

A berlini közlekedési hálózat mint a városi identitás része. A közlekedési hálózat információs rendszerének kialakítása

A városi közlekedési hálózatok a modern város szimbólumai. A város mentális képének meghatározó eleme az infrastruktúra, azon belül is a közlekedési hálózatok infrastruktúrája. Fejlett közlekedési hálózat nélkül nem beszélhetnénk modern városról sem. A közlekedési hálózatok azonban nemcsak az utazást, az A pontból a B pontba való eljutást jelentik, hanem a városi tér hatékony használatát is. Ebben fontos szerepet játszik a közlekedési hálózatok információs rendszere, amely segít a tájékozódásban, irányt mutat, térkép formájában sematizál, és egy átfogó struktúrált képet ad a városról. De ezen túlmenően a közlekedési hálózat és a róla alkotott kép a kollektív identitás részeként is megjelenik. Berlin esetében is a városi identitás része az összekapcsolt városi vasút, a Stadtschnellbahn (S-Bahn) és az Untergrundbahn (U-Bahn) hálózata, illetve e hálózat térképe. Egyszerre működnek a kollektív és egyéni identitás építményeiként és építőiként már a vasút 19. századi, illetve a városi tömegközlekedés századfordulós kiépítésétől kezdve.

A város második világháború utáni megosztottsága a közlekedési hálózatban is leképeződött. Az 1989-es városegyesítés után megkezdődött a közlekedési hálózatok összekapcsolása és reintegrációja is. Az U-Bahn esetében ez gyorsabban történt, az S-Bahn hálózat alakulása jobban kifejezte a város valós helyzetét: még 10 évvel az egyesítés után sem volt igazán egységes, csupán csak egyesített.

Míg a keleti oldal térképein Nyugat-Berlin üres foltként jelent meg, a BVG-West térképei sosem hagyták figyelmen kívül a keleti oldalt, így 1989 után ezt fejleszthették tovább. 1990 januárjára már térképészetileg kidolgozták a város két felének egyesítését. Az új térképeket kiplakátolták a metró aluljárókban, így azok is tudták használni, akik korábban nem rendelkeztek tudással arról, hogy milyen közlekedési hálózat része is az, amivel ők a keleti oldalon találkozhattak. Egy éjszaka alatt a korábbi 26 km-es közlekedési hálózat szakasza 135 km-esre bővült.

¹ Alapképzés II. éves kommunikáció szakos hallgató. A szöveg a szerző Berlin átváltozásai c. tárgyhoz készült vizsgadolgozatának része.

