

Piotr Ciechanowski

BERLIN – GLOBALNA METROPOLIA? MIĘDZY MITEM A RZECZYWISTOŚCIĄ

Berlin, który przed wojną znajdował się w awangardzie europejskich metropolii i stanowił polityczne, gospodarcze i naukowe centrum Niemiec, w okresie zimnej wojny przeżył exodus głównych centrów decyzyjnych świata gospodarki i polityki. Socjalistyczny paradygmat rozwoju wschodniej części miasta i izolacja zachodniej spowodowały deformację jego struktury funkcjonalnej i przestrzennej. Podczas gdy zachodnie metropolie ulegały przekształceniom związanym z postępem naukowym i technologicznym oraz zmianami w międzynarodowym podziale pracy, Berlin stanowił miejsce konfrontacji ideologicznej dwóch wrogich systemów politycznych, która spychała miasto do roli peryferii rozwiniętego świata.

Upadek muru i w konsekwencji decyzja o przywróceniu miastu funkcji stolicy zjednoczonych Niemiec ustawiły go w nowej pozycji na mapie miast europejskich. W pojedynczości euforii wysunięto tezę, że Berlin może w szybkim tempie odzyskać utraconą pozycję i dołączyć do prestiżowego klubu miast „globalnych”, jakimi są Londyn czy Paryż.

Niniejszy artykuł ma na celu zapoznanie czytelników z trwającym już 10 lat procesem integracji niegdyś podzielonej metropolii, poszukującej nowej roli w jednoczącej się Europie.

1. Gospodarka

1.1. Berlin Wschodni

Zjednoczenie Niemiec odkryło nie tylko fatalny stan gospodarczy Berlina Wschodniego, ale i zapóźnienie strukturalne gospodarki Berlina Zachodniego. W efekcie unii gospodarczej, towarowej i socjalnej (przyjęcie prawodawstwa zachodnioniemieckiego) doszło do gwałtownej destrukcji struktur wschodnioniemieckiej gospodarki.

Przedsiębiorstwa wschodniobierlińskie cechowały: przestarzały park maszynowy, wysoka energo- i surowcochłonność, niska wydajność oraz przerost zatrudnienia, a także rozrośnięta biurokracja i infrastruktura socjalna. Ponadto kadra zarządzająca i wykonawcza nie posiadała kwalifikacji niezbędnych w warunkach gospodarki rynkowej. Wytwarzany produkt odbiegał jakością i estetyką od standardów zachodnioniemieckich. W konsekwencji wzrostu cen energii, surowców i siły roboczej drastycznie wzrosły koszty jego wytwarzania. W tym samym czasie Niemcy Wschodni, otrzymawszy do rąk markę zachodnioniemiecką, masowo odwrócili się od produktów wytwarzanych przez miejscowy przemysł,

wybierając towary wytwarzane na Zachodzie. Sytuację pogarszało dodatkowo załamanie rynku wschodnioeuropejskiego – dotychczas najważniejszego rynku zbytu dla gospodarki NRD.

Nieprzypadkowo mówi się, że pierwsze lata po zjednoczeniu to okres deindustrializacji landów wschodnich, w tym Berlina Wschodniego.

1.2. Berlin Zachodni

Konsekwencją izolacji Berlina Zachodniego była deformacja strukturalna gospodarki, charakteryzująca się niskim stopniem rozwoju sfery usługowej i nadmiernie rozbudowaną bazą przemysłową.

Wraz z upadkiem bloku wschodniego zanikła potrzeba utrzymywania stanu samowystarczalności miasta. Ogromne subwencje federalne, które przez 40 lat podtrzymywały wysoki standard życia „uwięzionych”, skierowane zostały do bardziej potrzebujących landów wschodnich (w tym do dzielnic Berlina Wschodniego). Dzielnice zachodnie utraciły status „wyspy” i stały się integralną częścią gospodarki niemieckiej.

Wspomniane subwencje odegrały bardzo pozytywną rolę, zapobiegając ucieczce kapitału i ludności w okresie zimnej wojny. Z drugiej strony ograniczały działanie mechanizmów wolnego rynku i rynkowej alokacji zasobów. Dodatkowo nie istniała presja konkurencyjna ze strony sąsiednich regionów, nie było więc konieczności podnoszenia efektywności i innowacyjności gospodarki oraz poszukiwania nowych rynków zbytu. W efekcie gospodarka Berlina Zachodniego była w bardzo ograniczonym zakresie wrażliwa na trendy zachodzące w światowej gospodarce.

Okres powojenny dla zachodnioeuropejskich metropolii oznaczał głębokie przemiany gospodarczo-funkcjonalne, wynikające z postępu technologicznego, zmiany potrzeb mieszkańców i globalizacji. Berlin Zachodni znajdował się poza głównym nurtem przemian. Miasto w zagrożeniu, odcięte od regionu, w znacznym zakresie uzależnione od pomocy państwa, borykało się w tym czasie z innymi problemami.

W pierwszych latach po zjednoczeniu Berlin Zachodni przeżył ogromny boom gospodarczy, którego powodem była słabość gospodarki otaczających obszarów. Przedsiębiorstwa zachodnie, wkraczające na rynek wschodni, otwierały swoje przedstawicielstwa, a miejscowi producenci znaleźli duży rynek zbytu z niezbyt wymagającymi klientami. W Berlinie Zachodnim można było znaleźć odpowiednio wykształconą kadre oraz infrastrukturę o parametrach podobnych do zachodniemieckich.

Postęp transformacji gospodarczej i społecznej Niemiec Wschodnich powodował, że atut ten odgrywał coraz mniejszą rolę, wzrastała natomiast konkurencja. W efekcie ożywienie było bardzo krótkotrwałe i poprzedziło recesję, uwidaczniającą potrzebę restrukturyzacji.

1.3. Rynek pracy

Proces restrukturyzacji gospodarki całego Berlina powoduje poważne napięcia i przekształ

Rys. 1. Stopa bezrobocia w Berlinie i RFN 1990–1998.

Źródło: *Statistisches Jahrbuch*, 1990–1997.

1.4. Nauka i technologie

Bazę gospodarczą współczesnych metropolii stanowią działy *high-tech*. Niezbędne dla rozwoju współczesnych miast jest więc istnienie bazy naukowo-badawczej. Stanowi ona o atrakcyjności ośrodka dla potencjalnych wysoko kwalifikowanych kadr. Obecność odpowiedniej bazy naukowej jest katalizatorem rozwoju nowoczesnych technologii i wdrażania w życie nowych idei. Od jakości tej bazy zależy rola i znaczenie miast na mapie świata.

