



Edyta Pijet-Migoń

Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu

DAWNE LOTNISKO BERLIN-TEMPELHOF JAKO PRZYKŁAD WYKORZYSTANIA DZIEDZICTWA LOTNICZEGO NA POTRZEBY TURYSTYKI I REKREACJI

Cel badań. Wskazanie na podstawie studium przypadku lotniska Tempelhof w Berlinie na możliwości wykorzystania nieczynnych obiektów infrastruktury transportowej do celów turystycznych i rekreacyjnych, wraz z zarysowaniem problemów towarzyszących temu procesowi. **Materiał i metody.** W pracy posłużono się studium literatury oraz dokumentów historycznych i planistycznych, a także analizą stron internetowych i portali społecznościowych. Istotne były też własne obserwacje z wizyt studyjnych w porcie lotniczym Tempelhof. **Wyniki.** Lotnisko Tempelhof, nazywane „matką wszystkich lotnisk”, było jednym z najstarszych lotnisk Europy i przez wiele lat stanowiło ikonę Berlina. Monumentalny terminal lotniczy należał do największych budynków na świecie. Lotnisko miało bardzo interesującą historię. Odegrało wielką rolę w czasie blokady Berlina i organizacji słynnego mostu powietrznego. Po zamknięciu lotniska 31.10.2008 r. utworzono na jego obszarze park kulturowy nazwany parkiem Wolności (Tempelhofer Park). **Wnioski.** Nowy park jest przykładem nowatorskiego podejścia do dawnej infrastruktury lotniczej i wykorzystania jej na potrzeby turystyki i rekreacji. Działanie takie może być kontrowersyjne pod względem ekonomicznym, przynosząc jednak wiele korzyści społecznych i wizerunkowych. Berliński park Wolności stał się współczesnym symbolem partycypacji społeczeństwa w zarządzaniu miastem. **Słowa kluczowe:** infrastruktura lotnicza, port lotniczy, atrakcja turystyczna, rekreacja, park Tempelhof

WPROWADZENIE

Wraz z postępem technologicznym oraz zmianami gospodarczymi i społecznymi niektóre obiekty przemysłowe, a także elementy infrastruktury transportowej stają się przestarzałe czy nieekonomiczne lub ich lokalizacja okazuje się zbyt uciążliwa dla rozrastających się miast. W takich sytuacjach podejmowane są decyzje o ich zamknięciu lub zmianie lokalizacji. Problemem pozostaje dalsze wykorzystanie tych terenów. Zagadnieniem konwersji obiektów poprzemysłowych zajmowało się wielu autorów (m.in. Dołzbłasz i Mucha, 2015; Domański, 2001; Gasidło, 2013; Kazimierczak, 2012; Namysłak, 2013; Sikorski, 2012), nieliczne są jednak prace naukowe dotyczące możliwości

Praca wpłynęła do Redakcji: 19.01.2018
Zaakceptowano do druku: 27.03.2018

Adres do korespondencji: Edyta Pijet-Migoń, Instytut Turystyki, Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu, ul. Fabryczna 29–31, 53-609 Wrocław, e-mail: edyta.migon@wsb.wroclaw.pl

Jak cytować:

Pijet-Migoń, E. (2018). Dawne lotnisko Berlin-Tempelhof jako przykład wykorzystania dziedzictwa lotniczego na potrzeby turystyki i rekreacji. *Rozprawy Naukowe AWF we Wrocławiu*, 62, 29–40.

zagospodarowania dawnych obiektów infrastruktury transportowej, zwłaszcza lotniczej, i nadania im „drugiego życia” (Smolarski i Szymytkie, 2014; Wielgus i Panek, 2003). Dawne lotniska są w tym kontekście szczególnie interesujące, ponieważ po ich zamknięciu pozostają do wykorzystania również rozległe tereny otwarte, wcześniej zajęte przez obszary postojowe, drogi kołowania i drogi startowe oraz celowo niezabudowywane strefy bezpieczeństwa. W większości przypadków dokonuje się konwersji takich obszarów na cele budownictwa mieszkaniowego, choć losy terenów zamykanych portów lotniczych były różne.

Bardzo często te położone blisko centrum, na obszarach atrakcyjnych dla nowych inwestycji, zwłaszcza dla zabudowy mieszkaniowej i biurowej, szybko były „wchłaniane” przez miasto. Dzisiaj na dawną lotniczą przeszłość tych miejsc wskazują tylko tablice pamiątkowe lub pomniki, ewentualnie pozostawione zabytkowe budynki terminali lotniczych, które zmieniły swoje funkcje (lotnisko Riem w Monachium, Croydon w Londynie). W Polsce taki los spotkał lotniska Zaspą w Gdańsku i Gądów we Wrocławiu. Nieliczne tereny dawnych lotnisk (np. Pola Mokotowskie w Warszawie) zostały zamienione w parki. Niektóre lotniska pasażerskie zmieniły funkcję i stały się lotniskami sportowymi (w Polsce: Szczecin-Dąbie, Katowice-Muchowiec). Kilka przekształcono na muzea lotnictwa (np. paryskie Le Bourget, Czyżyny w Krakowie, Kbely w Pradze) (Pijet-Migoń, 2015).

