

Kovács Tibor

A városzsugorodás jelensége Magdeburg példáján

„Néhányan azt állítják, a házak falakból állnak.
Szerintem ablakokból.”
(Friedensreich Regentag Dunkelbunt Hundertwasser)

Zsugorodó városok – bővülő problémák

Amikor a posztmodern kor urbanizációs folyamatairól és azok főbb kérdéseiről értekezünk, elsősorban az alábbi problémakört boncolgatjuk: a városok metropolissá, a metropolisok városrégiókká növekedése egyre nyomasztóbb, személytelenebb, elviselhetetlenebb, kezelhetetlenebb és széttöredezettenb urbánus világot teremt. Ezzel összefüggésben rögtön fel is vetődik a kérdés: van-e a városnak jövője?

Legalább ilyen fontos probléma azonban „az érem másik oldala” (melyet az előbbiek árnyékában sajnos hajlamosak vagyunk elfelejteni, vagy legalább is másodrendű kérdésként kezelni) nevezetesen az (európai) városok fejlődésének-változásának a problematikája a *zsugorodás szemszögéből*, aminek kapcsán fel kell tenni a kérdést (mely talán időszerűbb, mint valaha): van-e a(z ilyen) városnak jövője?

Magdeburg, zsugorodó tartományi főváros

Magdeburg, a keletnémet Szász-Anhalt tartomány fővárosa a rendszerváltás óta a strukturális változások által támasztott kihívások, és az ezek által okozott demográfiai és gazdasági nyomás alatt áll (Rummel, A. 2005). A „fordulat” után számos csapás érte a helyi gazdaságot és társadalmat, a várost mint egészet: a fő termelési ágak számító nehézgépgyártás összeomlott, s az egzisztenciális bizonytalanság miatt a produktív, főleg fiatal és mobil városi népesség igen jelentős része elvándorolt – túlnyomórészt a biztosabb megélhetést kínáló régi NSZK területére.

A fentebb vázolt komoly problémák, a városzsugorodás által támasztott speciális urbanizációs kihívások ellenére azonban a város összességében a 2000-es években pozitív mérleget tudhat magáénak. A városfejlesztés (különösen a belváros revitalizációjának) látványos sikerein túl Magdeburg profitálhat kitűnő földrajzi fekvéséből (ami jelentős gazdasági előnyöket is jelent), tartományi fővárosi (azaz központi közigazgatási) szerepköréből, régi iparának részbeni újjászületéséből, korszerű új iparágak (pl. környezettechnológia) megtelepedéséből

és fejlődéséből, valamint a tudomány és a K+F területén betöltött súlyponti helyzetéből (Otto von Guericke Egyetem, Fraunhofer Intézet) (*Rummel, A.* 2005).

Cikkünkben az urbanizáció új nyugat-európai és német irányainak leírása, majd egy átfogó városföldrajzi és -történeti háttér felvillantása után elemezzük a szocialista urbanizáció jellegzetességeit, a fordulat után fellépett és azóta markánsan ható várossugorodási jelenségeket, és az ezek által kikényszerített jelenlegi városfejlesztési-fejlődési folyamatokat, illetve górcső alá vesszük Magdeburg továbblépési lehetőségeit.

A várossugorodás jelenségének „felfedezése”

A világ vezető várostervezői 1984 novemberében Rotterdamban ültek össze, s megbeszéléseiken kitűnt, hogy az urbanistáknak onnantól kezdve új jelenséggel kell szembenézniük: miközben a fejlődő világban a nagyvárosok robbanásszerű növekedésen mennek át, addig a fejlett világ nagyvárosai lassan zsugorodni kezdtek. Ezzel az addig példa nélkül álló, viszonylag új keletű jelenséggel a várostervezés és városrendezés akkoriban még elméletben sem tudott lépést tartani.

Ugyanakkor mára már Nyugat-Európában igen széles szakirodalma és számos gyakorlati kezelési-megoldási kísérlete létezik ezen urbanizációs jelenségnek, míg Kelet-Európa (holott a problémák itt is léteznek, hatnak, és megoldásra várnak) ebben a kérdésben is a tőle megszokott megkésettiséget mutatja.

Az új urbanisztikai kérdések és kihívások Európában és Németországban

A posztmodern nyugati demokráciákban (így az egységes Németországban is) a *demográfiai változás* mindenkit, a társadalom egészét különleges kihívások elé állítja. A gyermekvállalási kedv csökkenése, a társadalom elöregedése, az inaktív arányának növekedése a politikai, gazdasági és szociális folyamatokat több évtizedre meg fogja határozni – és össztársadalmilag valószínűleg nem pozitív irányban. A gazdasági – és esetleg demográfiai – növekedéssel büszkélkedő régiók viszonylag szűk „elit klubja” mellett Kelet- és Nyugat-Németország nagy területein jelentős lakossági visszaesés prognosztizálható, melyet gazdasági innovációk, családbarát politika és célzott migráció (odaköltöztetés, betelepülés ösztönzése) által fékezni lehet ugyan, de feltartóztatni már semmiképpen sem. Ezzel egyidejűleg a struktúraváltás az ipari és szolgáltató-társadalomban nagy tempóval halad tovább, újabb és újabb – sürgősen megválaszolandó – társadalmi-gazdasági és ökológiai kérdéseket vetve fel (*Böhmer, W.* 2005).

Ezek a nagy horderejű változások nem maradnak hatás nélkül a városokra sem. Az urbánus megjelenési képet, az infrastruktúrát és az életminőséget idejé-

ben ezen zsugorodási folyamatokhoz kell igazítani. A német urbanisták és döntéshozók már hosszú évek óta foglalkoznak a *zsugorodó város* kérdésével: feltett szándékuk, hogy a csak követő jellegű reagálás helyett proaktívan cselekszenek, s a fejlődési tendenciák passzív elfogadása helyett a lehetőségek aktív kihasználása mellett teszik le voksukat (Böhmer, W. 2005).