Berlin posiada znaczne zaplecze naukowe i wykształconą kadre. W miejscowych uczelniach kształceni są fachowcy praktycznie wszystkich możliwych specjalności.

Rozbudowana baza badawcza jest pozytywnym spadkiem zimnej wojny. W okresie podziału wiele instytucji naukowych na wschodzie i zachodzie miało podobny profil działalności. Po zjednoczeniu niektóre instytucje badawcze uległy likwidacji, inne zostały połączone. Jeszcze inne wzajemnie ze sobą konkurują, co w przyszłości może pozytywnie wpływać na jakość oferowanych usług i prowadzonych badań.

W najbliższych latach głównym wyzwaniem dla miejscowych władz i środowiska naukowego będzie praca na rzecz podniesienia rangi istniejących placówek. W rankingach uczelni niemieckich placówki berlińskie znajdują się bowiem na odległych pozycjach – nieadekwatnych do potencjału.

Tab. 1. Berlińskie uczelnie publiczne i liczba ich studentów (1997/98)

Lp.	Nazwa uczelni	Liczba studentów
1	Freie Universität	43 393
2	Uniwersytet Humboldta	30 449
3	Uniwersytet Techniczny	32 237
4	Europejska Wyższa Szkoła Gospodarcza (Wirtschaftshochschule)	135
5	Akademia Sztuk Pięknych	4625
6	Wyższa Szkoła Sztuk Plastycznych Weißensee	543
7	Akademia Teatralna	191
8	Akademia Muzyczna	838
9	Politechnika	6387
10	Wyższa Szkoła Techniki i Gospodarki	7384
11	Wyższa Szkoła Pedagogiki i Służb Socjalnych	1317
12	Wyższa Szkoła Teologii Ewangelickiej	683
13	Wyższa Szkoła Teologii Katolickiej	608
14	Wyższa Szkoła Prawa i Administracji	2512
15	Federalna Wyższa Szkoła Administracji Publicznej	1326
Łącznie		132628

Założeniem polityki innowacyjnej Berlina jest stwarzanie korzystnych mechanizmów transferu technologii poprzez pomoc w inicjowaniu współpracy świata nauki i gospodarki. Polityka władz miasta dąży do wspierania głównie tych dziedzin, które w związku z istniejącym zapleczem i tradycjami mają największą szansę na dalszy rozwój. Zalicza się do nich głównie branżę transportową (inteligentne systemy sterowania ruchu), inżynierię środowiska, medycynę i biotechnologię oraz łączność i przetwarzanie informacji (*Wirtschaftsbericht*, 1998).

Intensywny rozwój tej ostatniej wiąże się, paradoksalnie, z zacofaniem systemu łączności w byłej NRD. Po zjednoczeniu Berlin zyskał najnowocześniejszy system łączności. Umożliwia on szybkie przesyłanie i przetwarzanie danych. W mieście istnieje najbardziej rozbudowana w Niemczech sieć światłowodowa. Ponadto z powodu podziału rządu na ministerstwa i instytucje, funkcjonujące w Bonn i Berlinie stworzono superszybką sieć, umożliwiając komunikację między ministerstwami (*Informationsverbund Berlin-Bonn*). Umożliwia ona prowadzenie wideokonferencji, szybką łączność internetową oraz cyfrową archiwizację danych. Również najważniejsze instytucje w mieście, takie jak Urzędy Senackie, centra informacyjne, placówki badawcze itd., włączone zostały w sieć łączącą 40 000 stanowisk komputerowych (*Wirtschaftsbericht*, 1998). Władze miasta pragnąc uczynić z Berlina najważniejsze w Niemczech centrum przetwarzania i przesyłu informacji, stworzyły inicjatywę o nazwie *Projekt Zukunft – Der Berliner Weg in die Informationsgesellschaft* (*Projekt Przyszłość – Berlińska Droga do Społeczeństwa Informacyjnego*). Ma ona popierać i wspomagać rozwój sieci poprzez włączenie do niej wszystkich instytucji politycznych, gospodarczych, przedsiębiorstw, instytutów badawczych, uniwersytetów, szkół oraz zwykłych obywateli. Na tej bazie możliwy będzie rozwój najnowocześniejszych dziedzin e-gospodarki.

1.5. Szanse rozwoju

Przyszłość gospodarki Berlina leży przede wszystkim w dalszej ekspansji sektora usługowego. Jeżeli w przyszłości miasto stawia sobie ambitny cel dołączenia do czołowych metropolii Europy, musi posiadać silny sektor usług tzw. IV generacji – związanych z postępowaniem technologicznym, operujących na rynku międzynarodowym. Obecnie największa szansa na dalszą ekspansję zarysowuje się w czterech dziedzinach:

a) media, działalność wydawnicza

W Berlinie znajdują się cztery poważne wytwórnie filmowe oraz dziesiątki mniejszych wysoko wyspecjalizowanych firm branży medialnej. MediaCity Adlershof, Studio Hamburger Gruppe, ServiceCentrum Meedientechnik oraz Medienfabrik i MediaPark umożliwiają produkcję filmową na najwyższym poziomie technicznym oraz posiadają wyrobioną markę na rynku niemieckim. Istnieje więc odpowiednia baza do dalszej ekspansji. Podobnie prezentuje się

sytuacja w sektorze wydawniczym. W dziedzinie publikacji książek i prasy Berlin zajmuje czołową pozycję na mapie Niemiec. Istnieją liczne drukarnie i firmy wydawnicze. Niestety, miasto nie odgrywa roli ośrodka opiniotwórczego wiodącego w skali kraju. Choć wydaje się tutaj wiele tytułów prasowych, to mają one przede wszystkim charakter regionalny.

b) targi i kongresy

Kompleks kongresowo-wystawienniczy o nazwie Internationale Kongress Center, wybudowany w końcu lat siedemdziesiątych w Berlinie Zachodnim, stwarza doskonale warunki dla rozwoju tej dziedziny usług. Już w obecnej chwili odbywa się w Berlinie wiele znanych na świecie imprez targowych – takich jak Międzynarodowa Giełda Turystyczna, Wystawa Technik Komunikacyjnych czy Targi Rolne (*Grüne Woche*). W obecnej chwili miasto dysponuje 160 000 m² powierzchni wystawienniczej, zaś rocznie odbywa się około 30 imprez targowych, w których znaczny odsetek uczestników stanowią firmy zagraniczne. Jako centrum kongresowe Berlin znajduje się już w tej chwili w niemieckiej czołówce. W 1997 r. odbyło się tutaj 71 wielkich konferencji, które liczyły sobie ponad tysiąc uczestników (*Wirtschaftsbericht*, 1998). Niewątpliwie sprzyjający klimat dla rozwoju tej funkcji stwarza odzyskanie przez Berlin funkcji stołecznej.