Lotnisko Tempelhof to lotnisko legenda, nazywane przez berlińczyków za słynnym brytyjskim architektem Normanem Fosterem „matką wszystkich lotnisk”. Obok paryskiego Le Bourget i londyńskiego Croydon przez lata było ikoną – symbolem nowoczesności i wielkich aspiracji metropolii europejskich (Perman, 2004). Jego historia nierozwalnie wiązała się z historią Berlina. Położone bardzo blisko (około 4 kilometrów) od centrum miasta, z czasem zostało całkowicie otoczone przez rozrastającą się zabudowę (Trzepacz, Boruta, Marada i Quodomine, 2012). Po ponad 80 latach funkcjonowania nie było w stanie sprostać wymogom współczesnego lotnictwa i równocześnie jego działalność, starty i lądowania samolotów bezpośrednio przy zabudowie miejskiej stały się zbyt uciążliwe i niebezpieczne dla mieszkańców pobliskich dzielnic. Mimo olbrzymiego sentymentu oraz głosów krytyki zapadła decyzja o zamknięciu lotniska, które dokonano się w 2008 r. Miasto zyskało olbrzymią przestrzeń – prawie 400 ha – do nowego zagospodarowania.

CEL BADAŃ

W badaniach zamierzano wskazać – na podstawie studium przypadku lotniska Berlin-Tempelhof – na możliwości wykorzystania nieczynnych obiektów infrastruktury transportowej do celów turystycznych i rekreacyjnych, a także zarysować trudności towarzyszące temu procesowi. W ten sposób artykuł nabiera szerszego wymiaru, gdyż problem zmiany funkcji obecnych terenów lotniskowych będzie zapewne narastał wraz z rozwojem transportu lotniczego i koniecznością budowy nowych, większych lotnisk o większej przepustowości.

MATERIAŁ I METODY

W pracy wykorzystano kilka metod badawczych – studia literatury oraz dokumentów historycznych i planistycznych, analizę stron internetowych i portali społecznościowych,

za pomocą których były przeprowadzane konsultacje społeczne dotyczące dalszych losów lotniska, oraz własne obserwacje z wizyt studyjnych w porcie lotniczym Tempelhof, zarówno w czasie jego funkcjonowania (w latach 1997 i 2008), jak i po zamknięciu (w roku 2015).

WYNIKI

Powstanie lotniska i jego działalność do II wojny światowej

Za początek związków terenu lotniska Tempelhof z awiacją często uznaje się rok 1883 (Berlin Airports, 2017), kiedy to z ówczesnego poligonu ćwiczebnego Tempelhofer Feld odbył się pierwszy lot balonem. W kolejnych latach odbywały się tu również starty sterowców. Pierwszy start samolotu miał miejsce w 1909 r., kiedy bracia Wright zorganizowali na terenach Tempelhofer Feld pokazy lotnicze. We wrześniu 1909 r. Orville Wright pobił ówczesny rekord, utrzymując się w powietrzu godzinę i osiągając wysokość przelotu 160 metrów (Berlin Airports, 2017).

Wraz z rozwojem lotnictwa na świecie i początkiem rozwoju lotnictwa pasażerskiego w Niemczech narodził się pomysł wykorzystania obszaru Tempelhofer Feld jako lotniska. W tym celu w 1924 r. została założona spółka, której zadaniem było zarządzanie przyszłym lotniskiem. Dwa lata później (6 stycznia 1926 r.) powstała firma Deutsche Luft Hansa, która wybrała na swoją siedzibę Berlin i lotnisko Tempelhof (Mielcarek, 2016). Pierwszy lot komercyjny tej firmy odbył się 6 kwietnia 1926 r. Był to przelot do Zurychu przez Halle, Erfurt i Stuttgart.

W kolejnych latach znacząco rozbudowano sieć połączeń. W 1930 r. Berlin posiadał połączenia z 70 miastami, w tym z 25 lotniskami niemieckimi (Janicka, 2013). Dużą popularnością cieszyły się loty do Moskwy, uznawane wówczas za loty dalekiego zasięgu (Mielcarek, 2016). Pod względem liczby oferowanych połączeń i obsługiwanych pasażerów lotnisko Tempelhof należało do największych w Europie.

