

Virág Anett

A pályaudvarok 'Metropolisza' *Berlin, Hauptbahnhof*



KÉP1.

KÉPALÁÍRÁS: A város ikonikus épülete.

FORRÁS: Csúri Johanna

A doktori iskola berlini kirándulásának kezdő akkordját a Hauptbahnhof pályaudvara jelentette. Itt alakultak ki számunkra az első benyomások és a kezdeti kapcsolódási pontok a várossal. Leszállva a reptéri járatról, mintha a 20-as évek híres expresszionista filmjének, a Metropolisnak a világába csöppentünk volna: a hatalmas és légius belső teret különböző szinteken elhelyezkedő gyalogos passzázsok és a vasúti vonalakat kiszolgáló peronok szövik be, a szintek között mozgólépcsők és látványliftek szállítják a nyüzsgő tömeget. A vasúti funkciók mellett, üzletek és nagy választékú vendéglátóipari egységek várják a minden társadalmi rétegből kikerülő látogatókat. „Ez az épület inkább egy pláza jó vasúti kapcsolatokkal” — vélekedik Erő Zoltán építész Berlin legújabb pályaudvaráról. Ez a két ellentétes tempót diktáló tevékenység (közlekedés-időtöltés) láthatólag jól megfér egymás mellett.



KÉP2.

KÉPALÁÍRÁS: A 'Metopolisz'.

FORRÁS: Bujdosó Győző

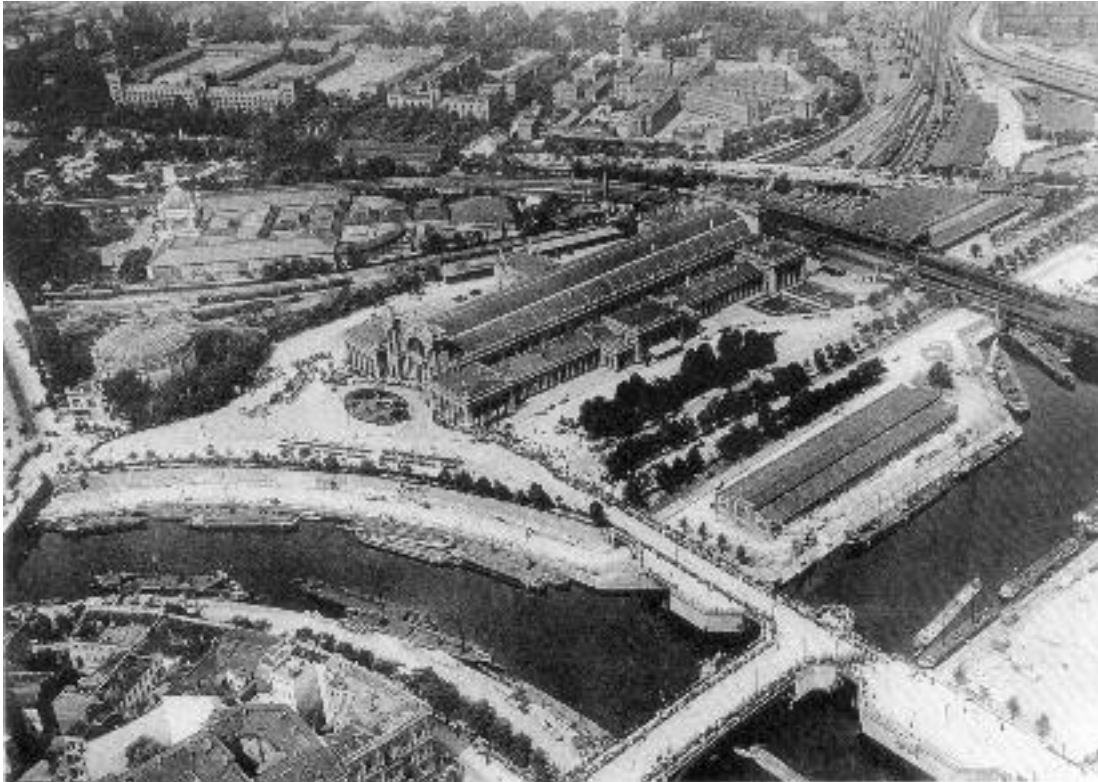
A mai Főpályaudvar körzete mindig is jelentős vasúti funkciót látott el. Berlin korábbi fejpályaudvaraiból kettő is ehhez a területhez köthető. A mostani helyszínhez egész közel, az Invalidenstrasse mentén létesült 1846/47-ben a Hamburger Bahnhof, majd 1868-ban a Spree folyó és a Humboldthafen által közrezárt területen újabb pályaudvarral bővítették a vasúti szolgáltatást. A Lehrter Bahnhof névre keresztelt állomás az ország távolsági, hannoveri vonalának indulópontját képezte.¹ Az új pályaudvar városi elhelyezkedésének és folyó menti helyzetének köszönhetően hamar központi közlekedési csomóponttá vált, idővel a Hamburger Bahnhof² feladatait is átvette. Az 1880-as években szükségessé vált az egykori vámvédőfalig közlekedő vasútvonalak folytonosság tétele, a tágabb belváros körül gyűrűt alkotó fejpályaudvaroknak a központtal történő összekötése.³ A városi és távolsági vonalakat egyaránt kiszolgáló vasútvonal a Lehrter Bahnhofnál a meglévő pályaudvarhoz képest merőleges, viadukton vezetett síneket és egy új megállóhely, a Lehrter Stadtbahnhof kiépítését jelentette. A Lehrter Bahnhof⁴ fogadó csarnokába a vonatok a viadukt alatt haladtak. Ez fejlődést hozott a vasút működésébe, de hiányzott egy észak-dél irányú kapcsolódás, amire már az 1910-es évektől kezdve voltak elképzelések, de ezek nem valósultak meg.

