

Repülőtérből városi park

A tempelhofi szabadság

Az egykori Tempelhof repülőtér jelenleg „Tempelhofer Freiheit” néven városi parkként üzemel. Épületeibe különböző funkciók (hotel, étterem, startup irodák, stb.) költöztek be, egyes részek látogatható múzeumként működnek. A „szabadság” elnevezés különösen sokféle jelentéssel bírhat Berlinben, ahol lépten-nyomon az előző század történelmének megrázó fejezeteinek nyomaiba botlunk. (TEMPELHOF_1kép) Talán a múlt feldolgozásának egyik módja a német viszonylatban erősnek mondható alternatív kultúra jelenléte is. „Poor but sexy”¹ hirdeti a város szlogenje, aminek első felét Kelet-Európából érkező talán értetlenkedve fogadjuk, és csak Hamburg, Köln, Frankfurt és hasonló városokkal összehasonlítva kezdünk megérteni. A volt reptér és jelenlegi helyzete mintha egyszerre avatna be a város említett két vonulat által meghatározott sajátos hangulatába. (TEMPELHOF_2. kép) Az épületekben és létesítményekben megőrzött repülőtér funkció tekinthető egy érdekes, majd 100 éves epizódnak a terület történetében, amely a 18 században szintén a berliniek kikapcsolódását szolgáló parkként működött. Először a porosz hadsereg vásárolta meg és tartott rajta hadgyakorlatokat, majd a Tempelhofer Feld időről időre repüléssel kapcsolatos kísérletek színtere lett. (TEMPELHOF_3. kép) A nehezen irányítható hőlégballonokkal folytatott kísérletek után a Wright fivérek ezen a helyen nyitották meg a motorizált repülés korszakát 1909-ben. 1923-ban kezdte meg működését a folyamatosan bővülő berlini repülőtér, ami a világon elsőként közvetlen metrókapcsolattal is rendelkezett. 1926-ra a Luft Hansa A.G.-nek 64 járata volt, többek között Pekingbe és Dél-Amerikába is.² A repülőtér legnagyobb, ma is látható épületeinek fejlesztése 1933-ban indult meg, amikor a III. Birodalom minisztere, Hermann Göring vette át a repülésfejlesztés irányítását. Ernst Sagebiel építész (1892-1970) 1935-ben kezdte meg a tervezést a Führer ambíciózus elképzeléseinek megfelelően (a tetőre például 80 000 fős lelátó is készült volna, a Luftwaffe légbemutatóihoz). A munkálatokban jelentős szerepet kaptak kényszermunkatáborokból ide hurcolt munkások is. A II. világháború kitörése miatt a teljes program sohasem valósult meg, de Tempelhof így is korának legnagyobb és legmodernebb repülőterének számított. (TEMPELHOF_4. kép) Mind szerkezetekben, mind beépített anyagokban figyelemre méltó épület született,³ melyet Normann Foster nem véletlenül nevezett „minden repülőtér ősének”.⁴ Megjelenését tekintve az épületnek a III. Birodalom erejét is érzékeltetnie kellett, funkcionális kialakításában pedig minden az utasok kényelméről szólt. A gépek hatalmas konzolok alá állhattak be, ahonnan kb. 200 m-t kellett sétálni az épületig. Sagebiel számos funkcionális újítást vezetett be, amit később több hasonló léptékű reptér innen vett át (pl. utasok és csomagok számára külön szintek készültek).

¹ "Berlin is poor, but sexy." -Klaus Wowereit, Berlin volt polgármestere

² Flughafen Berlin Brandenburg / History <http://www.berlin-airport.de/en/company/about-us/history/tempelhof-airport/index.php>

³ A negyedkörkékely alaprajzú, 1230 méter hosszú hatalmas épületkomplexum nyelvezete és méretei is monumentálisak voltak: a rideg, mészkőlapokkal burkolt épületek háromszázezer négyzetméteren 9000 irodai helyiséget tartalmaztak. Kapacitása az akkori utasforgalom harmincszorosa volt. Vö. Flugdach und Prunkfassade. In: Schneider, Romana – Nerdinger, Winfried – Wang, Winfried (szerk.): *Architektur im 20. Jahrhundert. Deutschland*. Prestel Verlag, 2000, 234. Sagebiel tervezte egyébként Göring Légvédelmi Minisztériumának (Reichsluftministerium) épületét is (1934-35).

⁴ „Mother of all airports”. COMBERG, Ella: Berlin's Tempelhof Airport: Achieving Redemption Through Adaptive Reuse, *Archdaily*, 2018. máj. 29. <https://www.archdaily.com/895204/berlins-tempelhof-airport-achieving-redemption-through-adaptive-reuse/> ISSN 0719-8884 (utolsó elérés: 2018. 06. 20.)