W latach 30 XX w. rozpoczęto rozbudowę lotniska. Na polecenie Hermanna Göringa architekt Ernst Sagebiel zaprojektował monumentalny budynek terminalu lotniczego (ryc. 1A i 1C), przypominający orła z rozpostartymi skrzydłami. Budynek został zaplanowany z wielkim rozmachem, w stylu uproszczonego neoklasycyzmu, z elementami charakterystycznymi dla architektury nazistowskiej. Miał być symbolem siły potężnego państwa niemieckiego (Roskamm, 2014). Pomieszczenia do obsługi pasażerskiej (ryc. 1B), poczekalnie, restauracje były bardzo przestronne i nowoczesne. Zaprojektowano 13 wież, 3 piętra podziemne i schrony. Na dachu zorganizowano taras widokowy, mieszczący 85 tysięcy widzów, którzy mogli podziwiać parady wojsk i pokazy lotnicze. Terminal miał obsługiwać nawet 5 milionów pasażerów w skali roku. Jego budowa trwała od 1936 do 1940 r. i nie została w pełni ukończona. Mimo jej przerwania w okresie II wojny światowej terminal o długości 1,2 km i powierzchni 285 000 m² stał się najdłuższym i jednym z największych budynków na świecie (Perman, 2004). W 1997 r. budynek terminalu lotniczego został uznany za zabytek i stał się obiektem chronionym przez prawo. W latach 1938–1939 każdego dnia startowało z lotniska Tempelhof i lądowało na nim około 100 samolotów, obsługujących około 250 tysięcy pasażerów rocznie (Berlin Airports, 2017).

Czas II wojny światowej i okres powojenny

W okresie II wojny światowej lotnisko przestało pełnić funkcję lotniska cywilnego i stało się bazą Luftwaffe. Na jego terenie powstała fabryka samolotów wojskowych – Weser Flugzeugbau GmbH. We wschodniej części terenów lotniska postawiono baraki, w których zorganizowano obóz pracy dla więźniów z okupowanych państw. Pracowało w nim ponad 2000 więźniów, głównie Żydzi, Polacy, Czesi, a po 1942 r. także Rosjanie (Roskamm i Karge, 2010).

Po zakończeniu wojny i podziale Berlina na 4 strefy okupacyjne teren lotniska Tempelhof znalazł się w strefie amerykańskiej i był wykorzystywany głównie przez Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych. W latach 1948–1949 lotnisko Tempelhof odegrało olbrzymią rolę w czasie blokady sektorów zachodnich przez wojska radzieckie. Władze alianckie nie chciały zaakceptować w nadzorowanych przez siebie częściach Berlina wprowadzonej przez Rosjan tzw. marki wschodnioniemieckiej (Malinowski, 2017). Doprowadziło to do konfliktu, w wyniku którego wojska radzieckie zablokowały wszystkie drogi lądowe i wodne łączące Berlin Zachodni z zachodnią częścią Niemiec. Ponad 2 miliony osób zostało odciętych od dostaw wszelkich produktów żywnościowych, a w niektórych miesiącach nawet prądu. Dzięki utworzonemu przez Amerykanów tzw. mostowi powietrznemu (*Luftbrücke*) możliwe było zaopatrywanie Berlina Zachodniego w najbardziej niezbędne towary, głównie żywność (około 1900 ton dziennie) i węgiel. Transport lotniczy odbywał się przez całą dobę, samoloty lądowały średnio co 3 minuty. Całą operację zakończono po 11 miesiącach we wrześniu 1949 r. Miała ona też tragiczne skutki – w czasie jej trwania, głównie ze względu na bardzo duże natężenie operacji lotniczych, zginęło 72 lotników (Malinowski, 2017). Wielu mieszkańcom Berlina lotnisko Tempelhof do dziś kojarzy się właśnie z tą historią. Upamiętnia ją pomnik stojący na skwerze przed głównym wejściem do budynku terminalu lotniczego (ryc. 1D).

W 1950 r. lotnisku przywrócono funkcję cywilną. W 1954 r. linie Pan American uruchomiły połączenia transkontynentalne (z kilkoma międzylądowaniami) na trasie Berlin – Nowy Jork. W kolejnych latach pasażerski ruch lotniczy znacząco wzrósł. W 1971 r. lotnisko obsługiwało 5,5 miliona pasażerów, co właściwie stanowiło granicę jego przepustowości. W roku 1975 r. cały ruch cywilny został przeniesiony na położone w strefie francuskiej lotnisko Tegel, a na lotnisku Tempelhof pozostawiono bazę US Air Force. Jednak również Berlin-Tegel dość szybko osiągnął granice przepustowości i w połowie lat 80 XX w. podjęto decyzję o ponownym przywróceniu na Tempelhof połączeń cywilnych, głównie o charakterze biznesowym.

W latach 70 i 80 doszło do kilku porwań polskich samolotów i uprowadzenia ich do Berlina Zachodniego (Węgliński, 2009) (ryc. 1E). Dla wielu obywateli Polski, żyjących wówczas za żelazną kurtyną i niemogących swobodnie podróżować po świecie, lotnisko Tempelhof było symbolem wolności, dlatego też czasem nazywano je „bramą do wolności”. Berlińczycy natomiast żartobliwie mówili, że nazwa Polskich Linii Lotniczych LOT jest skrótem od „landing on Tempelhof” (lądowanie na Tempelhof) (Węgliński, 2009).

