

德国城市中心步行区的兴起与发展

Rise and Development of Pedestrian Precincts in the City Centre of Germany

刘连连 孙亦民 陆伟

摘要: 步行区规划, 作为一个重要的城市规划策略, 在德国城市中心的发展经历了一个循序渐进的过程。步行区的成功, 不仅完全改变了德国城市中心的面貌, 也使得德国逐步摆脱了以私人汽车为主导的城市交通发展模式。通过梳理和回顾德国步行区从商业街的步行化改造, 到城市中心步行区的扩张, 再到迈向步行化城市三个阶段的发展历程, 从中分析并总结了德国城市中心步行区在不同时代的规划策略和特点。研究表明, 步行区的发展必需与经济社会发展阶段相适应, 以市民生活需求变化为目标导向, 并据此与城市中心的总体规划和城市公共交通运输规划相结合。

Abstract: Planning of pedestrian precincts, as an important strategy of urban planning, has been experienced for a long term in Germany. Nowadays, success of pedestrian precincts not only changed the feature of city centre, but also made the German cities escaped from the mode of car-city. This paper provides an overview for the development of pedestrian precincts in Germany, from the transformation of shopping street to the pedestrian street, the pedestrian precincts, until to the pedestrianization of city, and analyzes planning strategy and character of the German pedestrian precincts in different phases. It suggests that the development of pedestrian precincts should be adapted for the developing stage of economy society, oriented by the change of demand of burghers and combined with urban and public transport planning.

关键词: 城市中心; 步行区; 公共交通; 城市规划策略; 德国
Keywords: City Centre; Pedestrian Precincts; Public Transport; Strategy of Urban Planning; Germany

本研究项目获 2007 - 2009 年国家留学基金委资助

作者: 刘连连, 大连理工大学建筑与艺术学院, 斯图加特大学建筑与城市规划学院城市设计研究所 (Uni-Stuttgart, Architecture and Urban Planning, Städtebau-Institut), 联合培养博士生。lianliu@hotmail.com
孙亦民, 大连建筑技术发展中心设计研究院, 工程师
陆伟, 大连理工大学建筑与艺术学院, 教授, 博士生导师

在德国, 城市中心已经形成了面积广泛的步行区, 成为人们步行最为密集的空间。在这里, 行人摆脱了机动车交通的威胁, 拥有步行自由的权利。步行, 由人类原始的交通方式, 已升华为当代人们的一种生活方式。城市中心的街道和广场, 重新成为人们聚会、交流、娱乐和休憩的场所。在全球化的时代, 通过步行区的作用, 在改善城市交通与生态环境的同时, 也使得城市中心保持了德国特别的文化气质, 帮助城市中心增强了吸引力。德国步行区规划与发展的历史经验, 丰富了城市规划的理论与实践, 产生了广泛的国际影响, 对于正致力于城市中心步行街与步行区迅速发展的中国城市规划来说, 具有重要的借鉴与启发意义。

1 步行区概念与德国步行区发展理念

步行区的概念最早出自于荷兰。但它作为城市规划的一个专业术语和重要策略, 却是在德国得到了最广泛的应用与发展。因此, 这里主要根据德国城市步行区的规划策略与发展现状, 对步行区及其相关术语和步行区发展理念进行阐述。

1.1 步行区概念的界定

步行区 (德语 Fußgängerzone 或者 Fußgängerbereiche), 是一个城市规划的专业术语。从德国有关步行区规划的文献看, 由于人们的视角差异, 步行区的界定也略有不同。

根据德国的步行区发展的实际情况, 通常对步行区的解释是: 步行区是在城市中心为步行者保留的区域, 这里没有车道与人行道之分, 而是在广泛的统一交通系统中一个专门供步行交通的区域。还有一种对步行区更强调交通限制的说法, 步行区是对私人机动车交通和多数公共短途客运交通 (ÖPNV)^① 禁止通行的地区^[1]。

① ÖPNV 是德语 Öffentlicher Personennahverkehr 的缩写, 这一概念是德国城市交通的专有名词, 用以区分私人、货运和长途交通。德国的公共短途客运交通主要包括: 郊区快速轨道列车 (S-Bahn)、地铁 (轻轨) (U-Bahn, Stadtbahn)、有轨电车 (Tram)、公共汽车和出租车。