A zsugorodó város problémakörének demográfiai háttere

Szász-Anhalt tartomány népességprognózisa szerint a mai demográfiai trendek folytatódása esetén 2020-ban alig valamivel több, mint kétmillió ember fog élni a tartományban [a jelenlegi 2 439 192 főhöz képest (2007. január 31-i állapot)] (www.sachsen-anhalt.de).

A demográfiai változások a *városok átalakítását* is megkövetelik – városátépítést mint kreatív megújítást, városfejlesztést mint családi házak és időseknek alkalmas lakások építését, és az innováció által irányított város-visszaépítést. Természetesen nemcsak Szász-Anhalt-nál és a többi keletnémet tartománynál, hanem a nyugat-európai régiók egész soránál követel ez meg átgondolást sok (szak)politikai területen, de mindenekelőtt a térség- és településfejlesztésben (Daehre, K-H. 2005).

Hogyan lehet a jelenlegi urbanizációs hátrányból előnyt kovácsolni?

Ahhoz, hogy a *városok* elkerülhetetlen (területi és infrastrukturális) *leszűkítése* ne vezessen regresszív, negatív irányú fejlődéshez, új megoldási módokat kell keresni, és azokat kiválasztani, amelyekkel lehetővé válik – csökkenő lakosság-szám esetén is – az élhető jövő a vonzóvá tett városokban, magas életminőséggel párosulva. Erre vannak lehetőségek, mert a ritkább városi benépesítettség az életmód-alakítás új szabad tereit is megnyitja, mégpedig – elvileg – kevesebb szociális konfliktussal, kisebb erőforrás-pazarlással és csökkenő tendenciát mutató természet-felhasználással (Daehre, K-H. 2005).

A zsugorodási jelenségek természetesen nem újkeletűek: a települések fejlődéstörténetben korábban is voltak már beszűkülési folyamatok, üresebbé váló tágjak, falvak és városok. Viszont amióta a várostervezés és -építés mint tudományos diszciplína létezik, (Közép-)Európában a *városfejlődés* alapvetően mindig csak a *városnövekedés* kontextusában volt értelmezhető. Az ehhez kapcsolódó régi beidegződések megszüntetése (azaz fejlődés = városnövekedés), a merőben új kihívásokhoz való alkalmazkodás (miszerint a városfejlesztést mostantól kezdve fordított előjelekkel – is – kell látni) természetesen nemcsak a szakemberek számára jelentettek és jelentenek új kihívást (Daehre, K-H. 2005).

Németországban széleskörű politikai és szakmai konszenzus alakult ki arról, hogy a piac egyedül, önmagában – keleten legalábbis – nem tudja biztosítani a

gyógyulást, és éppen ezért nő a tartományok felelőssége a város-átalakítási beavatkozások terén (ez persze ellenkező előjellel is igaz, azaz a privát szféra részvétele nélkül a köz nem tudja megoldani a városok problémáit: ergo erős és átfogó partnerségre van szükség).

A tartomány népességszáma tehát fokozatosan és folyamatosan csökken, és ennek köszönhetően Szász-Anhaltban jelenleg 200 ezer (!) lakás áll üresen, s emiatt egész városoknak a jövőre vonatkozó kilátásai válnak kérdésessé. Az üresen álló lakások által okozott kritikus állapot megszüntetésére, és az egyes városrészek városépítészeti felértékelésére a szövetség és a tartomány 2001-ben elfogadta az ún. „Kelet Városépítési Programot”. A program keretében a 2002-2009-es időszakban az épületbontási és területfelértékelési eljárások lefolytatására, valamint a lakástulajdon-képzésre a szász-anhalti régi belvárosi lakásoknál összesen 475 millió euró áll rendelkezésre (*Daehre, K-H.* 2005).

A város-átalakításnak hosszú távú és átfogó fejlesztési keretre van szüksége: ez nem lehet statikus, hanem az új fejlődési trendekre is reagálnia kell. Ezért tovább kell írni a meglevő városfejlesztési terveket mind regionálisan, mind összvárosian, mind pedig az egyes városrészekre vonatkozóan. Csak így lehet elkerülni mind a hibás közösségi szubvenciókat, mind a jövőbeli kereslet mellett elmenő privát beruházásokat (*Daehre, K-H.* 2005).

E nagy kihívásokra tekintettel a szász-anhalti urbanisztikai szereplőknek interdiszciplináris vitát kell indítaniuk és moderálniuk, a tapasztalatcserét nemzeti és nemzetközi téren szervezniük, egyidejűleg a különböző tipológiájú városrészekre modellértékű példákat kell kifejlesztetniük, és azok gyakorlatba való átültetését folyamatosan figyelemmel kísérniük. A nyilvános munkának, a polgárok részvételének, minden tevékenykedő és érintett konszenzuseresésének mértékét és módját ki kell bővíteni, ha meg akarják tartani a városlakóknak a városukkal való azonosulását. Végző célként a lakosoknak egy kisebbé váló városban is szívesen kell maradniuk, és annak jövőjét tudatosan együtt kell alakítaniuk (*Daehre, K-H.* 2005).

Az IBA Stadtumbau 2010¹

A zsugorodó városok fent vázolt problematikáját és az arra adandó válaszokat Németországban most először nem városi, hanem tartományi szinten, eredetileg 17 (mára 19) város összefogásával kívánják bemutatni: erre fog szolgálni a 2010-ben megrendezendő *IBA Stadtumbau 2010* nevű programsorozat (www.iba-stadtumbau.de).