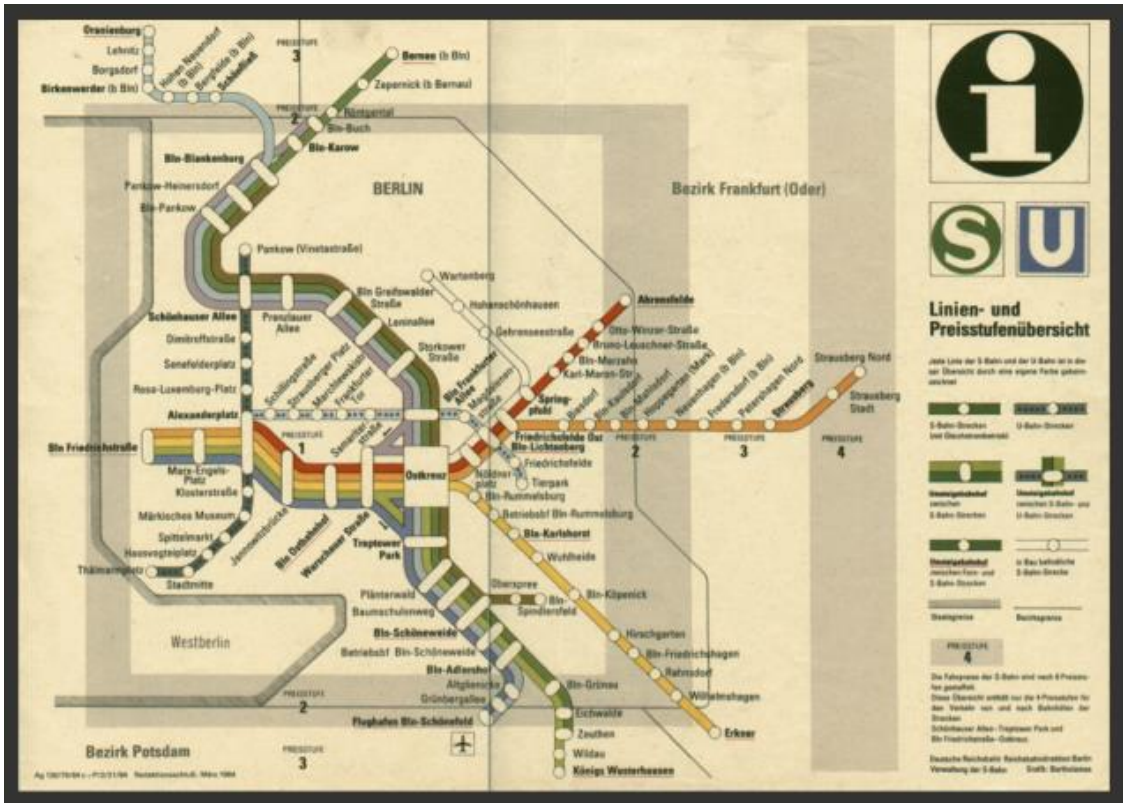


Figure 1 Kelet-Berlin közlekedési hálózatának térképe a fal leomlása előtt, Nyugat-Berlin nélkül