学者彼得·扎维克 (Peter Jawecki) 的界定是：“步行区是一个有特别作用的场所，这里是步行者拥有可支配的、唯一占优势的地方。其位置可以在单独的街道或广场，或者呈现于整个交通区的系统里，或是在一座城市的核心或城市局部的中心，或者在城市的商业中心 (Peters, 1973) [2]。”

德国著名的城市规划专家罗尔夫·蒙海穆 (Rolf Monheim) 教授^①对有关步行区三种类型的概念做了更为细致的解说 [3]：

- 步行街 (Fußgängerstrasse)：专门为步行者规划的街道，在这里，供货和业主的机动车交通受到时间的限制。
- 步行区 (Fußgängerzone)：步行街组成的网络。
- 步行区域 (Fußgängerbereiche)：由一个步行街网络所展布的区域。在这个区域内，只允许商店业主和供货的机动车交通 (不受时间的限制)，机动车受到速度的限制，使得该区域从最大程度上保证了行人的安全。

在德文学术文献中，常使用步行区域 (Fußgängerbereiche，对应的英语为 Pedestrian precincts)；而在实际的城市标识中，用 Fußgängerzone 表示某处为具体的步行区 (图 1)，与英语的步行区 (Pedestrian zone) 同义。步行区的称谓与标识，均体现了以“步行”作为人的生活最简单朴素的象征。

1.2 步行区衍生的相关术语

交通安宁区 (德语 Verkehrsberuhigung，英语为 Traffic Calming)^②，是城市、交通规划领域的一个专业术语。这个概念最早出现于 1960 年代的荷兰，是在城市规划和交通规划中针对城市特定场所或区域所采取的交通约束措施。在德国，

对城市中心、步行区周边场所或住宅区最常见的交通约束措施有两种方式：限速 30 公里区 (Tempo-30-Zonen) 和交通安宁区 (Verkehrsberuhigte Bereiche)^③。“在市中心，特别是在步行区的边缘区域，优先权首先被提供给步行者，没有受到限制的汽车则规定以步行的速度行驶；这样的街道被称为‘交通安宁区’。这个规定在步行街的一定时间段内实行 (多数是大约每小时 250 辆车)，汽车的速度被限制在 20 公里/小时或 10 公里/小时 [5]。”它在城市的应用中，根据具体的区域和具体的交通状况，“交通安宁区”标识表示也有所不同 (图 2、图 3)。

另外，德国的部分城市中心步行区，也允许部分公共短途客运交通 (ÖPNV，主要是有轨电车或公共汽车) 在步行区内通行，例如弗莱堡和纽伦堡。因而，步行区也被认为是交通约束措施的一种方式，是交通安宁区的一种形式。

步行化购物中心 (Pedestrian Mall^④)，属于一种商业形态的术语。目前，“步行化购物中心”一词常常被误解为步行区，因此有必要对这一概念加以说明。Mall 通常指由许多商店组成的购物集中的场所。在 20 世纪 60—70 年代中期，美国的一些中等城市，为了对抗在城市边缘建立的购物中心 (Shopping Mall，德语 Einkaufszentrum) 所获得的商业成功，尝试建立步行化购物中心来促进本城的零售商业。城市中的零售业主为了维护自身的商业利益，而政府部门为了维护自身的税收利益，使得购物中心在城市街区兴起。之后，又进一步发展出户外的城镇式购物中心 (Downtown Mall)。但是，无论是有着封闭共享空间的步行购物中心，还是设计成如公园一样开放空间的城镇购物中心，它们都只是以商业利益为



图 1 德国步行区的标识

资料来源：www.sicherstrassen.de



图 2 德国慕尼黑市中心步行区的限速标识：对摩托车和小汽车限速 5 公里/小时

资料来源：作者拍摄于 2008



图 3 德国住宅区的交通安宁区标识

资料来源：www.sicherstrassen.de

① 罗尔夫·蒙海穆是拜罗伊特大学应用城市地理学教授，自 1970 年代初对步行区开始研究，是关于城市中心发展研究的世界著名专家。

② 交通安宁区 (Verkehrsberuhigung)，目前也有将其译为“交通稳静”、“交通抑制”，考虑中文“安宁”与“稳静”相比，涵义接近，且更通俗直白，故本文倾向于译为“交通安宁区”。