A rendezvénysorozat előkészítésének eddigi tapasztalatai biztatóak: Szász-Anhalt tartomány városai és a polgárok nagy érdeklődést és fogadókészséget mutattak arra, hogy helyben együttműködjenek a fejlesztési folyamatokban, és

1 IBA: Internationale Bauausstellung (Nemzetközi Építészeti Kiállítás), Városátépítés 2010.

nyíltan vitázzanak épület-bontásokról, visszaépítésekről, városi területek és épületek új hasznosítási lehetőségeiről.

A németek számára ma már teljesen nyilvánvaló, miszerint egy polgármester sem engedheti meg magának, hogy irreális városnövekedési scénáriókban higgyen. Kérdéses továbbá annak a realitása is, hogy a lakosságszám-visszaesés körülményei közt is teljesíthetők-e a dinamikus gazdasági növekedés feltételei, és erre alapozva minőségi urbánus élet teremthető-e az élhető (és szerethető) városokban.

Az IBA 2010-es záróévében a szász-anhalt-i városok azt akarják majd prezentálni, hogy a változás nehéz feltételei között is ki lehetett fejleszteni innovatív és a kreatív urbanisztikai megoldásokat, s meg akarják mutatni, hogy az új kihívásokkal való bátor bánásmód a legjobb hozzájárulás volt a tartomány életképességének megtartásához, sőt: növeléséhez (*Böhmer, W.* 2005).

Tartományi székhely a zsugorodás szorításában

Magdeburg földrajzi fekvése

A város földrajzi fekvése kitűnő: az Elba víziútja, a Mittelland-csatorna torkolata, valamint szárazföldi (É–D-i, de főleg K–Ny-i irányú) közlekedési és kereskedelmi útvonalak találkozásában fekszik, Berlintől, Németország fővárosától mindössze 140 km-re délnyugatra.

A vasút 1839. június 29-én érte el a várost, ami nagyban hozzájárult az itteni korszerű és sokoldalú ipar fellendüléséhez, illetve a város centrális szerepkörének erősítéséhez.

Magdeburg elérhetőségét – és ezzel jelentőségét – a modern korban tovább javította, hogy jelentős regionális repülőtér épült a város mellett.

A város középkori jelentősége

A település első hivatalos említése 805-ben Nagy Károly által Diedenhofenben² megfogalmazott és kiadott kapituláréban³ történik, ami így – mondhatni – a város „születési okirata”, s ezzel Magdeburg Németország egyik legrégebbi városának számít. A dokumentumban „magadoburg” már a kelet–nyugati kereskedelem jelentős központjaként szerepelt („*Handelsplatz mit den Ostvölkern*”); a település lakói a fegyvereken kívül minden mással szabadon kereskedhettek (*Knape, W.* 2006).

A német történelem kimagasló jelentőségű uralkodója, I. Ottó (936–973) 937-ben bencés kolostort alapít Magdeburgban, s kiváltságokkal és földbirtok-

2 Ma Thionville (Lotharingia, Franciaország).

3 *Capitulare* (lat.): a Frank Birodalomnak királyi rendeletekben kinyilvánított, az egész birodalomra érvényes törvényei.

okkal látja el azt. A város a birodalom új metropoliszává válik (innen indulnak a szlávokat krisztianizáló missziók), a kolostor iskolája messze földön híressé lesz.

Ottó ezután is folyamatosan erősítette a magdeburgi egyházi központot, s végül Magdeburg a császár kitartó erőfeszítéseinek köszönhetően 968-ban a raven-nai szinódus döntésének értelmében érsekségi rangra emelkedett, amivel Magdeburg tulajdonképpen a „harmadik Rómává” vált⁴ (Knape, W. 2006).

Az I. Ottót követő német uralkodók is többször és szívesen időztek a városban, ám hatalmi központként jelentősége az első császár alatt betöltött meghatározó, centrális szerephez képest egyértelműen csökkent.

A 16. század hajnalán a nyugati egyház egyik legnagyobb jelentőségű reformjának elindulásában, majd kibontakozásában a város újra az európai színpad főszereplőjévé vált: az apostoli szegénységet eléggé szabadon értelmező magdeburgi érsek fényűző életmódját csak a Fuggerek által kölcsönzött pénzből tudta fenntartani, s az adósság kiegyenlítése érdekében bűnbocsátó cédulák árusításába kezdett (persze a bíborosi kalap megszerzése sem volt ingyen...).

A magdeburgiak azonban nem voltak hajlandóak vélt lelki üdvözlésükért, bűneik evilági bocsánatáért – a valóságban érsekük hatalmi ambícióiért és dözsöléséért – fizetni: a hangulat egyházellenessé vált, s Luther Márton téziseinek megfogalmazásához döntő lökést adtak a városban zajló események. A reformáció védelmére 1531-ben alapított schmalkalden-i szövetséghez Magdeburg az elsők között csatlakozott, s ott hamarosan vezető szerepre tett szert: a várost a reformáció kibontakozásában, kiteljesedésében és védelmében betöltött központi szerepvállalása miatt „a mi Urunk kancelláriájának” is nevezték (Knape, W. 2006).

Magdeburg pusztulása az újkor hajnalán

1618-ban kitört a harmincéves háború, melyben a különböző szövetségi rendszerek kötelékében az európai kontinens gyakorlatilag minden állama részt vett, s a pusztítást hozó, messze ható következményekkel bíró eseményekből Magdeburg sem maradhatott ki.

1631. május 10-én (mely Magdeburg történetének egyik legsötétebb napja) a katolikus zsoldban álló hadvezér, Tilly csapatai – egy áruló útmutatásainak segítségével – megostromolták, majd elfoglalták a protestánsok fellegrvárának számító várost, mely a sereg vandál pusztításának következtében több mint 800 év fennállás után gyakorlatilag megszűnt létezni.⁵ Az egykorú krónikák tanúsága szerint a pusztítás után „az Elba folyását megakadályozták a benne úszó hullák tömegei”: a legszerényebb becslések szerint is a városlakók (összesen kb. 30

4 I. Nagy Ottó, Magdeburg jötevője 973-ban hunyt el; testét a magdeburgi dómban helyezték örök nyugalomra első felesége, Editha földi maradványai mellé; szarkofágja ma is itt látható.