¹ Lehrte volt az első állomás Hannover tartományban, innen kapta az állomás nevét. A többi fejpályaudvarra is az volt a jellemző, hogy az egykori vámvédőfalig jöhettek be, és egy-egy irányt, körzetet szolgáltattak ki.

² Az épületet a kiüresedése után először vasúti múzeummá alakították át, ma kortárs kiállításoknak ad helyet.

³ Ostkreuz, Schlesischer vagy Ostbahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstrasse, Zoologischer Garten, Westkreuz.

⁴ A diadalívet idéző főhomlokzatával, a budapesti Keleti pályaudvar építészeti mintaként szolgálhatott.



KÉP3.

KÉPALÁÍRÁS: A vasút által elfoglalt terület 1910-ben.

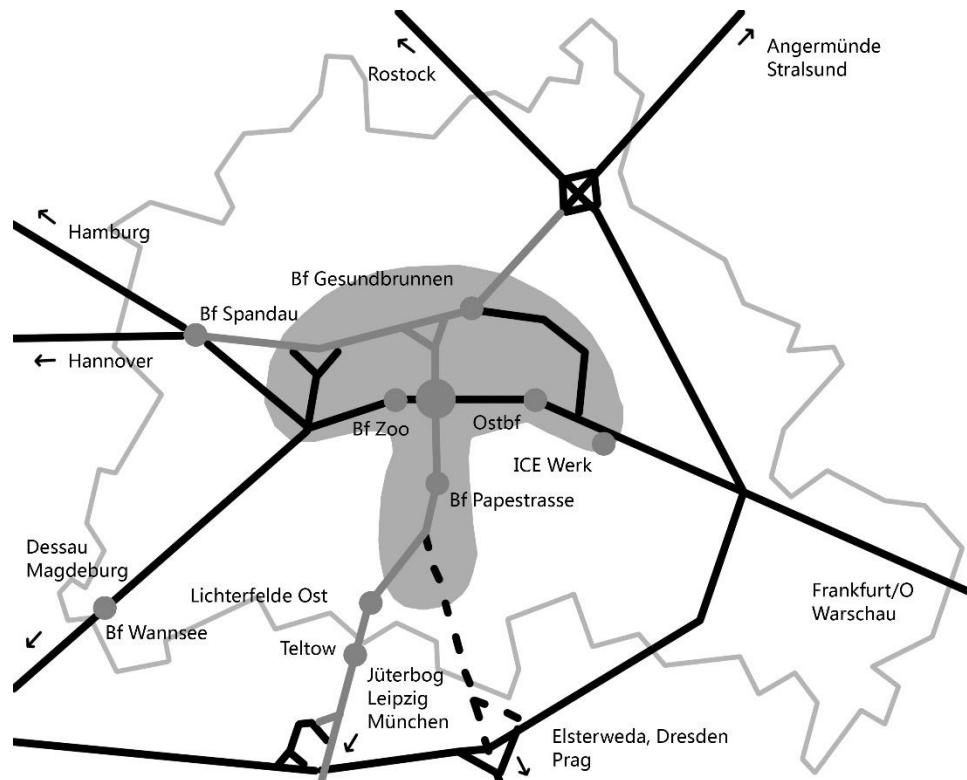
FORRÁS:

https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Berlin_Lehrter_Stadtbahnhof?uselang=de