③ Mall 的德语可译为：Einkaufspassage、Einkaufsstrasse、Einkaufszentrum，但通常是指以汽车交通为主导的商业形态。由于其使用的广泛性，在德语中通常直接采用 Mall 来表达，以避免歧义。

目的步行化的商业设施，而不是真正意义上着眼于人的生活与自由的步行区。

1.3 德国步行区发展的理念

随着德国城市中心步行区的发展，在德国城市规划领域不仅丰富和拓展了步行区概念的内涵，而且形成并不断深化了关于步行区的发展理念。罗尔夫·蒙海穆教授总结了战后以来德国步行区规划与发展的历程和经验，提出了三种关于步行区发展的基本理念^[6]：

1) 将步行区规划作为工具，以实现城市步行者“交通可达的购物中心所在市中心”的目的。例如，卡塞尔(Kassel)、埃森(Essen)、基尔(Kiel)等。这一新理念明确地把步行者、交通、商业作为步行区规划的三个关键要素，而交通、商业则服务于步行者。因此，最初的步行区的引入不仅仅是针对机动车交通的一种措施，而是把“交通可达性”作为城市中心步行区规划的指导方针的一部分。

2) 在20世纪70年代期间，传统城市的步行区规划，是作为“城市生活”对城市复兴、城市保护和环境保护等问题关注的结果而发展起来的。这里蕴涵了一个新理念：步行化乃是城市生活的方式。正是步行化的发展与进步，导致步行区域的形成，它通常覆盖了城市中心的大部分面积。例如，纽伦堡(Nurnberg)、弗莱堡(Freiburg)、波恩(Bonn)、奥斯布鲁克(Osnabruck)、奥尔登堡(Oldenburg)。

3) 作为城市步行区发展的第三种类型，步行区域是城市规划摆脱汽车导向趋势的结果，由此提出“城市的再发现”的理念。例如，多特蒙德(Dortmund)、法兰克福(Frankfurt)、杜伊斯堡(Duisburg)，通过步行区域得以重现城市的历史建筑和传统文化。

综合上述观点，可以从城市规划的意义上对步行区的一般内涵作如下理解：步行区是城市中心区专为步行者设置的特定场所而在城市空间上所采取的一项规划策略。它具有供步行者购物、娱乐、休闲等活动的专属功能而区别于一般住宅区，它又具有使步行者通过适宜的交通系统可达特定场所的必备条件而不同于传统商业街。

2 德国城市中心步行区的发展历程

德国步行区从20世纪30年代起步，历经80余年的发展进程，大致上可以划分为商业街的步行化改造、城市中心步行区的形成与扩张、走向步行化城市三个阶段。下文试图以经济社会发展为背景，把步行区的规划理念与发展现实结合起来，梳理与分析德国城市中心步行区的发展脉络与演进历程。

2.1 初步发展期：商业街的步行化（20世纪30—60年代）

20世纪30年代，德国开始商业街的步行化进程，二战后经济恢复与城市重建，为步行街的复兴与发展提供了战略机遇，也为步行区的形成奠定了基础。严格说来，这一时期属于“前步行区阶段”。

商业街作为伴随城市产生而形成的商品集散地，无论在德国还是世界各国，都有着悠久的历史。无疑，进入商业街都是步行或以骡马代步。但在前工业社会和工业化初级阶段，传统的商业街从来就不是现代城市规划意义上的步行街或步行区。德国步行区起始于工业化发达阶段。经过一战后七八年时间，德国经济迅速恢复，步入工业化发达阶段，汽车工业走在世界前列。由于机动车迅速增长而导致城市中心交通堵塞、出行困难。由此引发了对传统商业街的步行化规划与改造，并带来相关交通设施与方式的变革。