5 Schillernek „A harmincéves háború története” c. művében Tilly azt mondja: „A világ Trója és Jeruzsálem elpusztítása óta nem látott ekkora győzelmet.” (Idézi: Krenzke, H.-J. 1994)

ezer ember) mindössze 1/3-a élte túl a katonák dúlását és fosztogatását⁶ (Knape, W. 2006); ezután rengetegen el is menekültek a városból, amelynek lakossága 1639-ben mindössze 450 (!) főre rúgott.

Magdeburg szerencséje volt a szerencsétlenségben, hogy ezen tragikus események után kezdte meg hivatali idejét talán leghíresebb polgármestere, a tudós Otto von Guericke, aki hozzáfogott a szétdúlt és pestis által gyötört város újjáépítéséhez.

A várost 1715-től katonailag kormányzó Dessau-i Lipót herceg Magdeburgot mintegy negyedszázad alatt a korszak legerősebb, legfontosabb porosz katonai erődjévé építette ki, s ő volt az, aki 1716-ban a két, párhuzamosan futó városvédő fal között létrehozta Németország legelső sétányát („Fürstenwall”), s az ő regnálása alatt válik Magdeburg szépséges barokk várossá.

A 18. század közepén Magdeburg hatalmi-igazgatási szerepköre – köszönhetően annak, hogy a korszak legerősebb porosz erődje – jócskán megerősödik: a porosz–osztrák háború idején, 1757-ben, Nagy Frigyes rendeletére a városba költözik a porosz királyi család.

A modern kor: az ipari forradalom és a városfejlődés intenzív szakasza

A városnak azonban nem csak a már fentebb említett hadászati-hatalmi jelentősége nőtt meg a 18. századtól, hanem ezzel párhuzamosan jelentős ipari fellendülés is kezdetét vette (Knape, W. 2006).

Kitűnő közlekedésföldrajzi adottságainak köszönhetően Magdeburg a kezdetektől fogva jelentős folyami kikötő- és kereskedőváros volt (a középkorban a Hanza Szövetségnek is tagja), majd a későbbi századok során ipara is rohamosan fejlődött:

- a 17. század végén, a pfalzi, vallon és francia családok megtelepedésével a városban olyan új gazdasági ágak honosodtak meg, mint a selyemhernyótenyésztés, a dohányipar, illetve elterjedt az itt addig ismeretlen manufaktúra, valamint technikai újításként a harisnyakötőgép;
- a 19. századi gyors ipari fejlődés nem választható el Magdeburgnak a hadászatban betöltött szerepétől: a francia bevándorlók leszármazottja, Jacques Gruson öntödét és hajóépítő műhelyt alapított, feltalálta a gépgyártásban és vasútépítésben nélkülözhetetlen keményöntvényt, majd a hadsereg megrendelésére páncéltornyokat készített az erőd számára;
- a fent említett virágzó üzemet 1893-ban Gruson-tól megvette egy Krupp nevű úriember, kinek vállalata aztán a város legnagyobb munkaadója lett (Knape, W. 2006).

⁶ A város egyébként is a német föld azon részéhez tartozott, ahol a becslések szerint a lakosság kb. 2/3-a elpusztult a harmincéves háborúban.

„Az új aranykor”

A 19. században az iparosításnak, a helyben született technikai újításoknak nagyban köszönhetően a város – mely 1816-tól Szászország tartomány fővárosa lett a Porosz Királyságon belül – mind anyagiakban, mind területileg, mind lakosságszámban, mind közparkok tekintetében biztatóan gyarapodott.

1818-ban – 74 órás út után – befut a helyi kikötőbe az első gőzhajó Hamburgból, majd 1837-ben megalapítják a Hamburg-Magdeburgi Hajózási Társaságot, és az „Alte Bude” nevű magdeburgi (azon belül a buckau-i) gépgyárban elkészül az első itteni gőzhajó (*Knape, W. 2006*).

Tehetséges – és a porosz katonai felsőséggel és kincstárral is dacoló – polgármestereinek (pl. A. W. Francke, vagy C. G. F. Hasselbach⁷) köszönhetően a század második felétől Magdeburg – mely a peremtelepülések, pl. Sudenburg, Neustadt, Buckau bekebelezésének köszönhetően igazi nagyváros lett – katonai erődszerepe visszaszorult (*Knape, W. 2006*).

A város ekkortól igazi, nagyléptékű, polgári városfejlesztő tevékenységbe kezdhetett: az önkormányzat mind több, azelőtt katonai kezelésben lévő területet sajátított ki városfejlesztési célokra, s egyre több közösségi, polgári célú építkezés vette kezdetét.

Ezen fejlődés során erősödik a város regionális, sőt országos pénzügyközponti szerepköre (1823: az első városi takarékpénztár működésének kezdete), ipari centrum jellege (vasöntöde, gépgyártás, söripar), valamint közlekedési (vasúti csomópont) és kulturális (oktatás, színház, zenei élet) szerepköre is.

Világháborúk szorításában

A 20. század kezdete ismét a mennyiségi városfejlődés szakasza: újabb kistelepülések, falvak beolvasztásával (Rothensee, Cracau, Fermersleben, Lemsdorf, Prester, Salbke és Westerhüsen) tovább nő Magdeburg közigazgatási területe és a városi lakosság létszáma.

