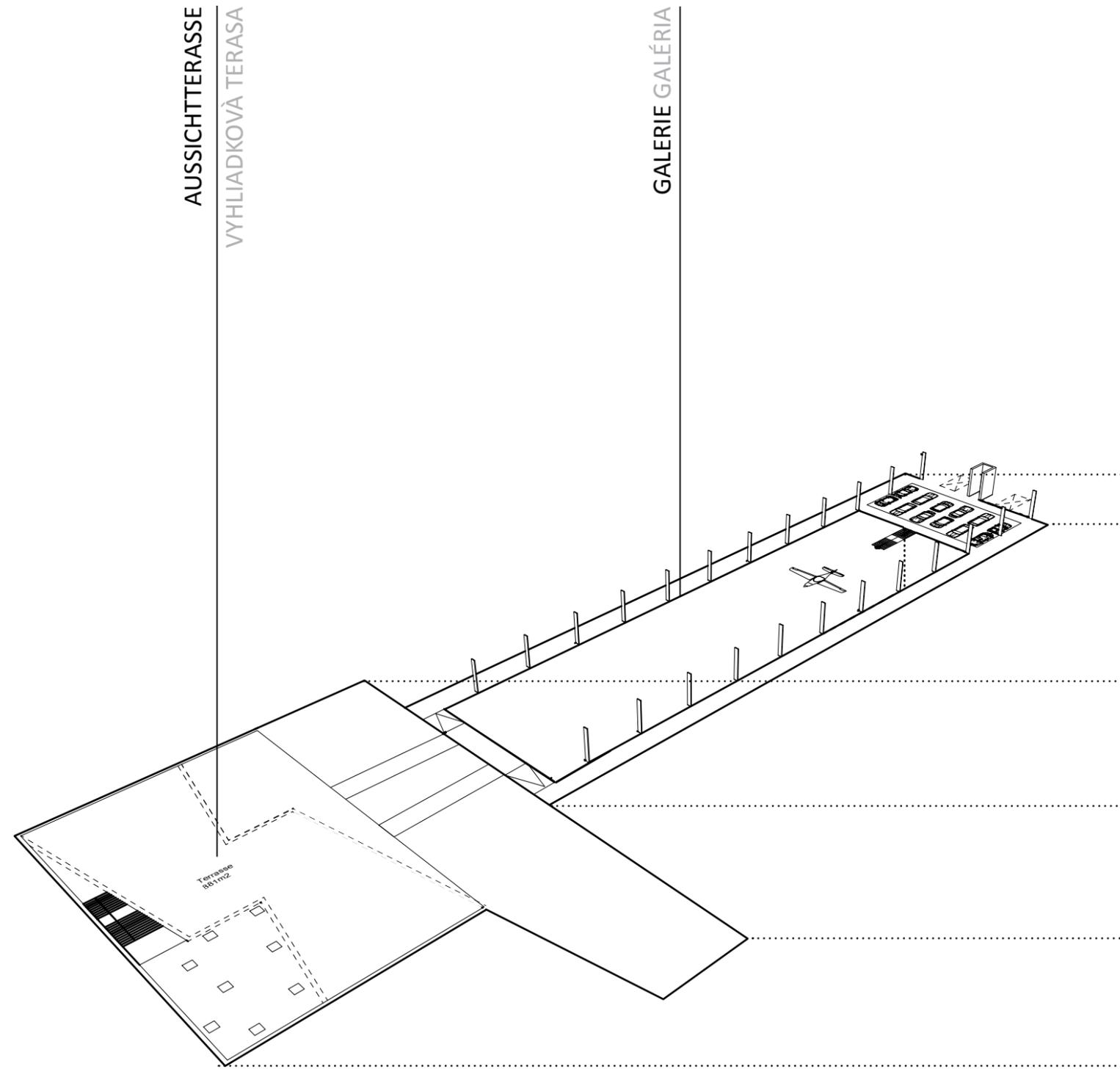
Ansicht Südost Pohľad juhovýchodný
M 1:500