1926年，埃森市的凯特威格街(Kettwiger)率先开始步行化的规划与改造，成为德国城市步行区的先驱。更确切的时间是在1938年，埃森市在林贝克街(Limbecker)和凯特威格街(Kettwiger)限制了机动车交通，理由是街道太窄，不适合行人和汽车共同使用；同时尽可能地围绕整个中世纪的中心商业区，建立了内城环路^[7](图4)。这一期间，科隆也封闭了主要的商业街霍赫街(Hohe)的汽车交通。随后的二战爆发，中断了步行区的发展。

在20世纪50年代，德国开始对在二战期间被摧毁的城市中心进行重建，步行区作为重要的现代城市设计要素，开始规划和实施。卡塞尔第一个对被轰炸的市中心进行重建，成为一个全面重新规划的城市。其中包括了对步行区的规划——尽管仍处于一个完全以汽车为导向的城市发展规划的框架下。1953年的11月9日，卡塞尔的楼梯街道(Treppenstraße)作为德国的第一个正式的步行区开幕，它产生于1947年举办的针对城市中心重建的竞赛。但由于遭到商业街上的零售业主的强烈反对，直到1964年才实现对主要购物街的机动交通限制。随后，基尔市的霍尔斯特街(Holstenstraße)在1953年的12月12日开幕；同期，斯图加特(Stuttgart)也主张建立步行区，舒勒街(Schulstraße)在1953年作为其最早的步行区开通。到1955年有21座德国城市至少封闭了一条购物街以限制交通，但是只有四条是真正的步行街，具有完整的步行景观感受。即使到了1963年，已有46个城市规划了限制交通的街道，但只有19条街得到完全的实施^[8]。1967年，德国第一个包括若干街道的步行区在奥尔登堡市落成。

这一时期，步行区的发展主要体现在城市中心主要购物街区对机动交通的限制，步行区的引入通常被看作是控制机动车交通的对策。极少有城市制定完整的步行街网络规划，因而步行区的概念仍拘泥于商店、酒吧集中的街道。从1926

5 000 米的街道，其间包括城市广场^[11]。纽伦堡的第一条地铁 U1 线路最早于 1972 年 3 月开通，火车总站同劳伦次老城 (Lorenzer Altstadt) 连通的线路段则是在 1978 年完成，第二条经过老城并与主火车站相连的地铁 U2 线路是在 10 年后的 1988 年 9 月开通。这两条线路对整个城市中心构成了一个环形，步行区设有 3 个地下车站^[12]。1974 年，法兰克福步行区的整体规划中迈出重大一步，作为相对单一街道的替换，大力扩展贯通步行街道网络。随后，在市中心的地铁（实际为轻轨系统）建设过程中，设置了一个投资巨大、宽阔的步行地下通道，确保了步行区的连续与完整（图 6）。斯图加特市火车总站的轻轨和城市快轨地下车站分别与 1976 年和 78 年开通，并在火车总站和国王大街 (Königstraße) 之间修建了第一个为步行者提供的地下通道 (Arnulf-Klett-Passage)。随后，国王大街中部建立了新的地下轻轨车站——王宫广场站 (Schlossplatz)，使得人们更顺利、方便地到达步行区的核心区域。这些改建工程在 20 世纪 80 年代初期结束。

这一时期，慕尼黑、法兰克福及斯图加特等德国大、中城市，将轨道交通逐渐转入市中心地下，具有远见地发展了适应快速轨道交通方式进步的隧道交通，其城市轨道交通规划都遵循了以下两个原则：一是轨道交通网络包含了城市中心区的主要交通节点；二是在长、短途交通集中的火车总站建立适当的地下网络。城市中心区的几个地下交通网络，包括不同轨道交通方式、线路的换乘及对步行人群的有效引导，有效地减少了表面的交通渗透到城市中心，为城市中心的步行区扩张创造了有利的条件。

另外，1970 年代期间，出现了一些新的城市发展理念，如城镇景观管理 (Townscape Management)、环境保护 (Environmental Protection)、休闲价值 (Leisure Time Values)、景观的城市化和改善 (Urbanity and Improvement of Image)。随之，步行区的发展理念也相应发生了改变^[13]：关

于“交通可达性”的发展理念，使步行区从交通抑制约束方式，向与公共交通系统相匹配而发展；关于“步行化是城市生活的方式”的发展理念，导致以提高市民生活质量为导向的步行区域的出现，使步行区覆盖城市相当部分的区域（图 7）；关于“城市再发现”的发展理念，使步行区域的形态模式与内涵扩大，得以重新发现城市中心的文化传统与历史价值（图 8）。