c) turystyka

Od chwili zjednoczenia Berlin przeżywa gwałtowny wzrost liczby turystów. W 1997 r. miasto odwiedziło 3,5 miliona turystów, z czego jedną czwartą stanowili cudzoziemcy. W latach 1993–1998 zbudowano wiele nowych hoteli, a liczba łóżek w nich wzrosła o 7300 miejsc (w następnych latach ma przybyć dodatkowo 15 000) (*Wirtschaftsbericht*, 1998). Obecny i przyszły wzrost związany będzie głównie z funkcją stołeczną. Znaczny udział w ruchu turystycznym odgrywają też targi, kongresy i imprezy kulturalne. W mieście dzięki podziałowi istnieją liczne instytucje kulturalne. Prawie każda instytucja kulturalna na zachodzie ma własny odpowiednik na wschodzie, w związku z czym miasto dysponuje 180 muzeami, 60 scenami teatralnymi, 3 operami, dwoma filharmoniami, wreszcie licznymi kabaretami i rewiami (*Raumordnungbericht* 1998). Rokuje to pozytywnie rynkowi turystycznemu.

d) bankowość, ubezpieczenia

W Berlinie zlokalizowane są centrale 23 instytucji kredytowych, z czego 6 stanowią towarzystwa kredytowe, 12 to banki regionalne, a 5 banki prywatne. Ponadto znajduje się tu 113 oddziałów i przedstawicielstw innych banków. Wbrew oczekiwaniom władz miasta, główne niemieckie banki nie kwapią się do przenoszenia tutaj swoich central. Najczęściej lokalizują one w Berlinie oddziały regionalne, mające zawiadywać placówkami rozmieszczonymi na terenie Niemiec Wschodnich.

W Berlinie zlokalizowały swoje siedziby także 23 instytucje ubezpieczeniowe, dzięki czemu należy on do głównych ośrodków w tym sektorze. W związku

z liberalizacją rynku ubezpieczeniowego – w ramach wspólnego rynku UE – najprawdopodobniej dojdzie w przyszłości do rozmaitych przejęć i fuzji, które mogą albo wzmocnić, albo osłabić pozycję miasta w tej dziedzinie. Ogromnym atutem miasta, dającym mu przewagę w walce o utrzymanie wiodącej pozycji „stolicy niemieckich ubezpieczeń”, jest przeprowadzka z Bonn reprezentanta firm ubezpieczeniowych – Stowarzyszenia Niemieckich Przedsiębiorstw Ubezpieczeniowych (GDV).

Nie należy jednak liczyć, że w dającej się przewidzieć przyszłości Berlin może odebrać przydomek „bankiera Niemiec” Frankfurtowi.

2. Inwestycje – tworzenie globalnej przestrzeni

Rynek budowlany w Berlinie – choć jego dynamika słabnie – nadal należy do najatrakcyjniejszych na świecie. Trwa budowa wielkich kompleksów biurowych, administracyjnych, osiedli mieszkaniowych oraz renowacja istniejącej zabudowy. Ponadto ogromne kwoty przeznaczają się na modernizację i budowę infrastruktury technicznej, w szczególności transportowej.

Budowa kompleksu rządowego, odbudowa Friedrichstrasse i Placu Poczdamskiego przyczyniły się do rozkwitu rynku nieruchomości, dzięki czemu miasto stało się najatrakcyjniejszym rynkiem dla firm budowlanych, zajmujących się obrotem nieruchomościami oraz developerskich. Niestety, nie potrafiły z tego skorzystać firmy berlińskie. Tutejsze przedsiębiorstwa branży budowlanej od czasu zjednoczenia znajdują się w bardzo złej kondycji finansowej i stale redukują zatrudnienie.

Napór inwestorów budowlanych powoduje potrzebę sprawnej ich obsługi, a przede wszystkim wymaga utrzymania prawidłowych relacji przestrzennych. Po zjednoczeniu obu części miasta pierwszoplanową koniecznością stało się stworzenie nowego planu zagospodarowania przestrzennego, uwzględniającego nową sytuację. Plan dla zjednoczonego miasta uchwalono w ekspresowym tempie już w 1994 r. (FNP 94). Reguluje on zasady zagospodarowania przestrzeni miasta, jest instrumentem umożliwiającym ocenę proponowanych projektów inwestycyjnych. FNP 94 umożliwia szybkie wdrażanie nowych projektów inwestycyjnych w sposób uporządkowany i miastotwórczy. Rozbudowywany jest o nowe bloki branżowe, z roku na rok tworząc coraz bardziej spójny i czytelny dokument. Ponadto stanowi on podstawę do tworzenia szczegółowych planów zabudowy, sporządzanych przez władze poszczególnych dzielnic – obejmujących mniejsze kwartały miasta i poszczególne działki budowlane.

Dla najbardziej prestiżowych części Berlina rozpisywane są konkursy na koncepcję ich zagospodarowania, w których uczestniczą najbardziej znani na świecie urbaniści i architekci. W takich miejscach najczęściej realizuje się duże projekty, stanowiące funkcjonalną całość. Dzięki temu powstają dobrze wkomponowane w otoczenie kompleksy urbanistyczne. Tego typu projekty wymagają jednak zaangażowania dużych i bogatych inwestorów.

2.1. Friedrichstrasse

Ulica ta przed wybuchem wojny należała do najbardziej ekskluzywnych ulic świata. Była salonem i oknem wystawowym Berlina. Przy niej zlokalizowane były ekskluzywne hotele, sklepy i restauracje, a życie towarzyskie tętniło prawie przez całą dobę. W wyniku alianckich bombardowań została w znacznej mierze zniszczona. Po wojnie przebiegała tędy granica podziału miasta, a co za tym idzie, jej znaczenie uległo marginalizacji. Po upadku muru przystąpiono do jej odbudowy z zamiarem przywrócenia dawnej świetności.