A második világháborús bombázásokban súlyos károkat szenvedett Lehrter Bahnhof korlátozott formában még üzemelt a háború után, de 1951-ben végleg bezárták, majd lebontották. A Lehrter Stadtbahnhof a háború utáni évtizedekben hosszú ideig az NDK kezelésében volt, s csak a 80-as években került nyugat-berlini fennhatóság alá. A 80-as évek második felében fel is újították, ami a fogadóépület esztétikai és műszaki ráncfelvarrását, illetve a vágányok és a hidak felújítását jelentette.

A fal lebontása és a város egyesítése új helyzetet teremtett, napirendre került a közlekedési rendszer újraszervezése is. A vasutat illetően két koncepció került szembe egymással: a „Ringkonzept”, amely decentralizált módon a városi körvasúthoz kapcsolódva oldotta volna meg a távolsági pályaudvarok összekapcsolását, és a nyertes Pilzkonzept (Gomba koncepció),⁵ amely a Tiergartent észak–dél irányban átszelő alagút fúrását és a két tengely metszéspontjában kialakuló új vasúti gócpont (főpályaudvar) létesítését irányozta elő. Az új központ helyszínének megválasztása ismét vitát generált: az intenzív belvárosi szövetbe ágyazódott Friedrichstrasse állomásának átépítése és az egykori Lehrter Bahnhof körzete versenyzett a főpályaudvar szerepért. Mivel a belváros sűrűn beépített részének átalakításához túl sok mindent kellett volna megbolygatni, az új vasúti központ az egykori Lehrter Bahnhof és a nemrég felújított Lehrter Stadtbahnhof helyére, a kormányzati negyed tőszomszédságába került.

⁵ A projekt nevét a központi és a ráségítő pályaudvarokat összekötő, gomba formájú beavatkozási területről kapta. A vetélkedő koncepciókról: <https://signalarchiv.de/Meldungen/10001517>



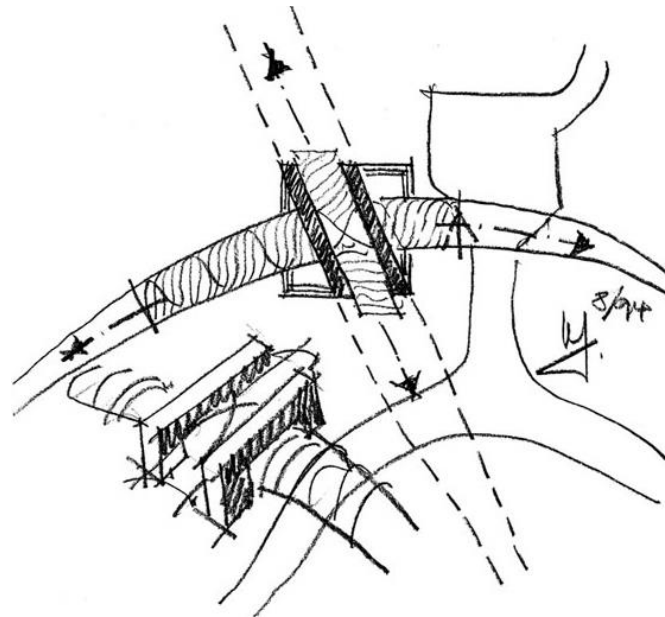
KÉP4.

KÉPALÁÍRÁS: A Gomba koncepció vázrajza

FORRÁS: <https://de.wikipedia.org/wiki/Pilzkonzzept>

Az új komplexum létesítésére nem írtak ki pályázatot, hanem két nagy német irodát kértek fel a tervezésre (Josef Kleihues és Gerkan, Marg és Partnerei), amelyek közül végül Gerkánék kapták a megbízást. Az építés nehézségei, az elhúzódó kivitelezés és újabb viták miatt csak 2006-ban adták át az épületet,⁶ amelyet magas műszaki színvonal, ugyanakkor azonban némileg idejétmúlt építészeti eszköztár jellemez. Az üveg köntösbe burkolt vasbeton-acél váz csupaszságát és az épület monumentalitását a befejezetlen környezet tovább hangsúlyozza.