城市快速轨道交通系统改善了城市中心的交通景况，使城市步行区的可达性得到了充分的保证。德国历史城市中心步行区的人数急剧增长，据估计在 1972 年到 1980 年之间，步行者数量增加了大约 80%。由此带来的结果是，在卡尔广场到玛利亚广场之间的零售营业额增长了 40%。大多数德国城市显示了同样的数据，在步行区引入的几年之后，几乎所有在步行区的公司都显示了营业额的增长 30 - 40%^[14]。营业额上的增长导致了步行区的迅猛发展，最早反对步行化的商业业主，现在则经常呼吁更多步行区。据罗尔夫·蒙海穆教授当时的调查，前联邦德国的步行区的数量由 1970 年初的 96 个步行区，发展到 1977 年的 350~400 条步行街。1980 年代，随着城市轨道交通系统逐步地扩展和完善，德国越来越多的城市建立和发展了步行区，截至 1984 年已有超过 800 个步行区域成功坐落于城市中心和郊区中心^[15]。这一期间，工作重点更倾向于步行区的内在建设，从街道家具，到空间布景直至街道活动（展览、娱乐及类似行为），都使得步行区的功能更为完善。同时，在许多城市进行了大规模的交通遏制计划的试验，在整个城市中心区内大范围限制交通速度，甚至在机动车道实施了交通安宁的措施，切实有效地给予步行者优先权。

2.3 纵深发展期：迈向步行化城市（20 世纪 90 年代以来）

这个阶段德国步行区向纵深发展，把城市中心步行区的



图 6 蔡尔街 (Zeil) 末端通向地下轨道交通 (U 和 S-Bahn) 车站的通道入口，法兰克福

资料来源：<http://commons.wikimedia.org>



图 7 弗莱堡老城的步行区

步行区域覆盖了整个老城，人、自行车和有轨电车共享整个区域。

资料来源：作者拍摄于 2008 年



图 8 法兰克福老城步行区步行区的建立，促进了法兰克福对历史中心区域的传统文化与历史价值的再发现

资料来源：作者拍摄于 2008 年

理念、范围与功能扩张到整座城市，乃至超越中心步行区而迈向步行化城市。也可以说步行区已经完全成熟，开始进入“后步行区阶段”。

进入 20 世纪 90 年代，德国再次统一，经济社会迈向可持续发展的新时代，社会公众对城市中心步行区提出了更高的愿望。德国城市规划领域也因应汲取了“可持续发展的城市”和“生态化城市”的思想。其实，早在 1970 年代，德国的两位专家克劳斯·乌利希（Klaus Uhlig）和罗尔夫·蒙海穆教授就提出了“适宜步行的城市”（Fussgängerfreundliche Stadt）和“人性化城市”（Menschlichen Stadt）的理念。这些富于前瞻性的超前设想，为 1990 年代以来德国城市中心步行区走向可持续发展的步行化城市提供了崭新的理念、方向和目标。这个新时期的发展态势与主要特征表现为如下几个方面。

首先，迈向步行化城市，要求进一步扩大交通的可达性，从城市中心的可达性拓展为整个城市的可达性，形成和完善了城市“步行—自行车—公共交通”一体化的绿色交通模式。

步行区与城市公共交通系统的成功发展，使得人们减少了对私人汽车的依赖。特别是超过 50 万人口的城市，公共交通的使用明显增加。以慕尼黑为例，据统计，其市中心的雇员有 70% 使用公共交通，18% 步行，只有 12% 的人开汽车^[16]。同时，为扩大步行者的行动范围，自行车作为灵活而环保的交通工具，重新获得重视。自 1970 年代末，联邦政府开始考虑将自行车作为公共交通工具和步行方式的联系工具，使步行、自行车和公共交通的相互结合，建立一个更为完善