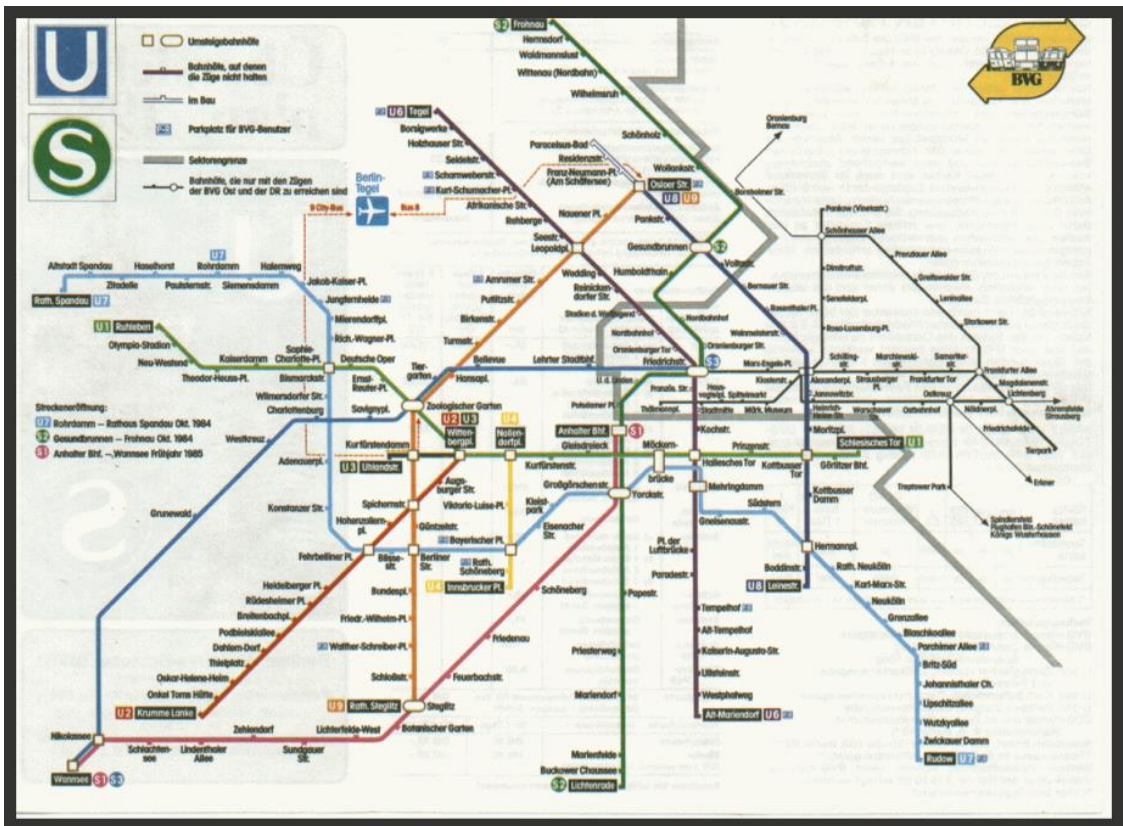


Figure 2 A Nyugat-Berlinben készült térkép 1984-ből, Kelet-Berlinnel együtt

A Fal leomlása a felfedezés intenzív időszakát indította el, ahogy a korábbi Kelet- és Nyugat-Berlin lakói hirtelen elkezdtek újra felfedezni a város azon részeit, amelyekkel hosszú ideig semmilyen kapcsolatuk nem volt. Ebbe a felfedezésbe beletartoztak a romokban álló közlekedési hálózatok és a használaton kívüli 'szellem-megállók' is. Az U-Bahn vonalán Jannowitzbrücke volt a legelső "szellem-állomás", amit már két nappal a Fal leomlása után megnyitottak. A jegyszedők és ellenőrök hamarosan feladták a díjbeszedést és a személyazonosításra szolgáló papírok ellenőrzését, ugyanis háromezer ember várakozott több mint négy órán keresztül azért, hogy felszállhassanak a legelső Nyugat-Berlinbe tartó U-Bahn szerelvényre. Azon a hétvégén több mint 800 000 korábbi kelet-német oldalon élő látogatta meg a Nyugat-Berlint, a BVG-West az átlagnál 2.6 millió utassal többet szállított, és néhány U-Bahn állomást kénytelenek voltak bezárni a tömeg miatt. 1989 decembere és 1990 áprilisa között további U-Bahn állomások nyíltak meg, 1991-ig pedig valamennyi, korábban használaton kívüli S-Bahn megálló is újra üzemelt, kivéve a Potsdamer Platz megállót, amely állomás 1992 márciusáig zárva maradt.

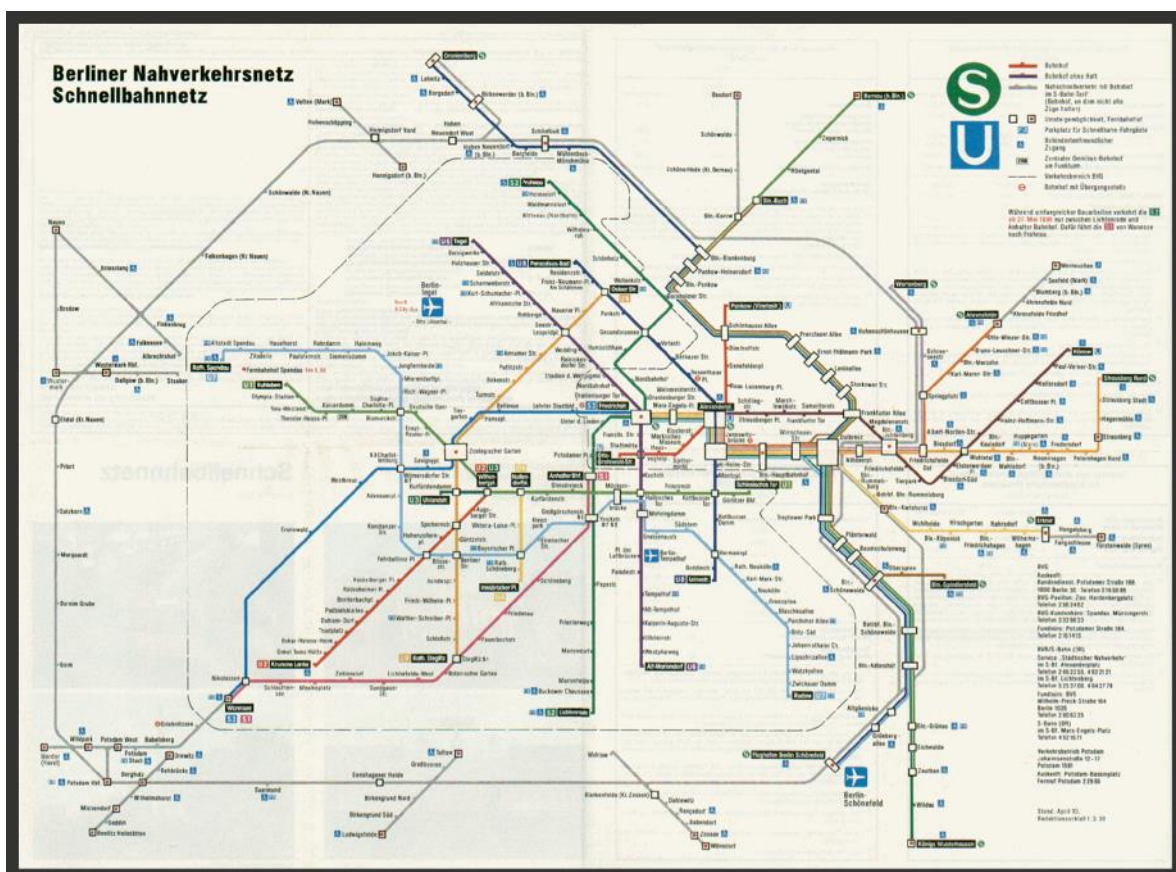


Figure 3 A legelső valóban integrált térkép Berlin közlekedési hálózatáról 1990-ből