Az I. világháború végével – bár az ország vesztesen került ki belőle – Magdeburg ismét szerencsés és jelentős fejlődési periódust könyvelhetett el: a szociáldemokrata H. Beims polgármesterré választása és regnálása következményeként Magdeburgba bevonulhatott az „új építészet”. A polgármester 1921-ben ugyanis megnyerte a tervszerű városfejlesztés nemes ügyének a kreatív avantgárd építész, Bruno Taut-ot, a „színek apostolát” (*Knape, W. 2006*), akit a városi tanács megbí-

7 Hasselbach nevét viseli napjainkban Magdeburg legszebb, „legvárosiasabb” tere, gyönyörű 19. századi épületekkel övezve. A polgármester mindig talált pénzügyi forrást a város fejlesztésére: a hálás magdeburgiak ezért is adták neki a „Pénzpumpa feltalálója” megtisztelő címet. A városi devianciák visszaszorításának, így a tér státusza emelésének egyik lépéseként egyébként a magdeburgi önkormányzat 2008. február 1-től a téren megtiltotta az alkoholfogyasztást.

zott egy általános településfejlesztési terv elkészítésével. A terv a következő évtizedig tartó érvényességgel bírt, s keretében olyan – sokszor a nagy létszámú városi munkásság igényeit szem előtt tartó – telepszerű építkezéseket valósítottak meg, melyek jellegzetes épületei – természetesen szépen felújítva – helyenként még ma is láthatóak a városban. Az átfogó fejlesztési tervnek köszönhető az is, hogy Magdeburgot néhány kerületében gyakorlatilag kertvárossá építették át (Knape, W. 2006). Mindezeket túl Taut az addig egysíkú, szürke házakat színesre festette,⁸ s ez az irányzat aztán Magdeburgból terjedt el Németország több városában is.

A korszakban Magdeburg közlekedésföldrajzi helyzetét tovább javítja, hogy 1925-ben megnyílik regionális reptere.

Az ipart ekkoriban, egészen a II. világháború végéig, az acélipar, a gépgyártás, a malom-, cukor- és csokoládéipar, valamint a könyvnyomtatás dominálták.

A II. világháború és következményei: Magdeburg második pusztulása

A II. világháború alatt – néhány, hadászatiilag fontos üzeme (pl. Krupp-Gruson Művek, Junkers Művek, Brabag), illetve közlekedésföldrajzi csomópont-jellege miatt – a város hatvanszor volt kénytelen elszemvedni a szövetséges erők légitámadásait, eleinte mindazonáltal jelentősebb veszteségek nélkül.

Magdeburg azonban nem kerülhette el tragikus sorsát, a teljességgel értelmetlen pusztulást: 1945. január 16-án (több, mint három évszázad telt el Tilly pusztítása óta) az egykori mesés barokk város gyakorlatilag megsemmisült. Magdeburg bombázásának hadi jelentősége ekkor, a háború vége felé közeledve már semmiképpen nem volt, az amerikai és angol bombázók „mindössze” a drezdaihoz hasonló terrorbombázást hajtottak végre a lakosság teljes morális megtörésének céljából.

Az infernó alig harminchat percig tartott: ennek során azonban megsemmisült a belváros 90%-a (holott hadiüzemet itt nagyítóval is nehezen lehetett volna találni...), összességében pedig a város épületállományának 2/3-a; a II. világháború előestéjén még 330 ezer főnyi lakosságból pedig mindössze 90 ezer ember maradt⁹... (Knape, W. 2006).

Az amerikai csapatok 1945. április 18-án érték el a város nyugati felét, míg az Elba keleti partján május 1. után a szovjet kiskatonák mosták egyenruhájukat a folyó-

8 Ezen akcióját az építész-művész a sajtóban is reklámozta a következő szlogennel: „Felhívás a színes építészetre”. 1922-ben Taut 80 ház homlokzatát festette színesre; ezzel sok polgár ellenérzését is kivívta, ugyanakkor a városnak nagyon jó reklámot teremtett a „nyárspolgárpukkasztó” akcióval. Sok napilapban és hetilapban ezután úgy emlegették a települést, hogy „színes város, Magdeburg”.

9 Érthetetlen, hogy a terrorbombázások áldozataiként miért mindig csak Drezdát, Kölni és Hamburgot hozzák fel példaként: a szövetségesek légitámadásának következtében 6 millió m³ törmelék lett Magdeburgból, ezzel Dreзда és Köln után egy lakosra számolva (20 m³/fő) a harmadik legsúlyosabb károkat szenvedett német város lett.

ban; az amerikaiak nem is sokáig maradtak, július 1-jén végleg elhagyták a várost, s ettől kezdve Magdeburg a szovjet megszállási zóna része lett (Knape, W. 2006).

A városfejlődés szocialista szakasza

A II. világháború lezárultával Magdeburg rövid időre az újonnan megalakult Szász-Anhalt tartomány központja lett; az NDK születésével, szovjet típusú állammá szervezésével azonban alapvető változások következtek be: a tartomány megszűnt létezni, s Magdeburg 1952-ben – a közigazgatás szocialista típusú, megyei alapon történt átszervezésének következtében – néhány évtizedre megyeközponttá vált (Knape, W. 2006).

A nagy világégés után hat kemény évig tartott, míg Magdeburg egyáltalán erőt tudott gyűjteni a talpraálláshoz: a porrá bombázott egykori méltóságteljes barokk város újjáépítése 1951-ben kezdődött meg (miközben újabb falvak olvadtak be a városterületbe). Az újjáépítés természetesen immár szocialista ideológiai alapon és elképzelések szerint valósult meg, ezzel a város épített képén máig letörölhetetlen nyomokat hagyva.¹⁰



Itt kezdődött meg a város újjáépítése 1951-ben

¹⁰ A fordulat után szépen felújított, többemeletes, akár méltóságteljesnek is nevezhető épületeket máig „Sztálin-stílusú” házaknak nevezik.