Po zjednoczeniu Niemiec i opuszczeniu lotniska przez armię amerykańską na Tempelhof przeniesiono część połączeń krajowych oraz nieliczne połączenia międzynarodowe, które były obsługiwane małymi, lekkimi samolotami. Dodatkowo lotnisko obsługiwało połączenia specjalne, biznesowe i korporacyjne (*General Aviation*). W roku 2007, poprzedzającym zamknięcie lotniska, wielkość ruchu pasażerskiego wynosiła 350 tysięcy pasażerów (Pijet-Migoń, 2008).



Ryc. 1. Lotnisko Tempelhof. A – centralna część budynku terminalu lotniczego od strony miasta (*landside*), B – hala odpraw pasażerskich, C – budynek terminalu od strony operacji lotniczych (*airside*), D – pomnik mostu powietrznego, E – zdjęcie samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT porwanego wraz z pasażerami na lotnisko Tempelhof, umieszczone na tablicy informacyjnej, F – materiały promocyjne nawojujące do głosowania za utrzymaniem funkcjonowania lotniska Tempelhof (fot. E. Pijet-Migoń i P. Migoń)

W drugiej połowie lat 90 XX w. zapadła decyzja o budowie nowego lotniska, Berlin Brandenburg International, które miało przejąć cały ruch lotniczy z 3 funkcjonujących berlińskich lotnisk – Tempelhof, Tegel i Schönefeld (Pijet-Migoń, 2008). W 2008 r. po długiej dyskusji, a nawet referendum mieszkańców na temat dalszej działalności lotniska (ryc. 1F), unieważnionym jednak ze względu na niewystarczającą frekwencję, podjęto decyzję o zamknięciu portu. Ostatnia operacja lotnicza odbyła się 31 października 2008 r.

Nowe funkcje lotniska – park Tempelhofer Feld

Po zamknięciu lotniska Berlin zyskał prawie 400 ha przestrzeni publicznej praktycznie w centrum miasta (Roskamm i Karge, 2010). Ponad półtora roku trwały konsultacje społeczne w zakresie przyszłego zagospodarowania tych terenów. W dniu 8 maja 2010 r. teren lotniska został oddany do użytku publicznego jako park miejski (Janicka, 2013), ze względu na historię i obiekty architektury lotniczej równocześnie uznany za park kulturowy. Park został nazwany parkiem Wolności (Tempelhofer Freiheit).

W ten sposób w Berlinie pojawił się obszar rekreacyjny większy od największego dawniej berlińskiego parku Tiergarten i nowojorskiego Central Parku (Węclawowicz-Bilska, 2011). Nowy park szybko stał się dla berlińczyków popularnym miejscem spotkań i spędzania wolnego czasu (Krajewska i Łukasik, 2017). Ze względu na emocje związane z jego powstaniem oraz różnice w poglądach na temat jego zagospodarowania wzbudzał ogromną ciekawość. W czasie pierwszego weekendu, kiedy obszar dawnego lotniska został udostępniony jako miejsce publiczne, odwiedziło go ponad 300 tysięcy osób. W ciągu pierwszego roku funkcjonowania w nowej formie liczba odwiedzających przekroczyła 1,5 miliona. Do dziś jest to bardzo popularne i chętnie odwiedzane miejsce. W ładny, słoneczny dzień liczba gości wynosi około 10 tysięcy (Roskamm, 2014).

Berlińczycy zyskali bardzo nietypowe miejsce rekreacji i wypoczynku (ryc. 2A). Dawne pasy startowe i drogi kołowania stały się trasami do joggingu, przejażdżek rowerowych lub jazdy na rolkach (ryc. 2B). Trawiasty, otwarty obszar okazał się doskonały do puszczania latawców i modeli samolotów czy do paralotniarstwa (ryc. 2D). Wydzielono miejsca do ćwiczeń grupowych, np. jogi, a także obszar piknikowy (o powierzchni 2,5 ha), na którym można rozpalić grilla i zorganizować spotkanie w gronie rodziny lub znajomych. Przygotowano 4-hektarowy, ogrodzony wybieg dla psów oraz specjalny teren minigródków miejskich (ryc. 2C) – tu mieszkańcy sąsiednich dzielnic mogą uprawiać własne zioła, kwiaty lub warzywa.

Dla odwiedzających zostały otwarte kawiarnie i bary. Zorganizowano również wypożyczalnie rowerów, segwayów i innych nietypowych pojazdów, cichych, niezakłócających relaksu innym gościom.

Obszar Tempelhofer Park jest też wykorzystywany do organizacji imprez masowych, których rocznie odbywa się tu ponad sto. Są to głównie koncerty, zawody i pokazy sportowe, rajdy samochodowe, instalacje artystyczne. Dodatkowo około 60 wydarzeń rocznie ma miejsce w pomieszczeniach terminalu lotniczego. Do najbardziej popularnych należą targi i pokazy (np. targi mody, prezentacje produktów), gale i spotkania firmowe oraz różnego rodzaju wydarzenia artystyczne.