⁶ De akkor is csak lóhalálában készült el a futball vb miatt. Bizonyos, az építészek által fontosnak ítélt változtatásokat a vasúttársaság nem egyeztetett velük. Ezért Gerkan perre vitte a dolgot, amelyet első fokon meg is nyert. <http://epiteszforum.hu/az-epitesz-es-a-szerzoi-jog-nemet-modra>



KÉP5.

KÉPALÁÍRÁS: Skicc az épület koncepcionális kialakításáról.

FORRÁS: <https://en.wikiarquitectura.com/building/berlin-central-station/>

A tervezők a belső kialakításánál a jó használhatóságra és az utasforgalom zavartalan áramlására törekedtek. A járatok tengelyek mentén történő elválasztása és a több szintre bontott útvonalak interferenciája adta az épület elvi rendszerét. A Deutsche Bahn (DB) vállalat által nyújtott szolgáltatásokat öt szinten osztották el. A hagyományos megoldástól eltérően, a térszín alá süllyesztve és a térszintől elemelten oldották meg vasúti közlekedést, így a köztes emeletek megmaradtak a gyalogosok számára. A földszinti sétány az utca folytatásaként viselkedik, ezáltal az épület kiküszöbölte a vasút által szétszabdalt városi szövet jellegzetes problémáját, létrejött a síkbeli és a térbeli összefonódás is.

Az érkezési és indulási oldal szerint megkülönböztetett hosszhajós kialakítást egy komplex hálózat váltotta fel. Az aulát egy kelet-nyugat irányú, a sínek ívét lekövető, 321 méter hosszú, 10 méterrel az utcaszint fölött haladó üvegcsarnokkal fedték le. Ezt egy észak-dél irányú, 160 méter hosszú másik csarnokkal keresztelték, amit két nagy, üzleteket és irodákat tartalmazó tömb fog közre. Az épület tömegalakítása egyértelműen tükrözi a járatok irányultságát és belső téri elosztást. A nagy üveg lefedések és a térbeli átlátások a légiesség érzete mellett az alsó szintek benapozását is biztosítják, ezáltal alig érzékelhető a peronok földalatti helyzete. Az S-Bahn vonalak lefedése nem zárul be, ami a nagy csarnokot egy fedett-nyitott térré változtatja. Ez a kialakítás segíti az óriási üvegfelületek túlmelegedése elleni küzdelmét.



KÉP6.

KÉPALÁÍRÁS: Bejárat az Invalidenstrasse felől.

FORRÁS: Bujdosó Győző

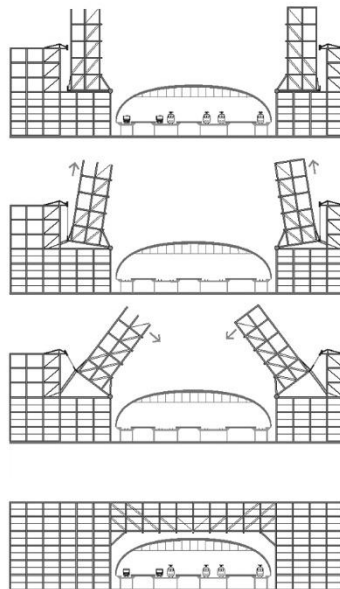


KÉP7.

KÉPALÁÍRÁS: A központi aula belső tere.

FORRÁS: Bujdosó Győző

A kényelmes és egyben jól használható pályaudvar kialakítását nemcsak a függőlegesen felfűzött átszállási lehetőségekkel és a járatok sűrűségével érik el. A fejlesztők a szolgáltatások színesítését főleg a közösségi kereskedelmi-szolgáltató funkciók tereire bízzák: elegáns bárók, különböző kategóriájú éttermek, 80 különböző üzlet, egy hotel és a hozzá tartozó wellnessközpont várja a fogyasztó vendégeket. A funkció bővülése a kellemesebb időtöltés mellett a fogadóépület bevételi forrását is adja. Az irodablokkok által biztosított munkahelyek, üzletek és az egyéb programok kínálata miatt a kihasználtság állandó. Nem véletlen tehát, hogy a napi 300 000 látogató közül csak 150-200 ezer az utas. A városi köztér szerepének intenzív felvállalása folytán sosem válik kihalttá vagy elhagyatottá a pályaudvar, biztonságos légkört teremt a használóinak.



KÉP8.

KÉPALÁÍRÁS: A szekezeti bravúr folyamatábrája.