A szocialista városfejlesztés az évszázadokig tartó szerves városfejlődésben törést hozott: a város egykori alaprajzába nem illeszkedő, attól idegen épületblokkok keletkeztek, illetve egyes lebombázott épületek helyén nagyterjedésű terek alakultak ki (pl. a főpályaudvar előtt, illetve az Ernst Reuter Allee mentén létrejött terek).

Az 1950-es évek végétől megkezdődött a paneles építkezések korszaka, mely nemcsak a hatalmas városperemi lakótelepek születését jelentette, hanem a belváros képét is jelentősen meghatározta (pl. a Breiter Weg északi része – azóta szerencsére az ottani panelépületeket elbontották).

A szocialista városfejlesztés büszkeségéként az egykori Breiter Weg (mely mára újra ezt a nevet viseli, míg a szocialista időszakban Marx Károly út néven jegyezték) az NDK első sétálóutcája lett.



Városképi eklektika – múlt, jelen, s jövő találkozása: a Breiter Weg ma

A 70-es, 80-as évek a mennyiségi és – térben – a városperemi fejlesztések időszaka (ekkor jönnek létre az olyan szatellit-városok, mint Neustädter Feld, Reform és Neu Olvenstedt); a várostervezők, fejlesztők figyelme majd csak a 80-as évek közepétől fordul újra a belváros tervszerű újraélesztése, revitalizációja felé (Rummel, A. 2005).

A városkép sok helyütt tapasztalható, a fenti folyamatokból adódó szigorú funkcionalitását, ridegségét manapság nagy kiterjedésű parkok, szökőkutak, illetve a magdeburgi félgömbök igyekeznek – felemás sikerrel – oldani.

A világháború utáni szocialista gazdasági életet elemezve a város hamarosan újra nevet szerzett magának mint nehézipari központ: az egykori Krupp-művek – immár Ernst Thälmann Nehézgépgyár¹¹ – 18 részüzeme a szocialista időszak fénykorában 40 ezer embernek adott munkát és megélhetést; mondják, a folyamatosság olyannyira érzékelhető volt az üzemben, hogy a nagypapa öltözőszekrényét a gyárban az unoka vehette át... (*Knape, W.* 2006).

A Börde kerület közelségének köszönhetően jelentős mezőgazdasági termelésre épülő, sokoldalú szocialista élelmiszer- és élvezetipar is kialakult az Elba-parti városban.

A rendszerváltás főbb hozadékai

1990-ben zajlottak az első szabad össznémet választások, és október 3-án Magdeburgban is megünnepelték a német egység helyreállítását. Október 28-án összeült az újra megalakított Szász-Anhalt tartomány törvényhozó gyűlése, mely első intézkedéseként Magdeburgot fővárossá nyilvánította (*Knape, W.* 2006).

A rendszerváltás utáni években a városi gazdaság terén nem vagy alig jelentek pozitív tendenciák, hiszen a 90-es évek itt is recesszióval köszöntöttek be. A városfejlesztés problémái azóta is és ma is – és nemcsak Magdeburgban, illetve Kelet-Németországban, de az egész posztindusztriális Európában – a demográfiai keretfeltételek (a városok lakosság-csökkenése, elvándorlása, a helyben maradók előregedése), a szuburbanizáció, valamint a gazdaság jelentős átalakulásából adódó gondok által determináltak (*Rummel, A.* 2005).

A városfejlesztés mai problémái

A városfejlesztés jelenlegi vezérfonalát a történelmi városszerkezet megőrzése és megújítása jelenti: a város átépítése során két fő premisszát jelöltek meg, mégpedig:

- az üresen álló lakások számának csökkentése a város peremétől a belváros felé;
- az építészeti struktúra és az épületek renoválása, felértékelése a belvárosból kiindulva a városperem felé (*Rummel, A.* 2005).

A városfejlesztésnek ezeket a fő irányait mindenképpen pozitívan kell értékelni, különösen annak fényében, ha az üresen álló épületek, lakások problematikáját

11 VEB Schwermaschinenbau-Kombinat „Ernst Thälmann” (VEB SKET).

vizsgáljuk. Magdeburg sajnos – sikerei ellenére – *zsugorodó város*, ami a lakáspiacon is óriási gondokat okoz: a tartományi fővárosban ma több, mint 27 ezer (!) lakás áll üresen (ez 21%-os arányt jelent az össz-lakásállományon belül), s ha a pesszimista scenárió válik valóra, akkor 2010-re már 40 ezer lakás fog üresen, gazdára várva árválokodni az Elba-parti nagyvárosban... (*Rummel, A. 2005*).

A város a gondok megoldására előirányozta, hogy néhány éven belül 20 ezerrel kell csökkenteni az üresen álló lakások számát: ezt nagyrészt az épületek teljes lerombolásával, kisebb részben a szintek számának csökkentésével (vagyis emeletek visszabontásával), valamint a kisebb lakások egybenyítésével, továbbá a lakások funkcióváltásával kívánják megoldani; ennek során kb. 75%-ban az épületek lebontásáról van szó, kb. 20%-ban pedig visszaépítésről, emeletek visszabontásáról.

A megmaradó épületeket azok teljes felújításával tervezik felértékelni és vonzóvá tenni: 2010-ig 51 ezer darabban jelölték meg a modernizálandó lakások számát, míg újépítésű ingatlant mindössze 5 ezret kívánnak létrehozni az évtized végéig (*Rummel, A. 2005*).