Az információs rendszer megtervezését Erik Spiekermann és az általa vezetett MetaDesign nevű cég végezte. A térképen kívül terveztek a BVG-nek logót és betűtípust,

valamint egy standardizált wayfinding rendszert is a hálózat könnyebb használhatósága érdekében. A ma is használatban lévő térkép fontos eleme az FF Transit betűtípus, amit külön a berlini metróhálózat információs rendszeréhez terveztek. Jól olvasható groteszk betűtípus, ami illeszkedik a térkép geometrikus vonalaihoz. Ezen kívül ezt a betűtípust használják a BVG közlekedési hálózatában a tájékoztató jelek és táblák szöveges tartalmához is. Központi eleme volt ezeknek a terveknek a sárga és a piros szín használata, ami a BVG szerelvényein, buszain és villamosain is visszaköszön. Ezeket a színeket a BVG már 1928-tól kezdve használta annak érdekében, hogy standardizálja a villamosok megjelenését. Ugyanakkor a sárga szándékolta a New York-i taxikra, a piros pedig a londoni piros double-decker buszokra is utal, azok ikonikusságát tekintve példaképnek.

Spiekermann és a Metadesign által tervezett végleges integrált U- és S-Bahn térképet 1992 májusában mutatták be. A térkép új léptéket és geometrikus megjelenítést alkalmazott, eleve úgy tervezték, hogy a közlekedési hálózatok bővítései később megjeleníthetők legyenek a rajta. A város használhatósága érdekében jött létre, ugyanakkor a város folyamatos újraegyesülésének allegóriájaként is működött: a használaton kívüli vagy átépítés alatt álló vonalakat pontozással jelölték, megnyitásuk után pedig bekapcsolták őket a folyamatos vonalakkal jelzett működő hálózatba.

Ez az egyesítés akkor lett igazán teljes, amikor 2002-ben a Ringbahn-on² lévő utolsó rés is megszűnt. A Ringbahn nyolcszögű formája a mai napig is meghatározó eleme a térkép kompozíciójának és tükrözi a belvárosi részek egységét.

² A városi vasút tágabb belvárost körülölelő, 37 km hosszú körgyűrűje.