Z opinii mieszkańców zamieszczanych na portalach społecznościowych wynika, że cenią oni park Tempelhofer nie tylko jako miejsce wypoczynku i rekreacji, ale także za przestrzeń, a właściwie pustkę, której tak bardzo brakuje w wielkich aglomeracjach. Przestrzeń ta daje im poczucie wolności i swobody, którego nie są w stanie zapewnić inne miejsca wypoczynku w Berlinie (Grün Berlin, 2017).

W dokumentach strategicznych rozwoju urbanistycznego Berlina podkreślane jest również znaczenie ekologiczne Tempelhofer Feld (Thierfelder i Kabisch, 2016). Duża, otwarta i niezabudowana przestrzeń w mieście wpływa korzystnie na jego mikroklimat, zwłaszcza w czasie upalnych miesięcy – w nocy na tak dużym obszarze dochodzi do znaczącego wychłodzenia powietrza (Grün Berlin, 2017).

Park Tempelhofer Feld szybko stał się także popularną atrakcją turystyczną Berlina. Odwiedzany jest zarówno przez grupy, jak i przez turystów indywidualnych. Zabytkowy



Ryc. 2. Nowy park miejski Tempelhofer Feld. A – tablica informacyjna z planem zagospodarowania parku, B – trasy rowerowe na dawnej drodze kołowania, C – miniogródek, D – miejsce wyznaczone do paralotniarstwa, E i F – tablice informacyjne dotyczące historii portu lotniczego (fot. E. Pijet-Migoń i P. Migoń)

budynek terminalu lotniczego można zwiedzać z przewodnikiem. Wycieczki mają miejsce 4 razy w tygodniu o stałych porach i trwają około 2 godzin. Orowadzanie odbywa się w języku niemieckim lub angielskim. Dodatkowo w przypadku grup istnieje możliwość zamówienia przewodnika, który będzie oprowadzał w języku hiszpańskim, francuskim, polskim, czeskim, rosyjskim lub mandaryńskim (Tempelhof Projekt GmbH, 2017). Oprócz standardowej trasy zwiedzania można wybrać zwiedzanie tematyczne, ukierunkowane na następujące zagadnienia: legendy Tempelhof, tajne miejsca, architektura, Trzecia Rzesza, wojskowość.

Indywidualne zwiedzanie i poznanie historii lotniska ułatwiają tablice informacyjne, umieszczone zarówno w pobliżu budynków od strony zewnętrznej portu, jak i po stronie płyty lotniska (wewnętrznej) (ryc. 2E i F). Można również pobrać aplikację mobilną

przygotowaną przez berlińską organizację turystyczną Visit Berlin, która ułatwia poznanie lotniska i przybliża jego historię (Visit Berlin, 2017).

Wizyta w parku Wolności i zwiedzanie dawnego portu lotniczego zostały włączone do wielu programów wycieczek, są polecane przez liczne portale i blogi podróżnicze. Park znalazł się nawet wśród 10 najistotniejszych obiektów wartych odwiedzenia w Berlinie (lista „Top 10”). Ta nietypowa atrakcja turystyczna wpisuje się w bieżące trendy w turystyce, które uwzględniają poszukiwanie autentyczności, nastawienie na przeżywanie, dokładniejsze poznanie także miejsc, które są chętnie odwiedzane przez ludność miejscową (Niezgoda i Markiewicz, 2014). Dlatego też wizyta w parku Tempelhofer Freiheit jest rekomendowana przez organizację Slow Travel Berlin i berlińską organizację turystyczną Visit Berlin (aplikacja Going Local) (Slow Travel Berlin, 2017; Visit Berlin, 2017). Miejsce to jest również wysoko oceniane przez turystów na portalu TripAdvisor (TripAdvisor, 2017).

W 2018 r. planowane jest otwarcie centrum informacyjnego w głównym budynku terminalu lotniczego, w części, która była wykorzystywana jako kantyna armii amerykańskiej. W centrum mają się rozpoczynać wycieczki z przewodnikiem, będą tu też organizowane wystawy i różnego typu wydarzenia. Powstanie tu również kawiarnia i sklep z pamiątkami (Tempelhof Projekt GmbH, 2017).