的有利于环境可持续发展的交通系统^①。1980、1990 年代的自行车和公共交通结合方式：“搭载自行车的公共汽车”（mit dem Fahrrad in Bus）和“搭载自行车的轨道列车”（mit dem Fahrrad in Bahn^②）逐步在德国城市实践推广^[18]。弗莱堡拥有完整的自行车道路，自 1990—1999 年每天进出市中心的自行车交通量数量增长到 71 400 次，增长了 63%。自行车代表着 28% 通勤者的交通，而公共交通占 26%，汽车占 46%^[19]。今天，柏林、慕尼黑、斯图加特、法兰克福等大中城市，在市中心周边都重新规划扩建了自行车道。

在本世纪初，德国的许多城市规划出未来 10—15 年，甚至是更长远的城市与交通规划。据统计，2008 年德国共有 3 900 万个家庭，其汽车拥有量是 4 000 万辆，自行车共 7 000 万辆。2007 年，Call a Bike “fix”^③ 的租借自行车系统在斯图加特与卡尔斯鲁厄（Karlsruhe）等城市陆续开始运行（图 9）；卡尔斯鲁厄计划在 2015 前将自行车的占有量由 16% 提高到 23%，将成为德国南部第一的自行车城市。在 2007 年的规划目标是在街道的更新和改造过程中，给予自行车交通以平等的重视程度^[20]。斯图加特 21 世纪（Stuttgart 21）的发展战略，是将完全的无障碍原则，进一步在公共交通和整个城市中心的规划中实施。法兰克福对 2015 年城市规划展望，是实现“公众的街道（Straßen für Alle）”的人性化城市交通——人们可以在街道上自由、畅通无阻的行动^[21]（图 10）。为此，他们提出了一系列有利于控制大气污染和噪声污染的城市交通改革措施。即通过对街道的封闭，以及对公共短途客运交通、自行车和步行交通的促进，最终达到改善居民生活质量的目的。



图 9 斯图加特的自行车租借系统

注：租借地点通常临近步行区与公共交通站点设置，通过电话办理租借手续。

资料来源：作者拍摄于 2008 年



图 10 法兰克福的 21 世纪城市交通规划，以儿童描绘的未来街道街景为封面

资料来源：Masterplan Verkehr Frankfurt

① 自 1979 年德国联邦环境委员会提出“适宜自行车的城镇”（Fahrradfreundliche Stadt）发展策略以来，130 多个城镇重新规划自行车路网^[17]。

② 城市的公共短途轨道交通列车上（地铁、轻轨和有轨电车）设置可搭载自行车的车厢，如今德国城市区域间的区域列车也可以搭载自行车。

③ 详情见 <http://www.callabike-interaktiv.de>

其次,迈向步行化城市要求保持城市的商业繁荣,在城市中心引入大型购物中心,引起商业业态的变化,形成了大型购物中心与特色中小商店互补的零售业网络模式。

20世纪90年代,美国的购物中心(Shopping Mall)——以汽车为主要交通工具的商业模式,形成全球化浪潮,开始在欧洲各国的郊区发展起来。零售业和相关服务行业的外移,使得城市中心面临着衰退的危险。德国一些城市认识到,一方面现代Shopping Mall被视为21世纪的百货商店,必将引起了城市中心,特别是步行区的变化,另一方面零售业的发展对城市中心的繁荣至关重要,必需避免Shopping Mall美国模式造成城市中心的商业空心化,于是纷纷利用德国城市轨道交通对城市中心的可达性优势,广泛吸引大型购物中心进驻市中心。在德国的大中型城市,大型购物商场、国际化的专卖店越来越多地占据着城市中心步行区的主要街区。自2004年开始,在法兰克福市中心的蔡尔大街(Zeil),一个投资8亿欧元的庞大建设项目“皇宫区”(Palais Quartier)开始建设——在占地约1.7公顷的区域将建立一个大型购物中心,2个高层办公、公寓等设施,整个项目预计在2010年完工。

大型购物中心的兴起对颇具特色的中小商店和作坊产生了越来越大的冲击。于是这些中小商店强化自己的民族传统、文化内涵与经营特色,各色店铺沿着条条步行街蔓延,以其差异化竞争策略,与购物中心构成业态互补的零售业网络。大型购物中心的发展还引起了城市中心步行区多方面的深刻变化:公司场地的提供,道路使用频率,经营绩效和购买力,进而凸现租金水平、土地价格和投资定位等关键因素。随之,衍射至公共空间、设施和交通基础设施建设领域,以至于市中心