Mimo licznych inwestycji Friedrichstrasse nie odzyskała swojego przedwojennego kolorytu. Głównym powodem jest to, że berlińczycy niezbyt chętnie odwiedzają to miejsce. Trudno jest dokonać zmian w przyzwyczajeniach ludzi, którzy przez dziesiątki lat przyzwyczaili się do innej topografii miasta. Dodatkowo wiele ekskluzywnych domów handlowych i restauracji, zlokalizowanych w nowo powstałych gmachach, ze względu na ceny jest niedostępnych dla wielu mieszkańców – szczególnie wschodniej części miasta.

2.2. Plac Poczdamski

Najbardziej prestiżowym miejscem w dzisiejszym Berlinie staje się Plac Poczdamski – największy plac budowy na świecie. Od początku cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem turystów, chcących na własne oczy zobaczyć jedno z największych przedsięwzięć logistycznych współczesnego świata.

Przed wojną znajdowało się tutaj berlińskie city: urzędy, biura, kina, teatry itd. W tym miejscu swoje siedziby miały największe niemieckie i światowe koncerny, banki, giełda oraz wiele innych ówczesnych instytucji. Plac Poczdamski był wówczas najbardziej ruchliwym skrzyżowaniem w Europie (zainstalowano tu pierwsze światła sterujące ruchem). W wyniku działań wojennych city uległo zniszczeniu, a w wyniku podziału miasta obszar stał się martwym punktem, stanowiącym strefę graniczną pomiędzy wrogimi państwami. Po zjednoczeniu zapadła decyzja o odbudowie i przywróceniu sercu miasta dawnej świetności. W projekt zaangażowały się największe światowe i niemieckie koncerny: Daimler-Benz/Debis, ABB, Sony, Hertie. Rozpisano konkurs na koncepcję urbanistyczną obszaru, który wygrał znany włoski urbanista Renzo Piano. Podobne konkursy zostały rozpisane na projekty poszczególnych gmachów i budynków.

Plac Poczdamski z założenia ma być łącznikiem między głównymi centrami miasta, tj. Berlina Wschodniego (City Ost) i Zachodniego (City West), które choć istniały również przed wojną, to swoją wielkość i znaczenie zawdzięczają podziałowi miasta.

Plan zabudowy tego liczącego 51 ha obszaru zakłada budowę około 1,1 miliona m² powierzchni użytkowej, która w 50% ma być przeznaczona pod biura, 20% dla handlu, 5–10% dla gastronomii, hoteli i instytucji kulturalnych

i wreszcie 20% pod zabudowę mieszkaniową (*Baukammer Berlin*, 1996). Mają tu zostać zastosowane najnowocześniejsze urządzenia komunikacyjne, łączące obszar z innymi częściami miasta. W tym celu budowany jest nowy regionalny dworzec kolejowy, linia metra i tunel dla kolei miejskiej, dalekobieżnej i ruchu samochodowego. Dwa najważniejsze kompleksy urbanistyczne zrealizowane zostały przez firmy Daimler-Benz/Debis oraz Sony.

Pierwsza z firm na obszarze 6,8 ha zbudowała kompleks biurowo-hotelowo-handlowo-kulturalno-mieszkaniowy, zaprojektowany przez francusko-niemiecki zespół (Piano/Kohlenbecker). Uroczyscie otwarty 2 października 1998 r., kosztował prawie 4 miliardy marek. W jego skład wchodzi 19 budynków, 10 ulic, 110 sklepów, 30 restauracji, 620 mieszkań, a ponadto kasyno, trójwymiarowe kino (symulujące wirtualną rzeczywistość), największy w RFN kompleks kinowy z 19 salami i teatr muzyczny. Oczywiście, są również sklepy i biura. Powstały obiekt z założenia ma być atrakcją architektoniczną Berlina oraz wizytówką firmy. Zastosowano tu najnowocześniejsze rozwiązania w budownictwie. Zespół ten ma bezpośrednie podziemne przejścia prowadzące do metra i kolei miejskiej.

Kompleks Sony powstaje na działce o wielkości 26,4 ha. Ma w nim zostać zlokalizowana europejska centrala firmy. Pozostałe części przeznaczone zostaną na biura do wynajęcia i mieszkania. Znajdzie się tu siedziba niemieckiej filмотeki, mediateka oraz galerie. Ważnym punktem jest tzw. Forum, stanowiące centralną część kompleksu, które będzie miejscem konferencji, wystaw i innych prezentacji.

Z dnia na dzień zarysowuje się ostateczny kształt Placu Poczdamskiego, który stanowić będzie niewątpliwie wizytówkę Berlina w XXI w. Powstające budowle charakteryzuje rozmach, jaki spotkać można w największych metropoliach świata.

Otwartym pytaniem pozostaje to, jakie firmy zainstalują tutaj swoje biura, a przede wszystkim jaki będzie ich status. Najistotniejsze jest bowiem, czy ulokują się tutaj faktyczne centrale decyzyjne „globalnych graczy”, czy głównie ich przedstawicielstwa i oddziały.

Krytycy twierdzą, że Berlin nie potrzebuje tak ogromnego kompleksu biurowego, a rozmach, z jakim budowany jest Plac Poczdamski, to wynik pojedynczości euforii i najzwyczajszej gigantomanii. Faktem jest, że wiele z powstałych obiektów nie może znaleźć najemców, chętnych zapłacić za posiadanie lokalu w prestiżowym punkcie miasta. Krytykowana jest także wysokość budowli, a władze oskarża się o amerykańską berlińską przestrzeni.

Jak można przeczytać w jednym z artykułów poczytnego czasopisma *Der Spiegel* – „U Daimlera Piazza, w Sony Plaza, tak czy inaczej długie pasaży i pięknie brzmiące nazwy placów, które wszyscy nazywają forum lub atrium, ciągnące się bez końca arkady – tylko ludzi brak”. I rzeczywiście, przynajmniej obecnie Plac Poczdamski sprawia wrażenie miejsca opustoszałego, chłodnego i nieprzyjemnego dla ludzi. Michael Cullen, badacz historii Berlina, w jednym

ze swoich zgryźliwych artykułów poleca wszystkim zwiedzenie placu budowy, zanim znikną dźwigi i rusztowania, bo „tak wspaniale jak teraz nigdy już nie będzie”.

3. Globalne aspiracje

Kontrowersyjna decyzja Bundestagu z dnia 20 marca 1994 r. o przeniesieniu stolicy Niemiec z Bonn do Berlina niewątpliwie postawiła Berlin w nowej sytuacji na arenie międzynarodowej i dała miastu nowe możliwości rozwoju¹.