Plany na przyszłość

Po długich dyskusjach i konsultacjach społecznych senat Berlina zatwierdził 6 marca 2013 r. plan zagospodarowania parku Tempelhof, który miał być realizowany do 2025 r. Obszar po dawnym lotnisku nadal miał pełnić funkcje wypoczynkowe, kulturalne i ekologiczne, ale jego obrzeża przeznaczono do wykorzystania na cele mieszkaniowe (dotyczyć to miało kwartałów: Tempelhofer Damm, Oderstrasse, Südring i Columbiadamm) (Janicka, 2013; Senate Department..., 2017). Według tego projektu centralna część dawnego lotniska miała pozostać parkiem krajobrazowo-kulturowym, przy zachowaniu jego najważniejszych funkcji, którymi są: wypoczynek, sport i rekreacja. Głównym elementem kompozycji parkowej miał pozostać kształt koła, do którego nawiązywać miały swoją formą alejki i dróżki, a także projektowany zbiornik wodny o powierzchni 4 ha, który miał powstać w pobliżu zabudowań terminalu lotniczego. Dawne płyty postojowe przy terminalu (o łącznej powierzchni 236 000 m²) miały nadal być przeznaczone do organizacji różnego typu imprez kulturalnych, rozrywkowych i sportowych.

Nowy projekt zagospodarowania parku Tempelhof i przeznaczenia jego krańcowych obszarów pod zabudowę dawał możliwość budowy około 4700 mieszkań. Grupę docelową, dla której mieszkania te miały być przeznaczone, stanowiły osoby związane zawodowo z nauką, kulturą i innowacyjnością, co pozostaje w zgodzie ze strategią miasta, nastawiającego się na rozwój tzw. przemysłów kreatywnych (Senate Department..., 2017). Na obszarze kwartału Tempelhofer Damm miała powstać nowa centralna biblioteka państwowa (Janicka, 2013).

Mieszkańcy Berlina okazali się jednak nieufni wobec planu senatu, obawiając się, że deweloperzy zabudują znacznie większą powierzchnię niż 25% parku Tempelhof. Dlatego zorganizowano akcję społeczną pod nazwą „100% Tempelhofer Feld”, która doprowadziła do ogłoszenia referendum w sprawie odrzucenia planu zagospodarowania przyjętego przez senat Berlina i zachowania całości obszaru jako parku. W maju 2014 r. 65% głosujących opowiedziało się przeciwko zabudowie części parku i władze miasta zade-

cydowały o pozostawieniu przestrzeni w dotychczasowej formie. Pozwala to sądzić, że przynajmniej w najbliższych latach dominująca funkcja rekreacyjna, uzupełniana przez funkcję turystyczną i edukacyjną, zostanie tu utrzymana. W ten sposób otwarty teren dawnego lotniska Tempelhof może jeszcze długo stanowić swoisty ewenement w zagospodarowaniu Berlina w porównaniu z innymi wielkimi miastami, w których części centralne są zwykle przeznaczane pod zabudowę (mieszkalną bądź usługową), a duże obszary służące rekreacji znajdują się na peryferiach.

Kwestią do rozwiązania pozostaje jednak zagospodarowanie wszystkich pomieszczeń olbrzymiego pod względem kubatury budynku terminalu lotniczego. We wrześniu 2015 r. w warunkach nowego, poważnego problemu Berlina – braku mieszkań dla przybywających uchodźców politycznych i ekonomicznych, głównie z Syrii i Iraku – w jednej z części budynku terminalu zorganizowano obóz przejściowy dla uchodźców. Przebywa w nim około 3000 osób. Jak zapewniają służby ochrony parku, obecność uchodźców nie zakłóca dostępu do parku ani organizowanych tu imprez, powoduje jednak kolejne dyskusje społeczne.

WNIOSKI

Studium przypadku dawnego lotniska Berlin-Tempelhof pokazuje, że dawna infrastruktura lotnicza, podobnie jak infrastruktura innych form transportu (Hall, 2005), może stać się atrakcją turystyczną rozumianą bardzo szeroko, czyli przedmiotem zainteresowania turystów (Nowacki, 1999).

Wykreowanie nowej atrakcji, interesującej, ale równocześnie nietypowej, wzbogaca ofertę turystyczną miasta, a także przyczynia się do wzrostu atrakcyjności dzielnicy, w której jest ona położona. W konsekwencji może prowadzić do deglomeracji ruchu turystycznego i pośrednio do wydłużenia pobytu turystów w danym mieście. Zainteresowanie nieszablonowymi atrakcjami turystycznymi wpisuje się w obserwowane obecnie trendy w turystyce, które obejmują poszukiwanie autentyczności miejsca, nastawienie na poznanie, ale również na emocje, odkrywanie miejsc chętnie odwiedzanych przez ludność miejscową, a niekoniecznie znanych masowym turystom. Mieszkańcom Berlina nowy park kulturowy pozwala poznać ciekawą historię miejsca, w pobliżu którego żyją, a przez to może wzmacniać poczucie tożsamości lokalnej.