的功能、设计和城市特质都将受到影响^[22]。因此,“零售业与城市中心的未来发展”已经成为德国社会和学术界共同关注的问题^①。”

第三,迈向步行化城市,要求城市中心步行区的功能多样化,实现从城市的再发现到城市的再创造,使城市中心的商业功能、文化功能和休闲功能辐射到整个城市空间。

从1990年代开始,德国城市中心,主要是在市中心的步行区范围开始了新一轮的改造历程,逐步加强市中心的购物、文化、娱乐设施的建设和改造。序幕开启于1990年统一后的德国首都柏林,围绕勃兰登堡门的中心步行区和波茨坦广场展开了前所未有的城市再发现与再创造:古典建筑风格融入现代透明玻璃球形穹顶的国会大厦改造,环绕巨大玻璃顶棚的娱乐中心、以索尼(Sony)中心和德国铁路(DB)大厦为标志的商业建筑群和市中心欧洲被害犹太人纪念碑群的建成,与城市森林交相辉映。1995年,一个多功能的电影城在纽伦堡在市中心开放,随着成功又扩大了2倍;2000年,纽伦堡新博物馆(Neues Museum Nürnberg)在老城中心开幕;2001年,在市中心又新建了2个购物中心。斯图加特在2004年到2007年期间对国王大街进行了大的改造;2005年,新建的现代艺术博物馆矗立在国王大街的核心位置(图11);重要的历史建筑国王大厦(Königsbau)被改建成具有多层商店走廊的购物中心(Königsbau Passagen)。2007年,乌尔姆新开放的艺术中心(Kunsthalle Weishaupt),作为巴登—符腾堡州(Baden-Württemberg)的现代艺术收藏馆,成为该城市步行区的新中心。

德国主要大中城市,中心步行区承载的商业功能、文化



图 11 位于国王大街的现代艺术博物馆, 斯图加特

资料来源:作者拍摄于2008年



图 12 斯图加特城市步行区中心—王宫广场

资料来源:作者拍摄于2008年

① 自2003年,在魏玛大学的沃夫刚·克里斯蒂(Wolfgang Christ)教授的主持下,每隔两年进行主题为“购物中心城市”(Shopping-Center Stadt)的大学生城市设计竞赛以及专题研讨会,目前已分别在波恩、海德堡、和德累斯顿举行了三届。

2006年9月,德国商业研究会在地处港口城市的汉堡大学促成了“市中心的购物中心对城市中心结构改变的影响”(Auswirkungen Innerstädtischer Shopping Center auf die gewachsenen Strukturen der Zentren)的项目。

功能、娱乐功能,环城森林带和城市森林的生态功能,以及绿色的“步行—自行车—轨道交通系统”的可达功能,对整个城市空间和周边地区产生了巨大的吸引力与辐射力,丰富和提升了步行化作为城市生活方式这一理念的内涵,置身其间的繁忙工作者、悠闲步行者和外来旅游者,或许都会感受到这是一座正在迈向可持续发展的步行化城市、人性化城市和生态化城市(图12)。

3 结论与启示

通过梳理德国步行区的发展脉络,展现出步行区与经济社会发展相适应的三个阶段演进历程:德国在工业化发达阶段,才开始商业街的步行化改造;步入后工业社会,城市中心步行区得以迅速扩张;进入可持续发展时代,亦随之迈向步行化城市的新阶段。同时,德国步行区的发展,反过来又改变了城市中心和整个城市的面貌,带动城市、地方和国家的经济发展,乃至成为社会发展阶段的象征。

步行区作为城市规划的策略,始终以市民生活需求变化为目标导向:在德国,最初为方便市民步行而控制机动交通,继之为实现市中心的可达性而与公共交通相匹配,再到满足市民购物需求而发展零售业,再后注重改善人们居住生活质量,从而导致步行区不断升华,折射出人的生活、交通、商业多重关系的变迁。正如克劳斯·乌利希所说,“步行区强调的不仅是历史关联的结果,更要体现历史关系的更迭^[23]。”