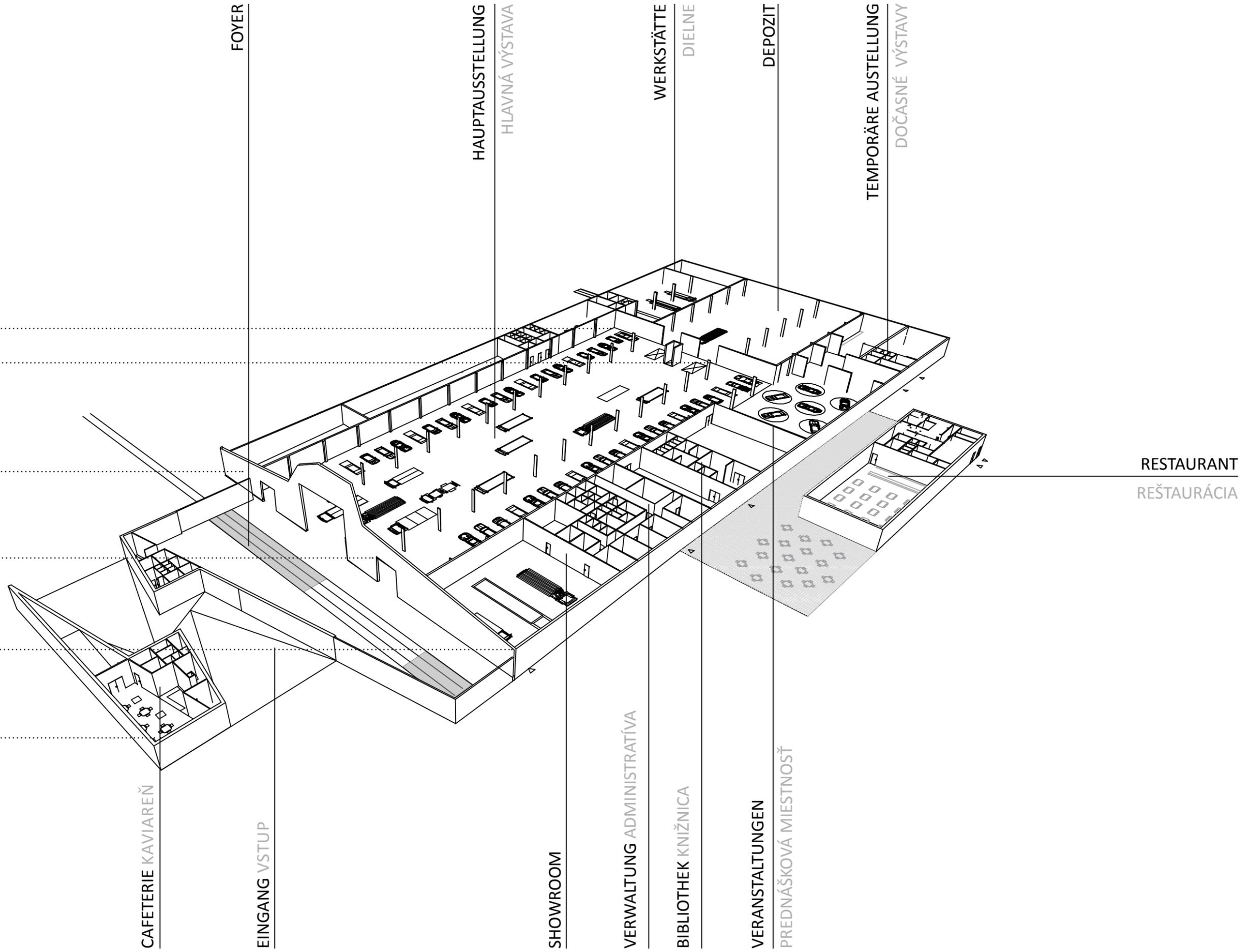


Ansicht Nordost Pohľad severovýchodný