Figure 4 Az FF Transit beütípus és annak alkalmazása a BVG térképen

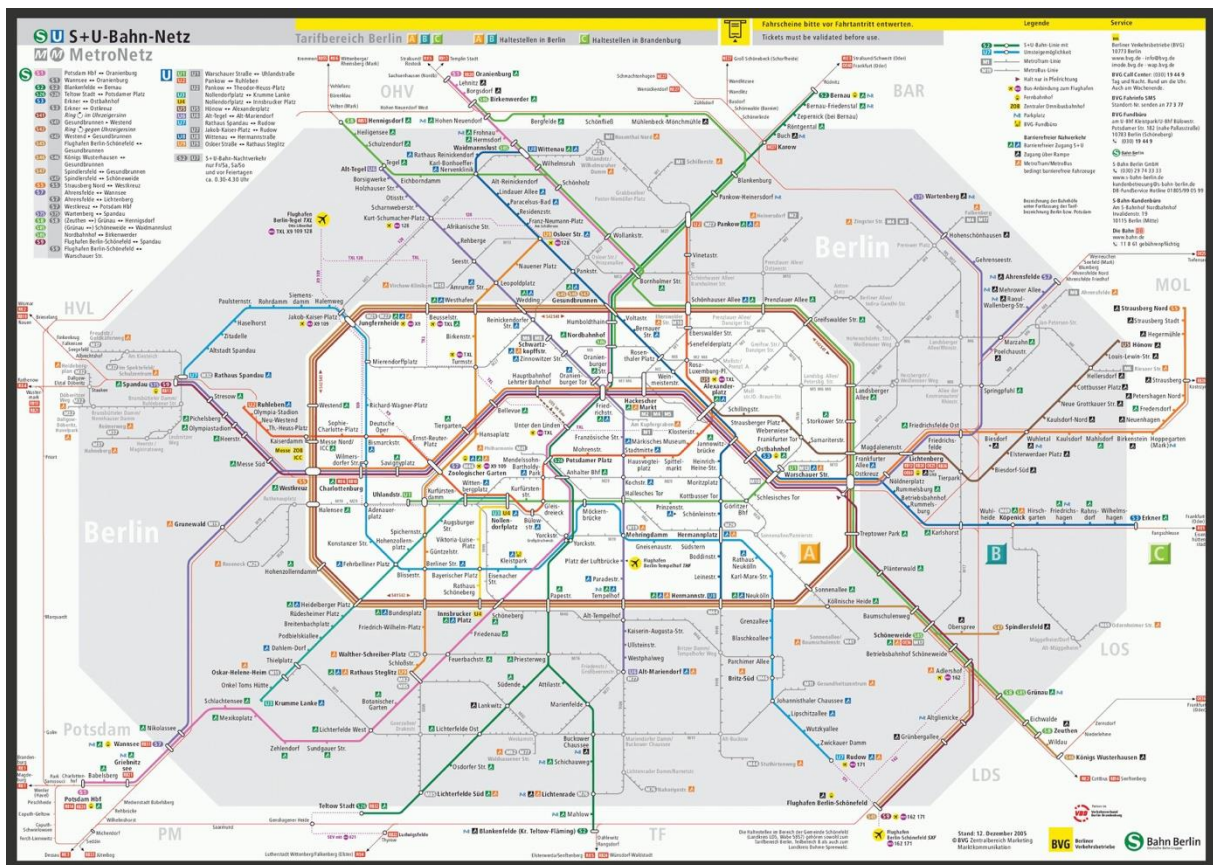


Figure 5 Az újraegyesített Berlin közlekedési hálózatának mai térképe (Erik Spiekermann, MetaDesign)

A térkép gyakorlati és kulturális jelentősége óriási: a mai napig folyamatosan készülnek a frissített változatai és számtalan formában sokszorosítják őket. Spiekermann maga is azt vallja, hogy egy design sikerét leginkább azon lehet megmérni, hogy mennyire vált egy adott kultúra részévé, mennyire használják fel szabadon, akár különböző célokra. Így például a berlini közlekedési hálózat térképének néhány éven belül játékos és kreatív változatai is megjelentek. A legelső ilyen alternatív térkép az U-Bahn centenáriumra készült el 2002-ben. Az eredeti térképen lévő megállók neveit humoros változatokra cserélték, amelyek a német főváros kulturális szcénájának különböző helyszíneire utalnak. Egy másik, szorosan az építészeti szakmához kapcsolódó példa a Goethe Intézet által kezdeményezett, bevándorló építészek számára készített közlekedési térkép, amelyen bejelölik a szakmai tájékozódás, oktatás, intézmények, kapcsolatfelvétel szempontjából fontos pontokat. A térképet, illetve a hozzá tartozó magyarázó információkat tartalmazó brosúra háromnyelvű: német, angol és arab. De van térkép a nyári fürdőhelyekről és a téli karácsonyi vásárról is.

Források

Merrill, S., 2015, Identities in transit: the (re)connections and (re)brandings of Berlin's municipal railway infrastructure after 1989. *Journal of Historical Geography*, Volume 50, October 2015, 76-91.

MetaDesign: <https://en.metadesign.com/>

Erik Spiekermann: <http://ideasondesign.net/speakers/speakers/erik-spiekermann/>

Térkép bevándorló építészek eligazítására:

http://www.goethe.de/lhr/pro/daz/integration/Fahrplan_fuer_Architekt-innen.pdf

Képek jegyzéke

Figure 1 Kelet-Berlin közlekedési hálózatának térképe a fal leomlása előtt, Nyugat-Berlin nélkül, Online elérhető itt: <http://yris.yira.org/essays/954>

Figure 2 A Nyugat-Berlinben készült térkép 1984-ből, Kelet-Berlinnel együtt, Online elérhető itt: <http://yris.yira.org/essays/954>

Figure 3 A legelső valóban integrált térkép Berlin közlekedési hálózatáról 1990-ből, Online elérhető itt: <http://yris.yira.org/essays/954>

Figure 4 Az FF Transit betűtípus és annak alkalmazása a BVG térképen, A kép a térkép egy részletének felhasználásával és az online is elérhető betűtípust illusztráló képek felhasználásával készült, Online elérhető itt: <https://www.fontshop.com/families/ff-transit> és itt: <https://i.pinimg.com/originals/45/39/8b/45398bce19e412c860db317605048679.png>

Figure 5 Az újraegyesített Berlin közlekedési hálózatának mai térképe (Erik Spiekermann, MetaDesign) online elérhető itt: <http://mapa-metro.com/mapas/Berlin/mapa-berlin-web.jpg>