德国步行区规划与发展的历程,对中国提供了重要的启示。步行街和步行区,对中国是个引进的城市规划概念。目前中国城市尚处于传统商业街的步行化改造初兴阶段。借鉴德国步行区发展的历史经验,不仅启示我们确认适宜交通的可达性是现阶段实现传统商业街向现代步行街转变的首要条件,而且有助于我们少走弯路,乘上绿色的“步行—自行车—轨道交通系统”,顺利到达城市步行区的高级阶段。诚如马克思所说,“工业较发达的国家向工业较不发达的国家所显示的,只是后者未来的景象^①。”

参考文献

- [1] Fussgaengerzonen[EB/OL]. [2009-02-12].<http://de.wikipedia.org/wiki/Fussgaengerzone>.
- [2] Peters,Paulhans. Stadt für Menschen[M]. München:Verlag Georg D.W.Callweg, 1973: 63.
- [3] Monheim,R. Fussgaengerbereiche[M]. Koeln:Dt. Staedtetag,1975:1.
- [4] Verkehrsberuhigung. [EB/OL].[2009-02-12]. <http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsberuhigung>.
- [5] Monheim, R. The Role of Pedestrian Precincts in the Evolution of German City Centres from Shopping to Urban Entertainment Centres[C/OL].2001.[2009-02-10] . <http://www.dpi.wa.gov.au/>
- [6] Monheim,R.. Fußgängerbereiche und Fußgängerverkehr in Stadtzentren in der Bundesrepublik Deutschland [M]. Bonn:Dümmmler.1980:274.
- [7] 同 [6] : 41
- [8] 同 [6] : 45
- [9] 同 [6] : 69
- [10] Hollatz, Josef W. Die kommunalen Verkehrsprobleme in der Bundesrepublik Deutschland : ein Sachverständigenbericht und die Stellungnahme der Bundesregierung [M]. Essen : Classen, 1965:103.
- [11] Hall,Peter., Hass-Klau,Carmen. Can rail save the city?[M]. Aldershot [u.a.]: Gower, 1985:103.
- [12] Stadt Nürnberg/Baureferat (Hrsg.). U-Bahn Nürnberg 16[EB/OL].Nürnberg:Presse- und Informationsamt der Stadt Nürnberg, 2008. [2009-02-12].http://www.nuernberg.de/imperia/md/content/internet/ref6/ref6/broschuere_u3.pdf.
- [13] 同 [6]:274
- [14] 同 [11]:110
- [15] 同 [6]:69
- [16] Monheim,R. Die Augsburgener Innenstadt im Bild von Verhalten und Einstellungen der Besucher und Bevölkerung[R/OL].[2008-11-08].www.omniphon.de.
- [17] Huelsmann, Wulf. The “Bicycle-Friendly Towns” Project in the Federal Republic of Germany [C]//Tolley, R.S. (ed.), The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities. London:Belhaven, 1990: 221-223.
- [18] Brunsing, Juergen. Public Transport and Cycling: Experience of Modal Integration in West Germany[C] // Tolley, R.S. (ed.). The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities. London:Belhaven,1990: 231-243.
- [19] Gehl, Jan., Gemzone, Lars. New City Spaces[M]. Copenhagen:The Danish Architectural Press, 2001.
- [20] Stadtplanungsamt. Verkehr und Mobilität[R/OL]// Amar,Samya. Sachstandsbericht Leitprojekte-Karlsruhe Masterplan 2015. 2008.[2009-02-09]. www.karlsruhe.de.
- [21] Gietinger, Klaus. Straßen für Alle-Frankfurt.[R/OL].[2008-12-08].<http://www.frankfurt22.de>.
- [22] Krüger,Thomas. Walther, Monika. Auswirkungen Innerstädtischer Shopping Cente[C]//Wehrheim,Jan. Shopping Malls: Interdisziplinäre Betrachtungen eines neuen Raumtyps. Wiesbaden:VS Verl . fuer Sozialwiss., 2007 : 191-208.
- [23] Uhlig,Klaus. Die Fussgängerfreundliche Stadt [M]. Stuttgart: Hatje,1979:6-15.

① 马克思·资本论·第1卷·北京:人民出版社,2004,第7页。