M 1:500









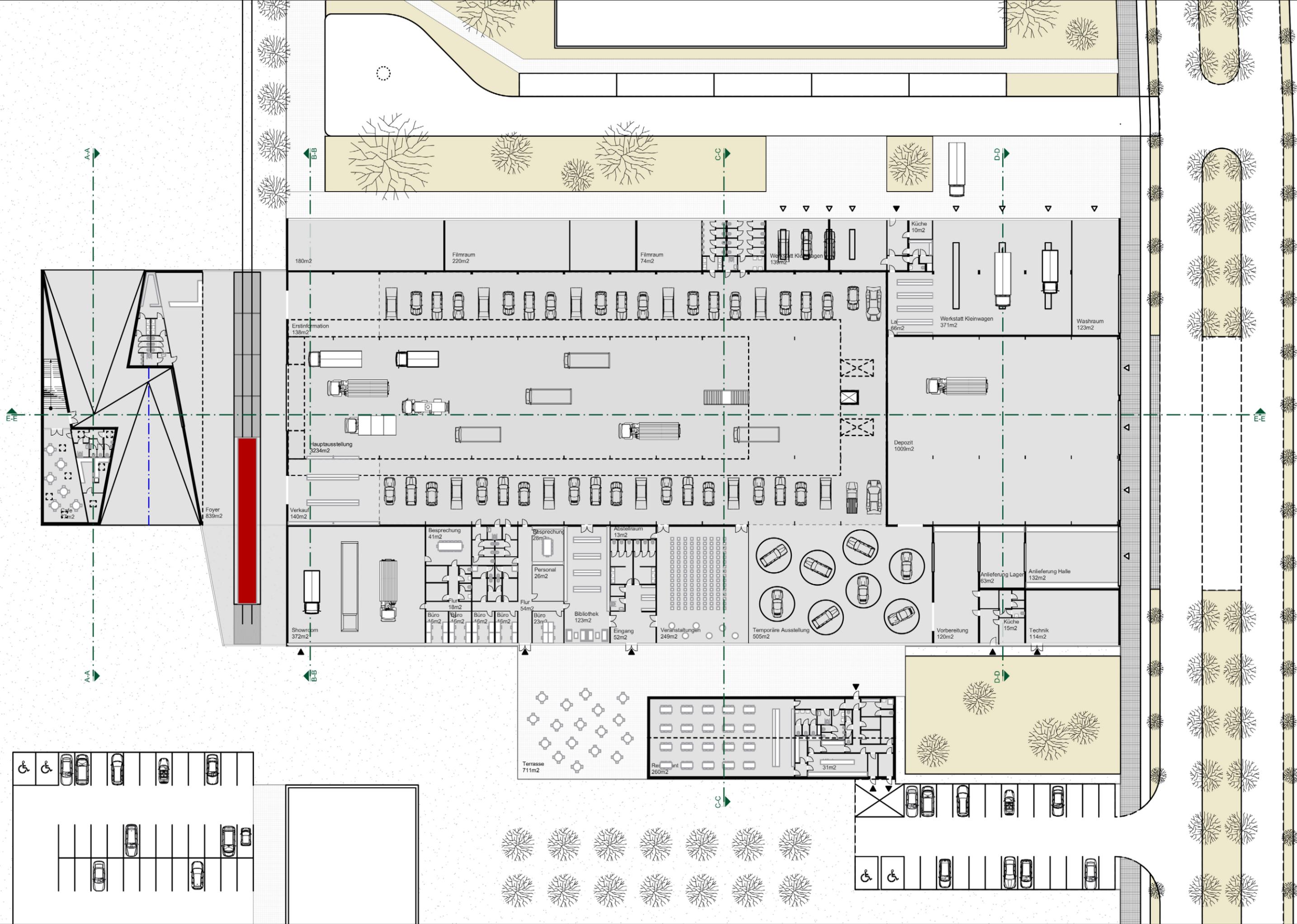
Flächen Plochy:

Ausstellung	Besucher	Restaurant	Verwaltung
Filmraum 74m2	WC 1m2	WC 1m2	WC 2m2
Erstinformation 138m2	WC 1m2	Vorraum 1m2	WC 2m2
Verkauf 140m2	WC 1m2	WC 1m2	WC 2m2
Custom 180m2	WC 1m2	WC 1m2	WC 2m2
Filmraum 220m2	WC 1m2	WC 1m2	WC 3m2
Temporäre Ausstellung 505m2	WC 1m2	WC 2m2	WC 4m2
Hauptausstellung 3234m2	WC 2m2	WC 2m2	WC 4m2
Gesamtfläche 4491m2	WC 2m2	WC 2m2	WC 4m2
	WC 2m2	Vorraum 2m2	WC 8m2
	WC 2m2	Vorraum 2m2	WC 8m2
Cafe	WC 2m2	Custom 2m2	Büro 16m2
WC 3m2	WC 2m2	Custom 2m2	Büro 16m2
WC 4m2	WC 2m2	WC 2m2	Büro 23m2
WC 5m2	WC 2m2	Custom 2m2	Personal 26m2
WC 5m2	WC 2m2	Custom 2m2	Besprechung 28m2
WC 6m2	WC 2m2	Custom 2m2	Flur 54m2
Lager 10m2	WC 2m2	Custom 2m2	Gesamtfläche 202m2
Küche 21m2	WC 2m2	Custom 2m2	
Vorraum 44m2	WC 2m2	Custom 2m2	Eingang
Cafe 77m2	WC 2m2	WC 2m2	Eingang 527m2
Gesamtfläche 175m2	WC 2m2	Vorraum 2m2	Gesamtfläche 527m2
	WC 2m2	WC 2m2	
	WC 2m2	Vorraum 2m2	
Logistik	WC 2m2	Küche 2m2	
WC 2m2	WC 2m2	Restaurant 2m2	
WC 2m2	WC 2m2	Gesamtfläche 417m2	Haustechnik
WC 3m2	WC 2m2		Technik 114m2
WC 5m2	WC 2m2	Showroom	Gesamtfläche 114m2
Vorraum 7m2	WC 2m2	WC 2m2	
Vorraum 8m2	WC 2m2	WC 2m2	
WC 8m2	WC 2m2	WC 2m2	
Bad/WC 8m2	WC 2m2	WC 2m2	Aussenfläche
Küche 10m2	WC 2m2	WC 2m2	Terrasse 711m2
Küche 15m2	WC 2m2	Personal 4m2	Gesamtfläche 711m2
WC 15m2	WC 2m2	Personal 5m2	
Vorraum 16m2	WC 2m2	Büro 5m2	
Anlieferung Lager 63m2	WC 2m2	Büro 5m2	
Lager 66m2	WC 2m2	Flur 5m2	
Vorbereitung 120m2	WC 2m2	Besprechung 6m2	
Washraum 123m2	WC 2m2	Showroom 7m2	
Anlieferung Halle 132m2	WC 2m2	Gesamtfläche 489m2	
Werkstatt Kleinwagen 139m2	WC 2m2		
Werkstatt Kleinwagen 371m2	WC 2m2		
Depozit 1009m2	WC 2m2		
Gesamtfläche 2124m2	Abstellraum 13m2		
	WC 16m2		
	WC 16m2		
	Garderobe 18m2		
	Eingang 52m2		
	Bibliothek 123m2		
	Veranstaltungen 249m2		
	Foyer 839m2		
	Gesamtfläche 1479m2		

Erdgeschoss Innen: 10 028 m²
 Erdgeschoss Aussen: 711 m²



M 1:500



Flächen Plochy:

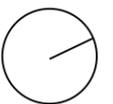
Aussenflächen

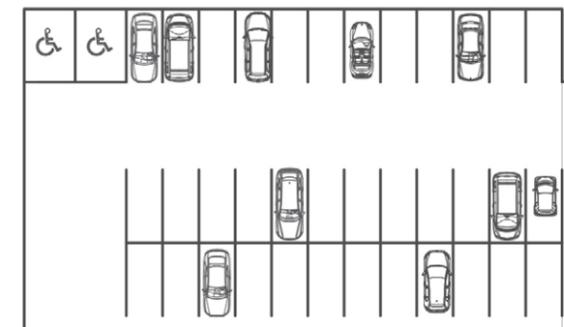
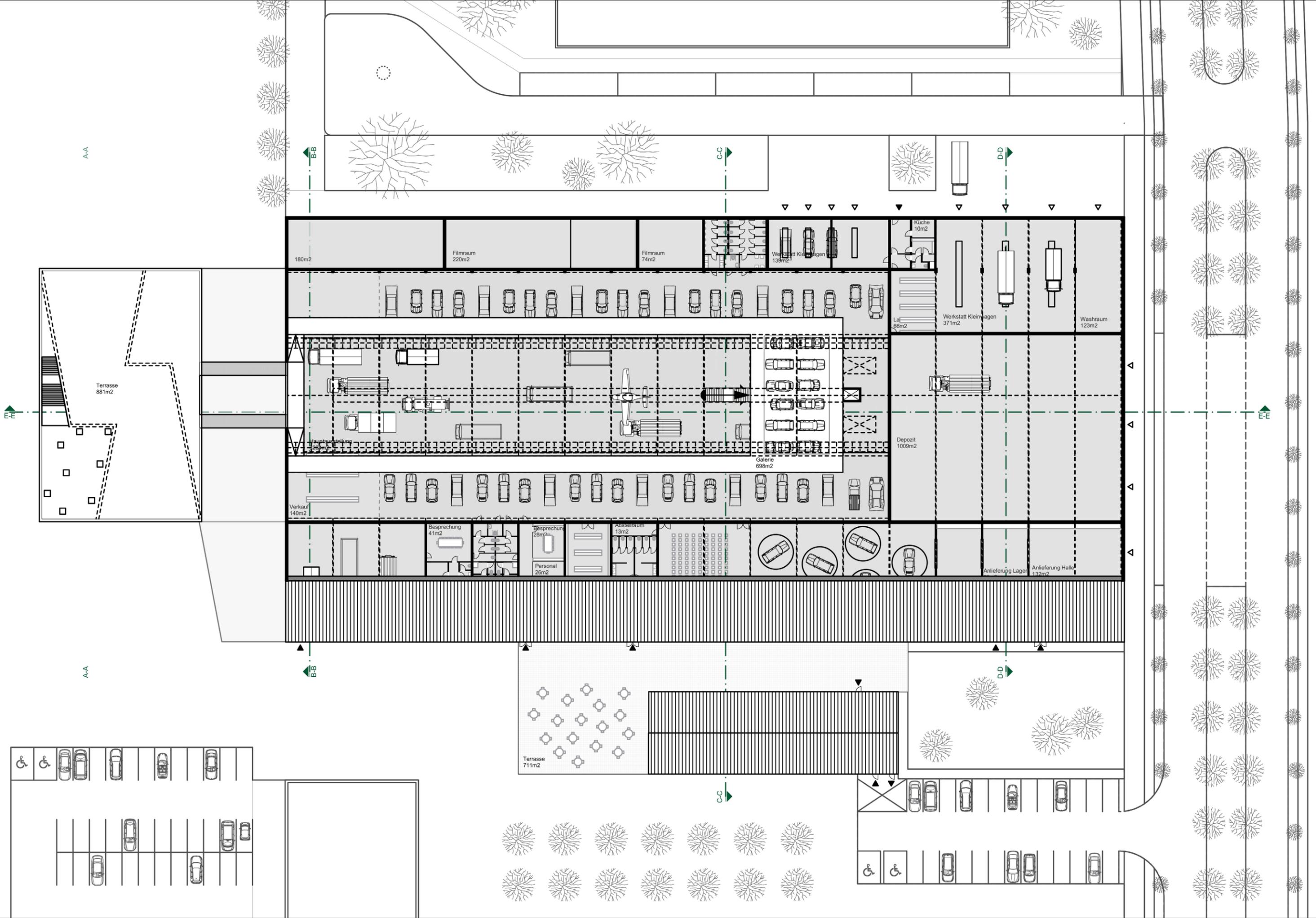
Überbrückung	27m ²
Überbrückung	27m ²
Terrasse	881m ²
Gesamtfläche	935m²