Pełna ocena wynikających z tego korzyści nie jest jeszcze możliwa, tym bardziej że proces przenoszenia instytucji rządowych opóźnia się i nabrął tempa dopiero w 1999 r. Rozpatrując polityczne korzyści stołeczności, trzeba podkreślić, że już w obecnej chwili zdecydowanie wzrosła polityczna rola Berlina na arenie krajowej i międzynarodowej. Na uwagę zasługuje fakt, że w najbliższych latach należy spodziewać się dalszego jej wzrostu, korelującego ze wzrostem roli Niemiec w polityce światowej. RFN do chwili zjednoczenia określana była jako synteza gospodarczego olbrzyma z politycznym karłem. W chwili obecnej dąży do zwiększenia swojej roli na arenie międzynarodowej². W ślad za tym Berlin stanie się beneficjentem polityki prowadzonej na szczeblu federalnym.

Pytaniem otwartym pozostaje natomiast wpływ integracji europejskiej na globalne aspiracje Berlina. Integracja prowadzi stopniowo do zmiany zakresu funkcjonowania państwa narodowego. Z jednej strony kolejne kompetencje leżące w gestii państwa przekazywane są na szczeble samorządowe, z drugiej – nasila się proces przekazywania części suwerenności do instytucji ponadnarodowych. Berlin odzyskuje więc stołeczność w chwili, gdy znaczenie poszczególnych stolic narodowych maleje.

Ponadto część ministerstw oraz instytucji o znaczeniu stołecznym pozostaje w Bonn. Pod naciskiem lobby bońskiego postanowiono nadać temu miastu „na otarcie łez” specjalny status miasta federalnego (*Bundesstadt*). Na tej podstawie postanowiono część ministerstw pozostawić w Bonn. Ministerstwa te będą miały w Berlinie jedynie przedstawicielstwa. Mechanizm ten ma działać również w odwrotną stronę – ministerstwa przeniesione do Berlina mają oddziały w Bonn. Rozwiązanie to, krytykowane jako przyczyna rozrostu biurokracji, prawdopodobnie w przyszłości ulegnie modyfikacji. Na razie jednak wciąż ono obowiązuje i osłabia już na starcie funkcję administracyjną miasta.

¹ O kontrowersyjności decyzji świadczy fakt, że została podjęta nieznaczną większością jedynie osiemnastu głosów. 338 posłów opowiedziało się za stolicą w Berlinie, 320 za pozostawieniem w Bonn.

² Przykładem może być uczestnictwo Niemiec w wojnie NATO–Jugosławia. Był to pierwszy w powojennej historii udział żołnierzy niemieckich w akcji zbrojnej poza granicami kraju, stanowiący dla opinii publicznej przełamanie ukstałtowanego po drugiej wojnie światowej i zakorzenionego w mentalności Niemców tabu.

Odrębną kwestią, stanowiącą wielki znak zapytania, pozostaje natomiast ocena wpływu powrotu stolicy do Berlina na stan gospodarki tego miasta i jego roli w zjednoczonych Niemczech i Europie. Czy decyzja ta przyniesie miastu wymierne korzyści gospodarcze i wzrost znaczenia w krajowym i międzynarodowym podziale pracy?

Przy ocenie tego czynnika należy brać pod uwagę strukturę polityczno-gospodarczą RFN, którą charakteryzuje daleko posunięta decentralizacja zarządzania i stanowienia prawa. W świadomości Niemców zakorzeniona jest specjalizacja branżowa poszczególnych miast i regionów. Frankfurt na mapie niemieckiej świadomości to miasto banków, Kolonia – miasto kultury, Düsseldorf – stolica nowoczesnej myśli technicznej. Na wspomnianej mapie Berlin prezentuje się mizernie i raczej negatywnie. Wzbudza obawy Niemców związane z faszystowską historią. W odbiorze społecznym jest miejscem, w którym rodziły się idee stanowiące przeciwieństwo wartości wyznawanych przez współczesną RFN. Berlin kojarzony jest z centralizmem, narodowym socjalizmem, dziedzictwem III Rzeszy i pruską butą. Podświadomie istnieje obawa, że zły klimat miasta może w przyszłości odciskać negatywne piętno na polityce RFN. Nowa stolica nie wzbudza więc entuzjazmu zarówno pośród zwykłych obywateli Niemiec, jak i elit. Zmiana wizerunku może być jednak trudna – z doświadczenia wiemy przecież, jak trudne jest łamanie istniejących stereotypów.

Zawiedli się wszyscy, którzy myśleli, że wraz z pojawieniem się nad Szprewą urzędów federalnych podążą za nimi również centrale decyzyjne niemieckich i międzynarodowych koncernów. Dziwić może taki tok myślenia, biorąc pod uwagę doświadczenia związane z Bonn. Miasto to nigdy (mimo stołeczności) nie stało się „ziemią obiecaną” dla świata niemieckiej, a tym bardziej międzynarodowej gospodarki. Nawet ośrodki opiniotwórcze zdecydowanie omijały nadreńską stolicę. Główne dzienniki, wydawnictwa i stacje telewizyjne zainstalowały się w innych metropoliach, w Bonn posiadały jedynie rozbudowane biura³.

Oczywiste jest, że funkcja stolicy przynosi Berlinowi wymierne i widoczne korzyści w postaci wzmoczonych inwestycji infrastrukturalnych, które w przyszłości mogą przełożyć się na bardzo konkretne profity gospodarcze. Choć po zjednoczeniu rozpoczęła się na ogromną skalę modernizacja sieci transportowej, telekomunikacyjnej itp. na terenie wszystkich landów wschodnich, to z pewnością największe nakłady i prace wykonano właśnie w Berlinie. Inwestycje publiczne w tym mieście nie otrzymałyby takiego wsparcia, nie byłyby przeprowadzone w takiej skali i z takim rozmachem, gdyby nie istniała potrzeba usprawnienia układu przestrzennego i transportowego na potrzeby stolicy.