W wielu miejscach na świecie po dawnych lotniskach pozostało niewiele śladów. Najczęściej są to tylko terminale lotnicze – zachowały się zwłaszcza te, które wcześniej zostały uznane za obiekty zabytkowe. Należy jednak pamiętać, że dawna infrastruktura lotnicza jest częścią dziedzictwa historycznego i kulturowego, które można wykorzystać na potrzeby turystyki nie tylko jako tradycyjne muzea, ale również z zastosowaniem nowych form turystyki, takich jak geocaching, gry miejskie i wirtualne trasy zwiedzania. Takie rozwiązania można wprowadzić na innych zamkniętych lotniskach – np. Riem w Monachium, Fornebu w Oslo, Lade w Trondheim, a w Polsce w Gdańsku w dzielnicy Zaspa czy we Wrocławiu na terenie dawnego lotniska na Gądowie (Pijet-Migoń i Migoń, 2014).

Wykorzystanie terenów dawnego portu lotniczego Tempelhof na potrzeby rekreacji i wypoczynku jest bardzo nowatorskim podejściem. Kolejne konsultacje społeczne i referenda potwierdziły, że mieszkańcy Berlina bardzo doceniają funkcje rekreacyjne i wypoczynkowe tego miejsca i są do niego coraz bardziej przywiązani. Tak duży obszar zieleni

w centrum miasta według wielu z nich przyczynia się do wzrostu szeroko rozumianej jakości życia w aglomeracji. Współdecydowanie mieszkańców Berlina o losach dawnego lotniska legendy pozostaje, także dla mieszkańców innych miast, symbolem partycypacji społeczeństwa w zarządzaniu miastem.

Przykładów wykorzystania terenów dawnych lotnisk na potrzeby rekreacyjne jest niewiele i rzadko mają one zorganizowany charakter. W Krakowie na terenie dawnego lotniska Czyżyny na pozostawionym fragmencie pasa startowego odbywa się cykliczna impreza Małopolski Piknik Lotniczy, ale jest to wydarzenie trwające zaledwie jeden weekend w roku. W pozostałych dniach miejsce to wykorzystywane jest nieformalnie przez mieszkańców Krakowa jako plac ćwiczeń – dla dorosłych do nauki jazdy samochodem, a dla dzieci i młodzieży do jazdy na rowerze lub rolnkach.

Przeznaczenie obszaru poprzemysłowego położonego bardzo blisko ścisłego centrum metropolii na cele rekreacyjne i turystyczne może być kontrowersyjne pod względem ekonomicznym, ale może też przynieść wiele korzyści społecznych i wizerunkowych oraz być docenione zarówno przez samych mieszkańców, jak i turystów.

BIBLIOGRAFIA

- Berlin Airports. Pobrane 29.11.2017 z: www.berlin-airport.de
- Dołzbłasz, S., Mucha, P. (2015). Wykorzystanie terenów pogórnicych na przykładzie Wałbrzycha. *Studia Miejskie*, 7, 105–118.
- Domański, B. (2001). Przekształcenia terenów poprzemysłowych w województwach śląskim i małopolskim – prawidłowości i uwarunkowania. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 3, 51–59.
- Gasidło, K. (2013). Przekształcenia terenów i obiektów poprzemysłowych jako problem urbanistyczno-architektoniczny województwa śląskiego. *Zeszyty Naukowe. Architektura. Politechnika Śląska*, 52, 65–80.
- Grün Berlin. Pobrane 30.12.2017 z: www.gruen-berlin.de
- Hall, D. (2005). Transport tourism. Travelling through heritage and contemporary recreation. W: D. Hall (red.), *Niche tourism. Contemporary issues, trends and cases* (ss. 89–98). Oxford: Elsevier.
- Janicka, A. (2013). Tempelhof – Park Wolności, przykład adaptacji lotniska na park kulturowy. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Zielonogórskiego*, 149(29), 23–30.
- Kazimierczak, J. (2012). Wpływ rewitalizacji terenów poprzemysłowych na kształtowanie nowej miejskiej przestrzeni turystycznej. Przykład Manchesteru i Lyonu. *Turyzm*, 22(1), 11–21, doi: 10.2478/v10106-012-0002-3.
- Krajewska, R., Łukasik, Z. (2017). Efektywne wykorzystanie infrastruktury transportowej w miastach: przykłady dobrych praktyk. *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 18(9), 203–211.
- Malinowski, R. (2017). Rodzynkowe bombowce nad Berlinem. *Historia i Świat*, 6, 299–301.
- Mielcarek, A. (2016). Rozwój transportu lotniczego we wschodnich prowincjach Niemiec w latach 1919–1939. *Marketing i Zarządzanie*, 1(42), 89–100, doi: 10.18276/miz.2016.42-05.
- Namyślak, B. (2013). *Działalności twórcze a rozwój miast. Przykład Wrocławia*. Wrocław: Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego UW.
- Niezgoda, A., Markiewicz, E. (2014). *Slow tourism – idea, uwarunkowania i perspektywy rozwoju. Rozprawy Naukowe AWF we Wrocławiu*, 46, 82–90.
- Nowacki, M. (1999). Atrakcje turystyczne, dziedzictwo i jego interpretacja – jako produkt turystyczny. *Problemy Turystyki*, 22(2), 5–12.
- Perman, H. (2004). *Airports: a century of architecture*. London: Laurence King Publishing.