Besucher

Galerie	698m ²
Gesamtfläche	698m²

Obergeschoss Innen:	698 m ²
Obergeschoss Aussen:	935 m ²



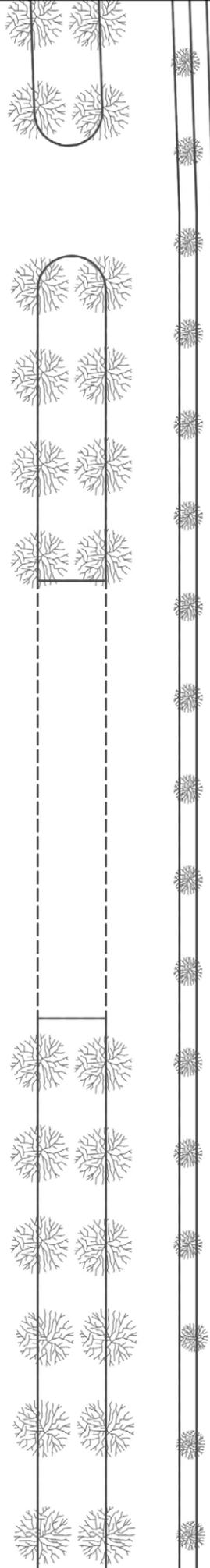
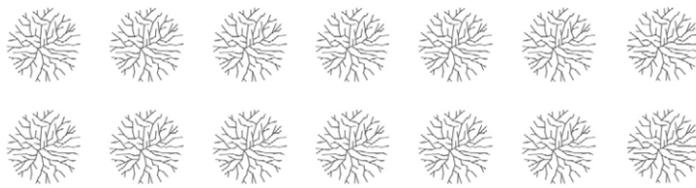
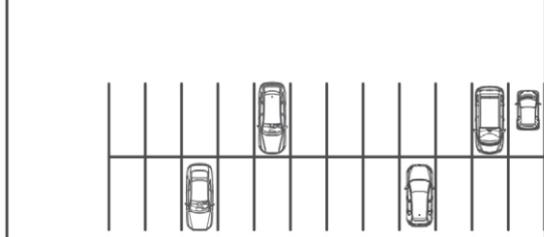
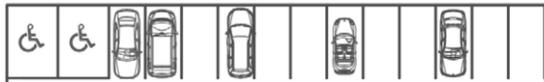
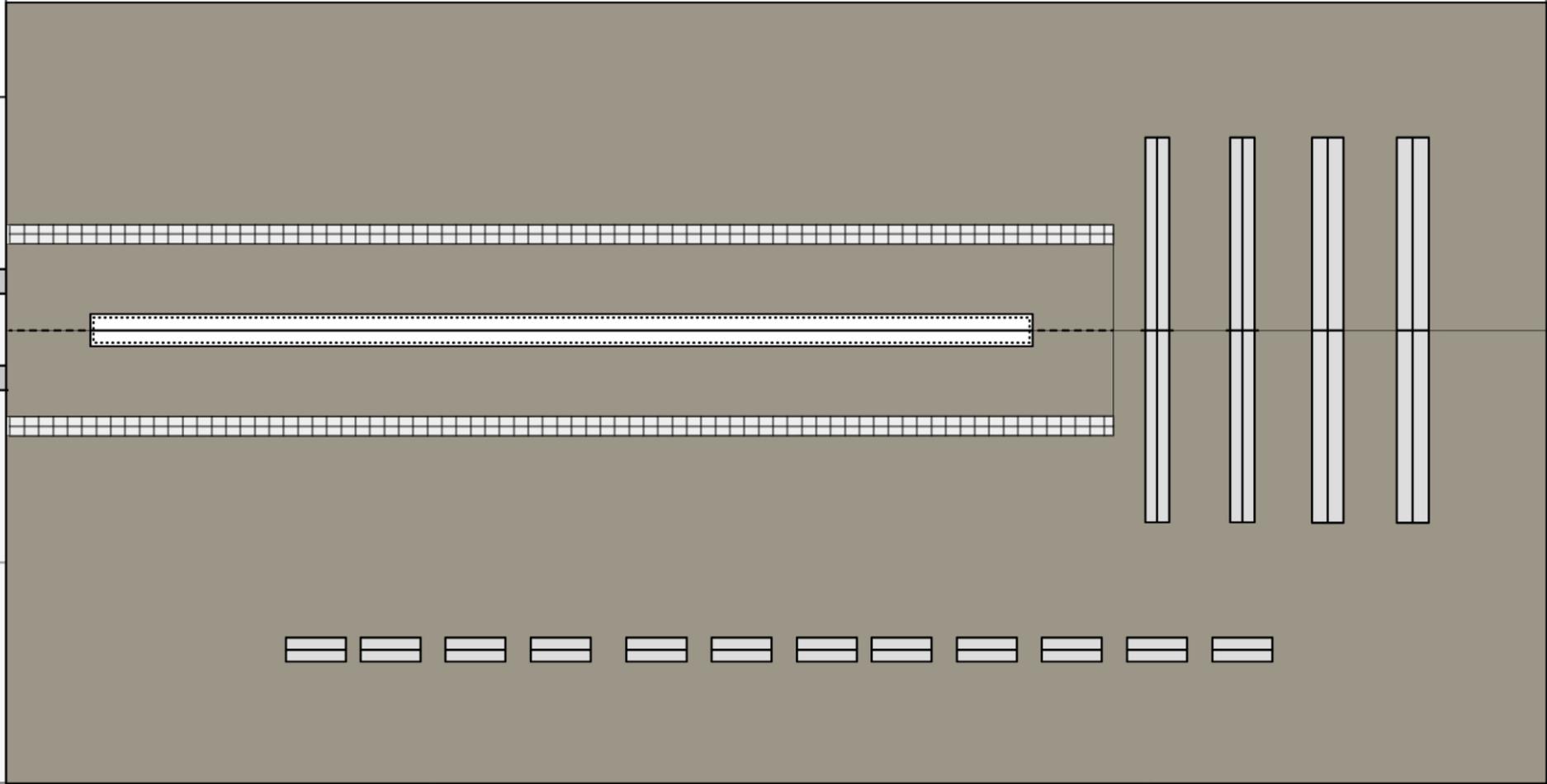
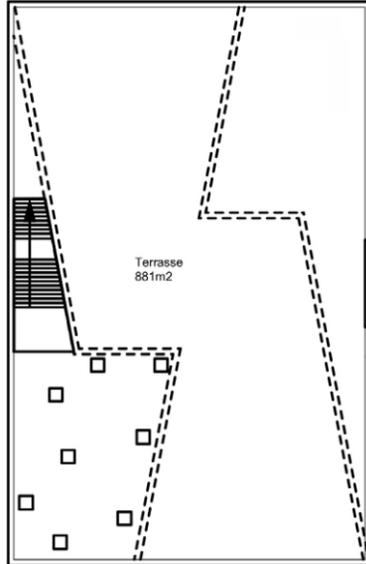