FORRÁS: <https://en.wikiarquitectura.com/building/berlin-central-station/>

Az észak-déli összekötő alagút kiépítése és az egymásra merőleges irányú hálózattal rendelkező átmenő állomás kialakítása jól működő rendszert hozott létre. Az eszközváltás rendszerének és helyének logikus felépítésével a pályaudvar növelte mind a távolsági és a helyi utasok számát, ezáltal a belváros közúti forgalmának terhelését is csökkentette. Kezdetben ugyan még hiányos volt a beágyazottsága a közlekedési hálózatba, ugyanakkor a korábban fontos szerepet betöltő Ostbahnhof és a Zoologischer Garten forgalmát drasztikusan csökkentette. Ez sokakban ellenérzést váltott ki, újabb vitákra ad okot, mára azonban a helyzet – nem utolsósorban a főpályaudvar körüli fejlesztéseknek köszönhetően – nagyjából elfogadottá vált.

Az átszállási idő csökkentése, a távolságok optimalizálása és a jó megközelíthetőség érdekében a pályaudvar előterét is hozzácsatolták a beavatkozási zónához. Mivel az épület homlokzati kialakítása a tengelyek mentén megegyezik, az előtte elterülő tranzittér határozta meg a várossal való kapcsolatának minőségét. Míg a déli — Spree folyó felőli — oldal biztosítja a reprezentatív feltárást, városi agoraként viselkedik, az északi bejárat az eszközváltás lehetőségére és az egyszerű közúti megközelíthetőségre fókuszál. Ez a terület az egyéb használatú járművek kölcsönzésére is lehetőséget nyújt (autó, kerékpár). Kortárs épületekkel és építés alatt álló telkekkel tűzdelt sáv veszi körbe a Hauptbahnhof épületét. A folyamatosan fejlődő és változó városkép eredményeként jelentős minőségi különbséget lehet megfigyelni a két főbejárat és előtere között. A déli teresedés kontúrját a folyó és a beruházás részét képező új irodaépületek, hotelek adják, ezzel egy jó arányú közteret hoztak létre. Az északi oldalt a főúttal történő szétszabdalása és a függőleges térfalak hiánya egyelőre bizonytalanná teszik. De mára a terület egyértelműen felértékelődött, erről tanúskodik a város és a magánbefektetők által közös fejlesztésű, Europacity névre keresztelt átfogó projekt is, amelynek legfőbb célja egy vegyes-használatú, élhető, magas minőségű városrész létrehozása, s amelynek nagyrészt már elkészült beépítését szintén megtekintettük.



KÉP9.

KÉPALÁÍRÁS: Az épület látványa a Spree folyó felől.

FORRÁS: Bujdosó Győző



KÉP10.

KÉPALÁÍRÁS: A felértékelődött városi terület vonzása a folyó túlsópartján.

FORRÁS: Csúri Johanna

Elmondható tehát, hogy a pályaudvar az intenzív városi kapcsolatok, a hatékony közlekedési hálózat és a szolgáltatások színesedésének köszönhetően jól illeszkedik abba a folyamatba, amit általában a vasút reneszánszaként szoktunk emlegetni.

Források:

Berlin Lehrter Bahnhof. *Wikipédia*, 2018.

https://de.wikipedia.org/wiki/Berlin_Lehrter_Bahnhof (Utolsó elérés: 2018.09.01.)

Lehrter Stadtbahnhof. *Wikipédia*, 2018.

https://de.wikipedia.org/wiki/Berlin_Lehrter_Stadtbahnhof (Utolsó elérés: 2018.09.01.)

Pilzkonzept. *Wikipédia*, 2018

<https://de.wikipedia.org/wiki/Pilzkonzept> (Utolsó elérés: 2018.09.01.)

Berlin Hauptbahnhof. *Wikipédia*, 2018

https://en.wikipedia.org/wiki/Berlin_Hauptbahnhof

KUBINSZKY Mihály: Az új berlini főpályaudvar. *Magyar szemle*, Új folyam XV. 7-8. szám. 2017.

http://www.magyar szemle.hu/cikk/20060701_az_uj_berlini_fopalyaudvar (Utolsó elérés: 2018.09.01.)

HALÁSZ PÉTER: Tíz éves a főpályaudvar. *Regionalbahn*, 2016.

<http://www.regionalbahn.hu/2016/05/Berlin-Hauptbahnhof.html> (Utolsó elérés: 2018.09.01.)

Képek

<https://en.wikiarquitectura.com/building/berlin-central-station/>

<https://de.wikipedia.org/wiki/Pilzkonzept>

https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Berlin_Lehrter_Stadtbahnhof?uselang=de

Csúri Johanna képei

Bujdosó Győző képei