A repülőtér történetének legemlékezetesebb időszaka az 1948-49-es szovjet blokád idején Nyugat-Berlint ellátó légifolyosó volt: a körbezárt város élelmiszer- és fűtőanyag ellátását 1948 júniusa és 1949 szeptembere között a szövetséges erők légi úton, majdnem 280000 berepülés során biztosították.⁵ A menetrendre jellemző, hogy egyes napokon a reptér 63 másodpercenként fogadta a gépeket. Aki nem tudott elsőre leszállni, Frankfurtig kellett visszafordulnia rakománnyal együtt, mert a leszállások sorrendjén nem volt idő változtatni. A balesetek összesen 77 pilóta életét követelték. Tempelhof a hidegháború ideje alatt sokak számára a Nyugat kapuja lett, miután az amerikaiak a repülőtér egy részét visszaadták a polgári repülésnek. 1975-től azonban Tempelhofnak ezt a funkcióját a francia szektorban létesített tegeli repülőtér vette át, Tempelhofot már csak üzleti és magánrepülés céljára használták akkor is, amikor az amerikaiak 1993-ban kivonultak Berlinből. Az ezredfordulón a városvezetés a város belterületén lévő repülőterek bezárását, és egy új központi repülőtér építését tervezte.⁶ (TEMPELHOF_5. kép) Tempelhof bezárása ellen aláírásgyűjtés indult. A kiírt népszavazás azonban eredménytelennek bizonyult, ekképp 2008-ban leállították a működését, így 2010-től a repülőtér területe Berlin legnagyobb parkja lett. A város vezetése a hatalmas területet túl értékesnek találta ahhoz, hogy teljes egészében beépítetlen maradjon, ezért a több mint 300 ha méretű terület egy részét (kb. 100 ha-t) olcsó lakásokkal tervezték beépíteni. Az elképzelések azonban a lakosság tiltakozása miatt mindeddig meghiúsultak.⁷ Sikerült viszont a tiltakozások ellenére a menekültek Berlin legnagyobb közösségi szálláshelyeként szolgáló enlávét létesíteni a területen, amely 256 lakókonténert, egy iskolát, három sportpályát, egy mosodát valamint egy „közteret” foglal magában. A konténerváros azonban kifejezetten ideiglenes jellegű, engedélye 2019-ig szól.⁸ Korábban a hangárokból alakítottak ki szükségsszállásokat.

Tempelhof mai állapotában továbbra is szabadidős tevékenységeknek (különösen népszerű a kite, futás, szabadtéri grill-sütés), koncerteknek, rendezvényeknek ad otthont. (TEMPELHOF_6. kép) Ha mai funkciójának megfelelően, közparkként közelítünk felé, már belépéskor szembesülünk azzal, hogy változatosan kialakított liget, padok, szökőkutak helyett végelethetetlen tisztásra érkezünk. Hagyományos (Tiergartenhez hasonló) parkká alakítás helyett a repülőtér jellegéhez igazodnak a funkciók is, melyekkel a városlakók belakják a hatalmas területet, színesítve a város közparkjainak palettáját. (TEMPELHOF_7. kép) Berlinről szerzett személyes tapasztalataim alapján a világviszonylatban is egyedülállóan mondható ez a központhoz közel elhelyezkedő, repülőtér méretű üres mező, amely azonban tulajdonképpen illeszkedik a város heterogén karakteréhez. „Berlin ist viele Städte” (Berlin sok város)⁹ vagyis egyértelmű központ nélküli, léptékét és jellegét tekintve sokféle településrész konglomerátuma – fogalmazták meg több korszakban és többféle formában a város elemzői.¹⁰ A második világháború pusztításai, majd az újjáépítés tömeges bontásai, a több évtizedes

⁵ A berepülésekben az amerikai, a brit, a francia, a kanadai, az ausztrál, az új-zélandi és a dél-afrikai légierő vett részt. https://en.wikipedia.org/wiki/Berlin_Blockade

⁶ A Dél-Kelet Berlinben kialakítandó Berlin Brandenburg központi repülőtér építése ismeretes módon botrányosra sikeredett: folyamatosan csúszó határidők és növekvő költségek jellemzik mindmáig. A tervek szerint már 2011 novemberében üzembe kellett volna állnia, de nyitását újabban is csak 2020-ra tervezik. Határozat született viszont arról, hogy a központi repülőtér megnyitása után fél évvel Tegelt is bezárják, helyén THE URBAN TECH REPUBLIC néven városi technológiák innovációs parkját akarják kialakítani. <https://www.berlintxl.de/>

⁷ „Irish Berliner”: Tempelhof: The mother of all 'abandoned' airports. *Abandoned Berlin* 2015. március 17. <https://www.abandonedberlin.com/2015/03/tempelhof-mother-of-all-airports.html?m=1#more> (utolsó elérés: 2018. 06. 20.) Tekintettel azonban az új lakások iránt mutatkozó feszítő igényre, a kérdés újra meg újra felmerül.

⁸ <https://www.berliner-zeitung.de/berlin/tempelhofer-feld-so-leben-die-fluechtlinge-im-containerdorf-30519934>

⁹ Vö. Düttmann, Werner: Apropos Stadtidee: Berlin ist viele Städte. In: *Stadtidee und Stadtgestalt: Beispiel Berlin*. Archibook, 1980, 12-17.