Gesamtflächen
Celková plocha:

Erdgeschoss Innen:	10 028 m ²
Obergeschoss Innen:	698 m ²
	<hr/>
	10 726 m ²

Erdgeschoss Aussen:	711 m ²
Obergeschoss Aussen:	935 m ²
	<hr/>
	1 646 m ²

AA

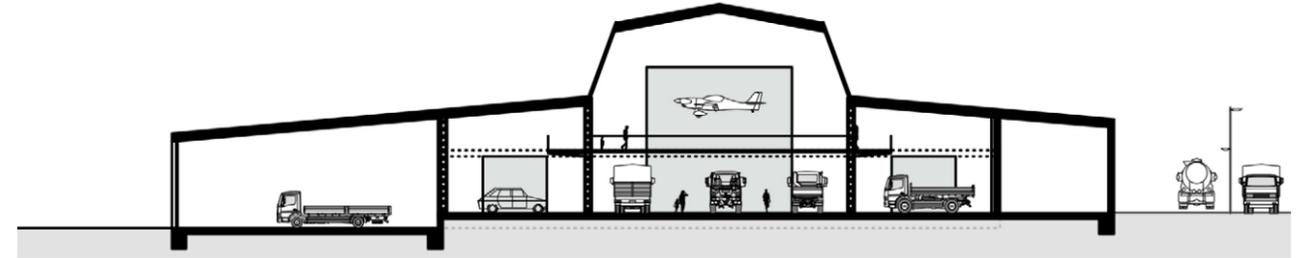


SCHNITTE

REZY

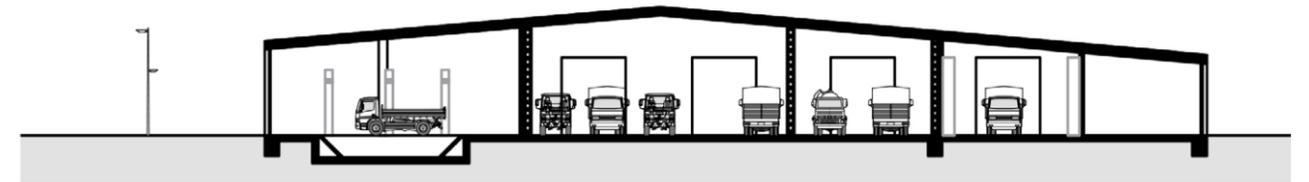
Schnitt B-B Rez B-B

M 1:500

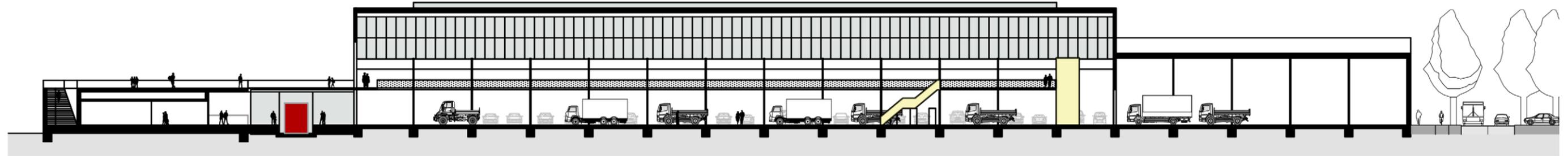


Schnitt D-D Rez D-D

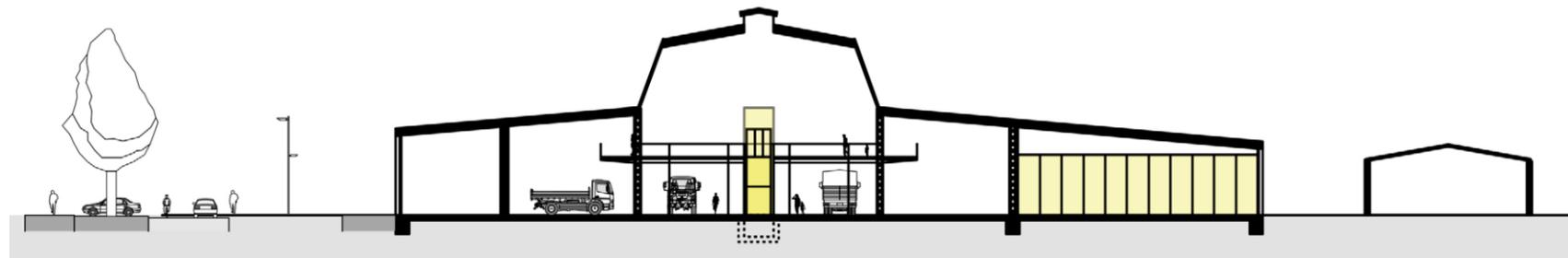