Nie ulega wątpliwości, że w ciągu najbliższych lat miasto otrzyma sieć szybkich połączeń z innymi metropoliami. Powstaną nowe dworce kolejowe

³ Na przykład dwa główne dzienniki, *Frankfurter Allgemeine Zeitung* i *Süddeutsche Zeitung*, wydawane są kolejno we Frankfurcie nad Menem i Monachium (patrz *Magazyn Gazety Wyborczej* 1999, nr 18), największym skupiskiem wydawców prasowych jest jednak Hamburg, gdzie wydawane są główne niemieckie tygodniki, na przykład *Der Spiegel* i *Stern*

oraz lotnisko. Nadal ważą się losy budowy kolei magnetycznej Berlin–Hamburg. Zapadła wprawdzie decyzja o zaniechaniu budowy, ale należy liczyć, że w przyszłości pomysł zostanie podjęty ponownie. Ponadto w zakolu Szprewy powstaje nowoczesny i interesujący architektonicznie kompleks budynków rządowych i użyteczności publicznej. Dzięki temu zaniedbany obszar w rejonie dawnej granicy uzyskuje nowe oblicze, stając się tętniącym życiem i ciekawym z punktu widzenia turystycznego kwartałem miasta. Niebagatelne znaczenie ma także darmowa promocja miasta. Stolica państwa znacznie częściej ma szansę zaistnieć w mediach niż inne ośrodki. Wydarzenia i obrazy z miasta (nie tylko polityczne) coraz częściej pojawiają się w krajowych i międzynarodowych środkach masowego przekazu. Dla ośrodka o ambicjach globalnych fakt ten jest bardzo ważny. Stołeczny Berlin coraz częściej przyciąga także znane osobowości polityki, nauki i kultury. Najczęściej nie decydują się one na zmianę miejsca zamieszkania, ale sama ich obecność pomaga przezwyciężyć stereotyp prowincjonalności Berlina, funkcjonujący w świadomości Niemców i samych berlińczyków (Rawa, 1997).

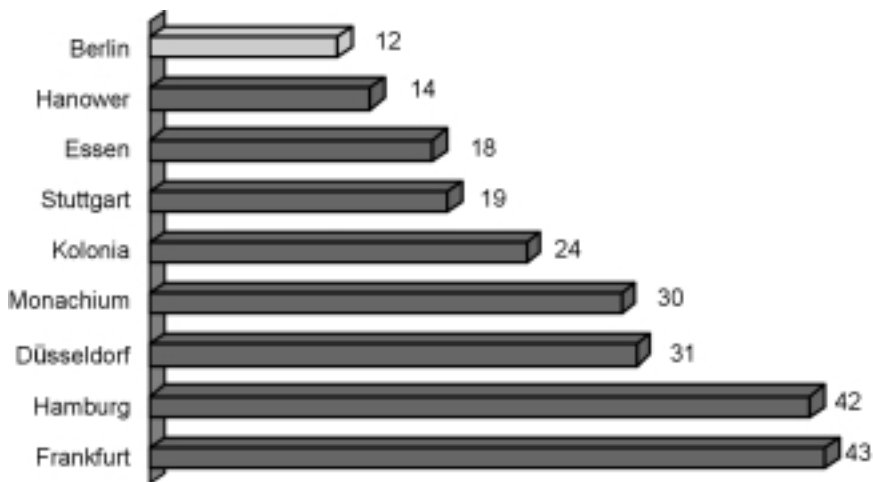
Podkreślić należy, że sam status miasta stołecznego dla wielu inwestorów stanowi magnes do zainstalowania choć części własnej działalności. Posiadanie biura w stolicy podnosi prestiż firmy i czasami pomaga w prowadzeniu interesów. Istnieje także grupa firm, które z racji swej działalności zmuszone są do prowadzenia lobbingu w kręgach rządowych. Najlepszym przykładem jest tutaj Plac Poczdamski, gdzie wielu inwestorów traktuje swoją obecność jako konieczność marketingową, a do dobrego tonu należy posiadanie neonu reklamowego na jednym z licznych budynków.

4. Globalne koncerty

Jednym z głównych wyznaczników roli miasta w międzynarodowych rankingach jest obecność znanych instytucji finansowych i przedsiębiorstw, prowadzących działalność na całym świecie. Oczywiście jest, że rozpatrując bazę gospodarczą miasta w kontekście globalnym, możemy brać pod uwagę jedynie firmy, które zlokalizowały tu swoje główne centrale, centra badawcze lub najważniejsze działy. Z tego punktu widzenia bardzo trudno jest uznać Berlin za miasto o wysokiej pozycji na mapie gospodarczej nie tylko świata, ale i Niemiec.

Z wykresu przedstawionego na następnej stronie wyraźnie wynika minimalne znaczenie Berlina nie tylko w skali globalnej, ale także niemieckiej. Spośród 500 najważniejszych niemieckich firm o największych obrotach (1994 r.) jedynie 12 to firmy berlińskie. Berlin wyprzedzają: Frankfurt nad Menem, Hamburg, Düsseldorf, Monachium, a nawet Hanower. Podobnie kształtuje się sytuacja w kategorii przedsiębiorstw zagranicznych, działających w Niemczech. Spośród 125 przedsiębiorstw europejskich o najwyższych obrotach (1997 r.) większość ulokowana jest w regionie Ren–Ruhra, Frankfurcie nad Menem i Monachium.

Rys. 2. Liczba central największych niemieckich koncernów w wybranych miastach RFN w 1994 r.



Źródło: Christian Callies, 1996, *Berlin auf dem Weg zur Global City*, Universität Bayreuth. Na podstawie danych z rankingu dziennika *Die Welt*.

Dla potwierdzenia warto przytoczyć dane międzynarodowe. Wiele mówi bowiem fakt, że w 1990 r. największa koncentracja central firm międzynarodowych w Europie występowała w Londynie (149) i Paryżu (107). Miasta te stanowiły zdecydowaną i odstającą od innych czołówkę. Z niemieckiej czołówki daleko za nimi plasował się Frankfurt nad Menem (30). Tymczasem w Berlinie swoje centra posiadało jedynie 5 firm z objętej klasyfikacją grupy (Callies, 1996).

Choć od tego czasu minęło 10 lat, nie doszło do żadnych zmian, które wpływałyby na zmianę preferencji firm globalnych. Światowe koncerny nadal bardzo konsekwentnie wybierają w Europie Londyn, Paryż i w mniejszym stopniu Brukselę, jako najkorzystniejsze miejsca do zainstalowania swojej centrali w Europie. Przedsiębiorstwa z kontynentu najchętniej lokalizują swoje siedziby w Paryżu. Bruksela jako stolica Unii Europejskiej jest ulubionym miejscem dla firm amerykańskich, które zakładają tutaj swoje europejskie centrale.

Po zjednoczeniu Niemiec władze Berlina postawiły sobie cel odzyskania przedwojennej czołowej pozycji w rankingu miast świata. 10 lat po zjednoczeniu nie można jednak powiedzieć, że nastąpił „marsz koncernów” do nowej stolicy. Firmy, które zdecydowały się na taki krok, policzyć można na palcach jednej ręki; należą do nich: Debis, Siemens Verkehrstechnik, europejska centrala Sony oraz niemiecka centrala Coca-Coli.