- Pijet-Migoń, E. (2008). Przyszłość portów lotniczych zachodniej Polski w warunkach konkurencji z lotniskiem Berlin Brandenburg International. W: S. Dołzbłasz, A. Raczyk (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Europa bez granic – nowa jakość przestrzeni* (ss. 211–220). Wrocław: Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego UW.
- Pijet-Migoń, E. (2015). Możliwości wykorzystania współczesnej i dawnej infrastruktury lotnicznej w turystyce miejskiej. *Zeszyty Naukowe WSB w Poznaniu*, 63(6), 193–208.
- Pijet-Migoń, E., Migoń, P. (2014). Infrastruktura dawnych portów lotniczych w Polsce i możliwości jej turystycznego wykorzystania. *Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego*, 32, 25–41.
- Roskamm, N. (2014). 4,000,000 m² of public space: the Berlin ‘Tempelhofer Feld’ and a short walk with Lefebvre and Laclau. W: A. Madanipour, S. Knierbein, A. Degros (red.), *Public space and the challenges of urban transformation in Europe* (ss. 63–77). New York: Routledge.
- Roskamm, N., Karge T. (2010). *Grand opening Tempelhofer Feld*. Berlin: Universitätsverlag der Technischen Universität Berlin.
- Senate Department for Urban Development and Housing. Pobrane 30.12.2017 z: www.stadtentwicklung.berlin.de
- Sikorski, D. (2012). Zmiany funkcjonalne terenów przemysłowych i poprzemysłowych we Wrocławiu po 1989 roku. W: B. Namysłak, R. Szmytkie (red.), *Przekształcenia przestrzeni miejskiej Wrocławia. Ujęcie geograficzne. vol. 1* (ss. 33–53). Wrocław: Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego UW.
- Slow Travel Berlin. Pobrane 04.12.2017 z: www.slowtravelberlin.com
- Smolarski, M., Szmytkie, R. (2014). Zagospodarowanie obiektów potransportowych we Wrocławiu. W: P. Brezdeń, R. Szmytkie (red.), *Przekształcenia przestrzeni miejskiej Wrocławia. Ujęcie geograficzne, vol. 2* (ss. 118–144). Wrocław: Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego UW.
- Tempelhof Projekt GmbH. Pobrane 26.10.2017 z: www.thf-berlin.de
- Thierfelder, H., Kabisch, N. (2016). Viewpoint Berlin: strategic urban development in Berlin – challenges for future urban green space development. *Environmental Science and Policy*, 62, 120–122, doi: 10.1016/j.envsci.2015.09.004.
- TripAdvisor. Pobrane 30.12.2017 z: www.tripadvisor.com
- Trzepak, P., Boruta, T., Marada, M., Quodomine, R. (2012). Sto lat doświadczeń portów lotniczych w przestrzeni Europy. *Prace Geograficzne*, 131, 35–53, doi: 10.4467/20833113PG.12.026.0951.
- Visit Berlin. Pobrane 04.12.2017 z: www.visitberlin.de
- Węclawowicz-Bilska, E. (2011). Kierunki współczesnego rozwoju przestrzennego miast europejskich. *Architektura*, 108(12), 147–172.
- Węgliński, B. (2009). Wybrane aspekty ewolucji systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w latach 1968–2009. *Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego*, 4, 205–219.
- Wielgus, K., Panek, R. (2003). Lotnicze dziedzictwo w krajobrazie Polski. W: S. Januszewski (red.), *Lotnictwo – stulecie przemiany* (ss. 289–306). Wrocław: Fundacja Otwartego Muzeum Techniki.

ABSTRACT

Aviation heritage used for tourist and recreational purposes:
a case study of the former Tempelhof Airport in Berlin

Background. On the example of the Tempelhof Airport in Berlin, pointing at the opportunities to use former transport facilities for tourist and recreational purposes, and outlining the problems associated with the process. **Material and methods.** The author applied a survey of literature, as well as historic and planning documents. Internet sites and social media were also analysed. Own observations of study visits to the Tempelhof Airport contributed to the methods. **Results.** The Tempelhof Airport, called ‘the mother of all airports,’ is one of the oldest European airports and constitutes an icon of Berlin. Its monumental terminal building, used to be among the biggest architectural structures in the world. Tempelhof played a major role during the blockade

of West Berlin in 1949, receiving most flights of the airbridge. After the airport closure on 31 October 2008, the area was converted into a culture park known as Freedom Park or Tempelhofer Park.

Conclusions. The new park represents an innovative approach to the former aviation infrastructure and its use to serve tourism and recreation. The attitude may seem economically controversial but it brings much social benefit and creates a positive image of the city. The Freedom Park in Berlin has become a contemporary symbol of community involvement in city management.

Key words: aviation infrastructure, airport, tourist attraction, recreation, Tempelhofer Park