M 1:500



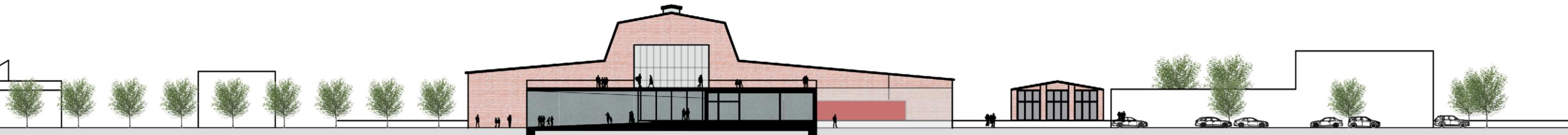
Schnitt E-E Pohľad E-E
M 1:500



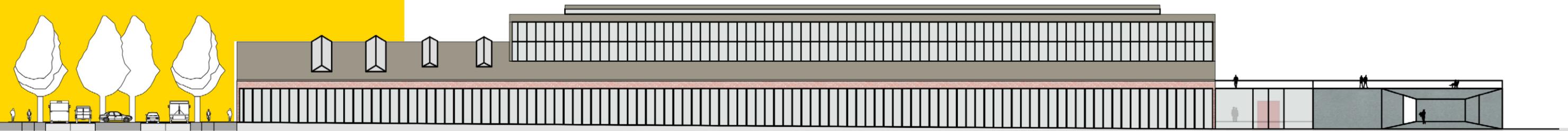
Schnitt C-C Rez C-C
M 1:500



Schnitt A-A Rez A-A
M 1:500



Ansicht Nordost Pohľad severovýchodný
M 1:500



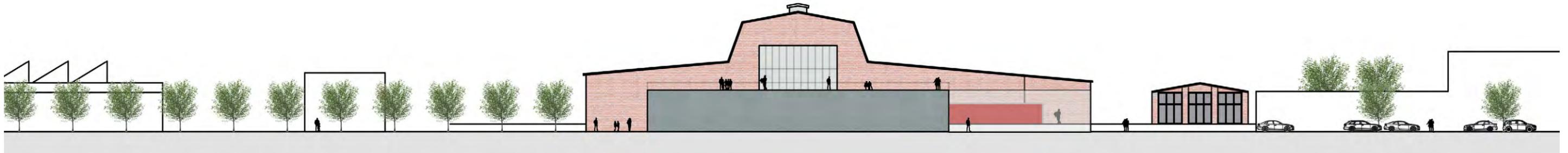
Ansicht Südost Pohľad juhovýchodný

M 1:500



Ansicht Nordwest Pohľad severozápadný

M 1:500



Ansicht Südwest Pohľad juhozápadný

M 1:500