Wspomniana Debis jest siostrzaną firmą koncernu Daimler-Benz mającego siedzibę w Stuttgarcie. Wraz z zaangażowaniem się koncernu Daimler-Benz w budowę kompleksu na Placu Poczdamskim pojawiły się opinie, że przygotowuje

sobie on tam nową siedzibę. Dopiero w późniejszym czasie okazało się, że w powstającym ogromnym kompleksie siedzibę znajdzie jedynie centrala Debis. Pozostała powierzchnia zostanie wynajęta instytucjom, które powinny znajdować się w bliskim kontakcie z instytucjami rządowymi. Wyjaśniło się, że centrum ma stanowić przede wszystkim wizytówkę firmy (Callies, 1996).

W 1997 r. zarząd koncernu podjął kolejną korzystną dla Berlina decyzję o przeniesieniu do końca 1998 r. działu zbytu kolejnej z siostrzanych spółek, tj. Mercedes-Benz. Rozwiązanie to spotkało się jednak z ostrą krytyką rady zakładowej firmy, a realizacja przebiegała w atmosferze konfliktu („Daimler-Benz zieht...”, 1997). Obie decyzje dotyczą zaledwie małych części składowych ogromnego koncernu, nigdy nie było natomiast mowy o przeprowadzce strategicznych działów. Żadne przesłanki nie wskazują na to, by w przyszłości centrala Daimler-Benz miała zagościć w nowej stolicy.

Osobny, bardzo ciekawy przypadek przeprowadzki stanowi opisywany przez Ch. Calliesa przykład firmy Siemens (Callies, 1996). Firma ta zdecydowała się przenieść do Berlina dział inżynierii transportowej (Siemens-Verkehrstechnik). Decyzja podyktowana była tradycyjną obecnością w Berlinie kompleksu produkcyjnego i naukowego, działającego w branży transportowej. Niebagatelną rolę odgrywała też wielkość rynku zbytu w Berlinie i całych Niemczech Wschodnich, gdzie prowadzone są ogromne inwestycje w dziedzinie poprawy jakości i przepustowości systemu transportowego.

Szczególnie, symboliczne znaczenie ma fakt, że firma powstała i rozwinęła się w Berlinie, a dopiero po wojnie ulokowała centralę w Monachium. Tutaj znajdują się najważniejsze jej działy: finansowy, badawczo-rozwojowy, logistyczny, ekspansji i marketingu. Decyzja o przeniesieniu działu technik transportowych z miejscowości Erlangen wzbudziła nadzieje na powrót koncernu do Berlina. Wzmagały ją także przeciwstawne wypowiedzi osób związanych z koncernem: jedni dyskretnie napomykali o możliwości przeprowadzki, inni kategorycznie zaprzeczali.

Gdy zapadła ostateczna decyzja o przeniesieniu jedynie niewielkiego w skali koncernu działu, okazało się, że nastęcza to wielu nieprzewidzianych problemów. Jednym z najpoważniejszych jest problem kadrowy, gdyż pracownicy przeciwstawiali się przeprowadzce do Berlina. W przypadku koncernu działającego prawie we wszystkich krajach świata utrata wykwalifikowanej, specjalistycznej kadry, znającej problematykę poszczególnych rynków i posiadającej ugruntowane wieloletnią pracą kontakty, mogła prowadzić do eliminacji z rynku i poważnych strat. Władze koncernu zadecydowały więc, że przez pewien czas będą funkcjonować dwie powiązane ze sobą centrale – stara w Erlangen i nowa, stopniowo przejmująca kompetencje pierwszej – w Berlinie.

Informacje na temat skutków przeprowadzki tchnęły optymizmem. Jak stwierdził w jednym z wywiadów dyrektor berlińskiej centrali, „przynosi ona wymierne efekty ekonomiczne i kolejne kontrakty”. „Zagraniczni politycy, planujący rozwój transportu, przybywają na rozmowy do Berlina, nie zdecydowałoby się natomiast nigdy do odwiedzenia Erlangen” („Siemens Verkehrs-

technik...”, 1997). Wypowiedź ta może budzić jednak wątpliwości w obliczu faktu, że od siedmiu lat dział ten jest deficytowy i w 1998 r. pobił kolejny rekord strat (do 30 września 759 mln DM) („Większość Siemens...”, 1999).

Oba przytoczone przykłady przeprowadzek stanowią z pewnością poligon doświadczalny i do dnia dzisiejszego są przedmiotem badań, mających odpowiedzieć na pytanie o sposób przeprowadzania podobnych operacji oraz związane z tym koszty. Niemniej jednak doświadczenia firmy Siemens i decyzja o przeniesieniu kolejnego działu koncernu Daimler-Benz nie uruchomiły przysłowiowej lawiny, a nie ulega wątpliwości, że były uważnie obserwowane przez konkurencję.

Przypadki te pokazują jednak wyjątek, a nie regułę zachowań wiodących firm; nie zdecydowano się wszak na przeniesienie głównych działów, stanowiących filary działalności. Potwierdza się więc teza, że Berlin w przyszłości ma większą szansę stać się „siedzibą koncernów drugiej generacji i pewnych związanych ze specjalizacją regionu działów firm, niż przyciągnąć te, które należą do światowej czołówki” (Krätke). Jak stwierdził prezes organizacji zajmującej się promocją Berlina, *Partner für Berlin*, miasto nie ma szans na przyciągnięcie wielkich koncernów i powinno stawiać przede wszystkim na nową generację dopiero kształtujących się przedsiębiorstw, które być może w przyszłości odegrają znaczącą rolę w światowej gospodarce („Berlin setzt...”, 1997).

Świadomość ograniczeń oraz brak sukcesów dotychczasowej strategii rozwoju Berlina powoduje, że następuje ewolucja strategii marketingowej miasta. Po okresie euforii zaczęto bardziej realistycznie oceniać istniejące szanse i doszło do zmiany owej strategii. Wspomniana już *Partner für Berlin* w zaciągach o przyciągnięcie inwestorów, eksponuje takie walory miasta, jak: innowacyjna atmosfera, baza kulturalna i społeczny potencjał. W podobnym tonie utrzymane są wypowiedzi innych osób, twierdzących, że położenie na linii wschód–zachód, dokonywana restrukturyzacja i modernizacja stwarzają wyjątkowe warunki rozwoju nowych przedsiębiorstw, które dopiero próbują umocnić swoją pozycję na rynku⁴.