¹⁰ A 19. század második felében és a századfordulón területileg és lakosságát tekintve is rohamosan, „amerikai méretekben” növekvő város 1920-ban, Nagy-Berlin létrehozásával még egyszer hatalmas bővítésen

kettéosztottság folytán a heterogenitás és a szakadozottság tovább nőtt. Mindehhez, főként az egyesülés után, jelentős mértékben hozzájárult az ipar leépülése is. Ezért ma, majd három évtizedes intenzív újraépítési tevékenység mellett is megmaradt a részben az egyes városrészek eltérő fejlődéséből, részben pedig a történelmi kataklizmákból következő töredezettség. Rendkívül sűrűn beépített részek váltakoznak átmeneti állapotban lévő vagy laza beépítésű területekkel, minek folytán egyesek Berlin nagyváros jellegét is megkérdőjelezzik, mások beleszeretnek a hatalmas terekbe, szellősségbe. Mindez ugyanakkor pezsgő kulturális élettel, metropoliszhoz méltó infrastruktúrával és közlekedési rendszerrel párosul, amely vonzó helyé teszi Berlint – egyre inkább nemzetközi viszonylatban is. (TEMPELHOF_8. kép)

Mindezek tükrében Tempelhof végtelennek tűnő tere egyfajta ellenpontja, feloldása is az egykori hidegháború szimbólumává vált berlini falnak, melynek emléke átszövi a várost. Számomra így válik érthetővé, különösen szerethető helyé az elhagyott repülőtér, különleges emlékké a hatalmas téren szinte elvesző, majd ötvenezer fős koncert, a birodalmi épületek közt szabadon röpködő színes kite-ok, melyek ma is a béke hirdetői a háborús emlékek fővárosában.

Tempelhof – személyesen (Kiss Dávid¹¹)

Mivel semmilyen előzetes ismeretem nem volt a parkról, sokkhatásként értek a látottak. Ez a felfoghatatlanul nagy „erőd” meglehetősen ijesztő. Fokozza ezt a helyszínen a vizuális kommunikáció hiánya, nemigen éreztem magam otthonosan a Tempelhof „bejáratánál”, nem is tudtam pontosan mit keresek. Megkerülve az épületet, „kiskaput” találva a parkhoz világossá vált utam célja. Egy ekkora hatalmas terület, egyetlen fa, épület nélkül – sűrűn épített városi kontextusban – önmagában letaglózó látvány, maga a véget nem érő szabadság. (Összehasonlításképpen: Tempelhof nagyságrendileg akkora, mint a Tiergarten egésze.) Jelenleg a terület teljesen érintetlen, még a kifutópályák számozását jelző táblák is a helyükön maradtak, egyetlen pillanatra sem hagy elvonatkoztatni a környezet attól a tényről, hogy egy reptéren vagyok. És mégis egészen más, hiszen gyalog, biciklivel, gördeszkával, bárhogya... Vannak utak, de ezek nem kötelességet, csak lehetőséget jelölnek, hiszen arra megyek, és úgy, ahogyan csak szeretnék. És a legtöbb parknak tervezett parkkal szemben itt szeretnék is mindenfelé menni, felfedezni ezt az izgalmas ismeretlent. Egy kifutópályán gördeszkázni, reptéri felvezető úton futni, radartorony alatt piknikezni különleges élmény, ami az ott tartózkodó tömegek alapján ítélve nem is egykönnyen unható meg. Körbe érve kikristályosodik számomra, hogy jól meghatározott rendszer szerint alakulnak a helyi időtöltések. Van kijelölt területe a közösségi kerteknek, grillezőknek, kutyasoknak, gördeszkásoknak, de még a migrációs tábornak is. A terület léptékéből adódóan nagyon erős önálló légkört, külön világot teremt. És bár a várossal való kapcsolat erősödésére jelentős szükség van, azt gondolom ez a befelé fordulás – várostól elfordulás – jótékony hatással van a térélményre. Van bennem minimális félelem azzal kapcsolatban, hogy ezt a frissességét – és ezzel népszerűségét - elveszítheti a park azzal, ha a város a lakásépítési igények nyomásának engedve mégiscsak beépíti a terület egy részét vagy professzionális parkrendezésbe kezd. Jelenleg minden, amivel több a terület, mint amikor még reptér volt, alulról jövő, szinte spontán beavatkozás, ami igazi „berlini” hangulatot kölcsönöz neki. Kérdés, hogy a városi vezetés szintjén elhatározott további fejlesztések képesek lesznek-e illeszkedni ebbe a képbe, folyamatos fejlődést mutatva. Összességében számomra ez a látogatás egy felejthetetlen, sőt elemi élmény volt. A szabadság fogalmát tapasztaltam meg, úgy éltem meg, mint egy hatalmas játszóteret, ahol a kíváncsiságom kielégülhet.

ment át: a 8 városi, 59 községi jogú település és 27 gazdaság egyesítésével a város területe tizenháromszorosára, a lakosság száma pedig kétszeresére, 1,9 milliőről 3,8 millióra nőtt.

¹¹ Ötödéves építészhallgató.