Nem lebontják – átalakítják... Leendő luxuslakások az Elba-partján

Cél: a belváros revitalizációja

A magdeburgi városfejlesztés jelenlegi fő iránya és célterülete a belváros megújítása. Ebbe a folyamatba illeszkedik az egyes történelmi korszakok építészeti értékeit képviselő régebbi épületeinek a felújítása (a megmaradt barokk épületektől a „Sztálin-stílusú” bérpalotákig), valamint vonzó, új épületek építése, továbbá kereskedelmi épületek (plázák) építésével a helyi kiskereskedelem felfuttatása, végső soron a lakó- és szolgáltató vegyes funkciók megerősítésével, a city újjáélesztése (Rummel, A. 2005).

A belváros újjáélesztésének talán legfőbb látványossága a nem hagyományos építészeti felfogás egyik legnagyobb sikerű megjelenésével a Breiter Weg-en található: itt épült ugyanis a „Zöld Citadella”, mely az extravagáns génusz, Friedensreich Hundertwasser legutolsó elkészült épülete. Maga Hundertwasser már 2000-ben elhunyt, így műve megvalósulását nem érthette meg; többek között emiatt is nagy viták előzték meg az építkezést; de győzött a józan ész, hiszen a tervek már készen voltak, „csak” a kivitelezés maradt hátra, ami a Mester nélkül is lebonyolíthatott...

A város hivatalosan 2003-ban kezdett hozzá az építkezéshez, s végül 2005. október 3-án, a német újraegyesülés 15. évfordulóján átadták a 27 millió eurós költségvetésből elkészült rózsaszín mesepalotát, mely azóta Magdeburg belvárosának egyik meghatározó épülete és jelentős turistalátványossága lett.



A „Zöld Citadella”

A város erőfeszítéseinek eddigi eredményei

Az 1200 éves városnak 230 ezer lakosa van, míg vonzáskörzetében 370 ezren élnek. Magdeburg többek között ezért lehet vonzó, érdekes és lehetőségekkel kecsegtető regionális befektetési központ munkavállalóknak, tanulóknak, kutatóknak és fejlesztőknek, és ezeken túl széleskörű kulturális és kapcsolódási lehetőségekkel is szolgál a városban élőknek és a látogatóknak egyaránt.

A rendszerváltás utáni „ötletszerű” városfejlesztési kezdeményezéseket nagyon hamar megregulázták, s a város fejlesztését kiérlelt, egyeztetett tervek alapján folytatják a 90-es évek első fele óta.

A városkép fejlődése nagyon látványos volt a fordulat után: sok helyütt építődaruk és építkezési gödrök uralták a terepet, új épületek törtek a magasba, illetve azelőtt pusztulásra ítélt történelmi épületek ünnepelhették végre újjászülésétük (Knape, W. 2006). Ezek során pl. a főpályaudvar és az Elba között kereskedelmi célú épületekkel (City Carré, Ulrichhaus, Allee-Center) építették be az Ernst Reuter Allee mentén a szocializmusban keletkezett nagy tereket, ezzel erősítve a tágabb belváros kereskedelmi szerepkörét.

A németek természetesen nem a magyar „városfejlesztési” gyakorlatot folytatják, miszerint csak beton, acél és üveg jelentheti az úgynevezett „fejlődést”, s minden talpalatnyi helyet be kell építeni, mert attól „fejlődik” a város.

Városfejlesztési filozófiájuk, történelmi hagyományaik és a társadalmi közgondolkodás fejlettsége miatt az építkezések mellett – általában Németországban és ezen belül Magdeburgban is – legalább ugyanilyen hangsúlyos a város valóban élhetővé tétele, azaz – többek között – a zöldfelületek, parkok tervszerű karbantartása, illetve városon belüli építése, területük növelése.

Magdeburg ezen hozzáállásnak köszönhetően ma Németország harmadik „legzöldebb” városa. Ennek talán legmarkánsabb, leglátványosabb megjelenése a Németországban minden évben megrendezett „Szövetségi Kertészeti Szemle” (*Bundesgartenschau, BUGA*) magdeburgi megrendezése volt az 1999. évben. Ehhez a volt szovjet laktanya 100 hektáros területét használták fel: a szemétteltelepet rekultiválták (azóta biogázból önellátó a park és létesítményei), az egész területet virágzó parkká varázsolták, megépítették az „Évezred-tornyot” (állandó és időszakos kiállítások színhelyét); 2000-ben – némi változtatás és modernizáció után – újra megnyílt, immár „Elba-park Magdeburg” néven, s mára a nagyszabású projekt a magdeburgiak kedvencévé vált (Knape, W. 2006).

Magdeburgról elmondhatjuk, hogy – különösen az ezredforduló óta – összességében egy pozitív mérleget tudhat magáénak, melynek több összetevője van: egyrészt eleve helyzeti előnyt jelent tartományi székhely mivolta. Ezen túl – évtizedes visszaesést követően – az új évezredben megindult a korszerű ipari fejlődés.

dés, továbbá a város Németország keleti részének legnagyobb folyami kikötőjét birtokolja,¹² így az ott zajló áruforgalomból jelentősen profitál.

Magdeburg mérlegét tovább javítja a fejlett szolgáltatások megléte, valamint az oktatásban, a tudományban, a kutatás-fejlesztés terén betöltött kiemelkedő szerepe (Otto von Guericke Egyetem, Fraunhofer Intézet stb.).

További pozitív fejlemény, hogy Magdeburg – és az egész tartomány – felismerte a globális energiaválságból és a fenyegető klímakatasztrófából adódó óriási kihívásokat és a rájuk adandó válaszokat: német (sőt, európai) viszonylatban vezető szerepet tölt be a megújuló energiák (azon belül is a szél és a biomassza) kiaknázása, kutatása és népszerűsítése terén.

Magdeburg általában is kedvelt turisztikai célpont (a városból indul a „*Strasse der Romanik*”, amely Szász-Anhalt 60 településén 72 helyszínt érint), illetve a turizmuson belül hangsúlyos a szerepe mint tartományi kongresszusi- és konferenciaturizmus-színhelynek is.