Wydaje się, że w swoich początkowych szacunkach władze miasta mocno przeceniły atuty Berlina oraz nie doceniły siły przyzwyczajęń ukształtowanych wśród decydentów świata gospodarczego, od lat przywykłych do istniejącego układu gospodarczego.

5. Metropolia regionu środkowoeuropejskiego

Peryferyjne położenie Berlina w stosunku do trzonu gospodarczego Europy, czyli obszaru ciągnącego się od Londynu aż do północnych Włoch (tzw. *Blue Banana*), który wytwarza prawie 60% dochodów Unii Europejskiej

⁴ Słowa te pochodzą od byłego Senatora do Spraw Rozwoju Miasta Volkera Hassemmera. Zob. „Berlin setzt...”, 1997.

(*Raumordnungbericht 1998*), oraz trzeźwa ocena atutów i słabych stron sprzyja budowie poglądu, że region Berlina⁵ winien pretendować do roli głównej metropolii Europy Środkowowschodniej i Skandynawii. Miasto winno starać się stanowić pomost kulturalny, gospodarczy i polityczny pomiędzy Skandynawią i innymi krajami basenu Morza Bałtyckiego a południową i zachodnią Europą. Sprzyjają temu:

- związki historyczne – Berlin zawsze odgrywał wiodącą rolę w niemieckiej polityce dotyczącej tego obszaru Europy,
- położenie w centrum kontynentu na granicy między krajami Unii Europejskiej a Europą Środkowowschodnią,
- obecność siły roboczej znającej realia gospodarki tak w procesie transformacji, jak i stabilnej gospodarki rynkowej,
- korzystne położenie komunikacyjne (autostrady, kolej), ciągle rozwijana i modernizowana infrastruktura,
- dobre wyposażenie instytucjonalne, rozległa sieć instytucji wspierających współpracę, liczne placówki kulturalne i naukowe – w regionie Berlin-Brandenburgia istnieje ponad 200 organizacji zajmujących się wspieraniem współpracy wschód–zachód (*Wirtschaftsbericht*, 1998),
- istniejąca baza produkcyjna i usługowa, stanowiąca w warunkach Europy Środkowowschodniej ogromny potencjał,
- poparcie finansowe jednego z najbogatszych państw świata.

Nie ulega zatem wątpliwości, że Berlin stałby się jedną z lepiej rozwiniętych metropolii i z uwagi na posiadany potencjał oraz położenie mógłby stanowić ośrodek dyfuzji innowacji, najważniejsze centrum naukowe, polityczne i gospodarcze regionu. Sytuacja taka sprzyjałaby budowie pozytywnego wizerunku miasta na arenie międzynarodowej. Obraz regionu – ośrodka współpracy europejskiej, eksporter *know-how* na wschód – mógłby w dalszej przyszłości owocować rozwojem nowych funkcji, charakterystycznych dla miasta globalnego.

Choć w regionie istnieje silny opór i niechęć wobec takiej właśnie roli Niemiec, to w związku z potencjałem ekonomicznym, politycznym i społecznym mają one największą szansę przewodzić tutejszej grupie państw. Region Berlin-Brandenburgia, ze względu na potencjał, stołeczność, istniejącą infrastrukturę, doświadczenie oraz fakt, że jest największym i najlepiej rozwiniętym regionem metropolitalnym w Europie Środkowowschodniej, stanowi najbardziej naturalny obszar do pełnienia takiej właśnie funkcji. Szczególnym atutem jest to, że Berlin może korzystać ze środków Unii Europejskiej przeznaczanych na współpracę z krajami trzecimi (INTERREG), dzięki czemu staje się pożądanym partnerem współpracy przynoszącej niebogatym sąsiadom środki na realizację wspólnych przedsięwzięć.

⁵ Rozumiany jako Berlin i Brandenburgia. Można wnioskować, że w przyszłości nastąpi zjednoczenie obu landów.

Środki te, wykorzystywane do budowy infrastruktury polepszającej dostępność regionów oraz tworzenia sieci wzajemnych powiązań pomiędzy ośrodkami miejskimi, dają unikatową możliwość kształtowania istniejących tu relacji przestrzennych i społecznych na korzyść Berlina.

6. Wnioski

Obecnie brak jest symptomów, które wskazywałyby, że Berlin może w dającej się przewidzieć perspektywie dołączyć do elitarnego klubu miast globalnych, do których zalicza się Nowy Jork, Paryż czy Londyn. Wbrew obiegowym opiniom, wielkie światowe koncerny nie przejawiają szczególnego zainteresowania Berlinem jako miejscem zawiadywania działalnością na światowych rynkach. Podobnie dzieje się ze światowymi organizacjami gospodarczymi. Berlin jednak ma szansę w nieodległej przyszłości odegrać rolę głównej metropolii Europy Środkowowschodniej. Spośród znajdujących się tutaj miast jest najlepiej przygotowanym i najmocniejszym finansowo ośrodkiem. Stołeczność i rozbudowywana infrastruktura staną się głównymi atutami miasta w XXI w.

Literatura

- Baukammer Berlin – Mitteilungsblatt für die im Bauwesen tätigen Ingenieure*, nr 2, Berlin 1996.
- „Berlin setzt auf die Jungunternehmer”, *Frankfurter Allgemeine Zeitung* z 1 lutego 1997, s. 18.
- Callies Ch., 1996, *Berlin auf dem Weg zur Global City*, Universität Bayreuth.
- „Daimler-Benz zieht mit Vertrieb nach Berlin”, *Frankfurter Allgemeine Zeitung* z 26 czerwca 1997, s. 18.
- Krätke S., *Berlin: Struktur-Anpassung oder „offener” Strukturbruch?* (materiały otrzymane od autora).
- Raumordnungsbericht 1998 – Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg*, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie des Landes Berlin, oraz Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg, Potsdam.
- Rawa U., 1997, *Hauptstadt der Verdrängung: Berliner Zukunft zwischen Kietz und Metropole*, Berlin.
- „Realkapitalistischer Proletkult”, *Der Spiegel*, nr 39 s. 224–225, Hamburg 1998.
- „Siemens Verkehrstechnik wächst weiter”, *Frankfurter Allgemeine Zeitung* z 12 czerwca 1997, s. 19.
- „Większość Siemens w Kraussmaffe”, *Rzeczpospolita* z 19 lipca 1999.
- Wirtschaftsbericht*, Senatsverwaltung für Wirtschafts und Betriebe, Berlin 1998.