Új irányok a magdeburgi városfejlődésben – Magdeburg részvétele az IBA Stadtumbau 2010 folyamatában („Élet az Elbán és az Elbával”)

Magdeburg IBA-témája azzal foglalkozik, hogyan lehetne a város folyómenti fekvését a zsugorodás időszakában a városi (élet)minőség erősítéséhez fel- és kihasználni. A fejlesztéshez két pólus kínálkozik markánsan, ahol az általános zsugorodás mellett egyidejűleg egy szektorális növekedéssel is lehet számolni (www.iba-stadtumbau.de).

1. A város *északi pólusán* található a régi folyami kereskedelmi kikötő, amelyet 2010-re „tudás/tudomány-kikötővé” kívánnak átalakítani. Mivel ez a városrész térben közel van a már működő tudományos intézetekhez és a tudományközeli, posztfordi üzemekhez (pl. Max Planck Intézet, Fraunhofer Intézet, Kísérleti Üzem), ide technológia-orientált start-up cégeket kívánnak betelepíteni. A folyó és a kikötői „táj” képezik a kutatáshoz és a termelőmunkához fontos egyik „soft” telepítő tényezőt. Ezzel egyidejűleg a város a magas minőségű, attraktív lakáslehetőségeket, és a kikötőhöz szorosan kapcsolódó szabadidős tevékenységek feltételeit kívánja megteremteni. Ebben a városrészben *több városról, és kevesebb tájról* van szó.
2. A *déli pólust* az Elba mentén húzódó délkeleti városrészek jelentik. Az iparosodás következtében az itteni tradicionális településrész-központok átfarmálódtak: a változást anno az ipari üzemeknek és a munkások lakótelepeinek a megjelenése, majd térbeli kiterjedése jelentették. A rendszer-változás után az ipar itt jórészt tönkrement, s egy heterogén városi táj ma-

12 A víziutak kereszteződésében fekvő Magdeburgon keresztül vezet az út Hannovertól egészen Berlinig; a hajóátemelő mű 18,5 méteres szintkülönbségen segíti át a hajókat!

radt vissza, mely ipari üzemek épületeiből, használaton kívüli vasúti területekből, üresen álló lakóépületekből és részben még intakt településrészekből áll. Ebben a városrészben az Elbához való közvetlen és problémamentes „hozzáférés” viszont csaknem mindenhol lehetetlen. Ezen a területen a fő cél a város „visszabontása”, annak összes következményével, és egy magas minőségű városi tájnak a kiépítése, mindenekelőtt a szabadidő-eltöltési és kikapcsolódási funkciók kialakításával, erősítésével. Ebben a városrészben ezek alapján – az előzőhöz képest – *több tájról és kevesebb városról* van szó.

Az ezzel a két fejlesztési pólussal számoló stratégia reflektál a Magdeburgban 1990 óta tartó ipari átalakulási folyamatokra is: a gépgyártó ipar telephelyeit – bizonyos mértékben – „visszaadják a természetnek”. Az innovatív technológiai cégek pedig – folyamattechnika, információs technológia, orvosi technológia –, amelyek Magdeburgban és az északi elővárosokban már sikeresen megvetették a lábukat, további újabb telephelyeket találnak itt maguknak.

Természetesen azok a helyek is érdekesek, amelyek a két pólus között találhatók. Az utak és a vasúti vágányok miatt a Magdeburgban hagyományosan nehezen megközelíthető Elbát a „pionírok” számára elérhetővé és birtokba vehetővé kell tenni, új ötletekre támaszkodva (melyek a teret gazdaságilag is hasznossá teszik) újfajta városi miliőt kell kialakítani, és ez remélhetőleg ahhoz is hozzá fog járulni, hogy a „táj” segítségével Magdeburg meglévő urbánus deficitje a belátható jövőben kiegyenlíthetővé váljék.

Az IBA mint eszme számára a természeti-területi dimenzió túl Magdeburg témája különösen nagy jelentőséggel bír egy új területhasználati menedzsment felállítása szempontjából. Ez a kiindulási tézis megfelel az IBA egyik fő tételének, vagyis egy új tervezési kultúrával a városok zsugorodása által támasztott kihívásokra hogyan lehet eredményesen, fenntartható módon reagálni.

Az eredményt 2010-ben magunk is megtekinthetjük majd.

Irodalom

- BÖHMER, W. (2005): *Grußwort* – In: Die anderen Städte. IBA Stadtumbau 2010. Band 1: Experiment. Herausgegeben vom IBA-Büro. jovis Verlag GmbH, Berlin, p. 12.
- DAEHRE, K.-H. (2005): *Die demographische Entwicklung, die Ziele des Stadtumbaus und die IBA* – In: Die anderen Städte. IBA Stadtumbau 2010. Band 1: Experiment. Herausgegeben vom IBA-Büro. jovis Verlag GmbH, Berlin, pp. 14–15.
- KNAPE, W. (2006): *Magdeburg* – Ein Führer durch die 1200jährige Domstadt. Schmidt-Buch-Verlag, Wernigerode, 80 p.
- KRENZKE, H.-J. (1994): *Schönes Magdeburg*. Verlag Atelier im Bauernhaus, Fischerhude, 56 p.
- RUMMEL, A. (2005): *Landeshauptstadt Magdeburg* – In.: Geographische Rundschau 57, Heft 7/8, pp. 12–19. www.sachsen-anhalt.de, www.magdeburg.de, www.regionmagdeburg.de
- A cikkben látható képek forrásai:* A szerző felvételei, Magdalena Chobotová felvételei, Balázs Enikő felvételei, www.magdeburg.de, www.regionmagdeburg.de