

德国法兰克福城市发展经验与郑州国家中心城市建设

杨鑫 中共新密市委党校 河南郑州 452370

摘要:中国现在有九个国家中心城市,但每个城市因其功能定位不同,发展道路与方式也不尽相同。郑州建设国家中心城市应以借鉴性较强的,有相近发展经历的城市为例,德国法兰克福就是其一。本文将从法兰克福城市发展经验着手,对其城市发展中最重要的交通与城市规划建设进行分析,以期对郑州建设国家中心城市起到有益启迪。

关键词:法兰克福;国家中心城市;郑州;法兰克福机场

2016年12月国家明确提出支持郑州建设国家中心城市,这意味着国家对郑州未来发展和规划的肯定。但是,其他几个国家中心城市,如北京、上海、广州等,与郑州在地理位置、发展历程等方面不完全相同,因此,怎么建设国家中心城市的问题值得我们探讨。虽然国外没有国家中心城市的提法,但一些国外城市在事实上发挥着类似的功能。如美国的纽约,德国的法兰克福,英国的伦敦等。这些城市都有着独特的城市和发展经验,来帮助它们站在各自国家城市体系的顶端。而这些城市的发展大多是从自身优势条件着手,逐步扩大优势快速发展。郑州在建设国家中心城市,借鉴国外经验时,应该在结合自身特色的前提下,找对“参照物”。德国的法兰克福正是这样一个与郑州有着类似情况的城市。两座城市在区位优势、交通枢纽地位发展和历史文化等方面都有着相似之处。因此,本文将以前德国法兰克福城市发展为例,来探讨郑州国家中心城市建设路上,值得借鉴其的地方。

一、法兰克福城市经验与郑州国家中心城市现状

法兰克福城市发展的成功可以归功于三个方面:综合交通枢纽地位的确立、城市绿地系统建设以及环保理念。

(一)综合交通枢纽

1. 法兰克福基础交通设施建设。法兰克福是欧洲的重要交通枢纽。它是欧洲客流和物流的第一集散地。其综合交通服务的欧共体人口达到5亿人。位于市中心的中央火车站,历史悠久,每天有几百列长途列车和区间列车来往于这里;德国境内最繁忙的两条高速公路:A3和A5高速公路交汇于城市西南方向,每天车流量达30万辆以上;离高速交汇处不远还有一座世界排名前十,欧洲前三的法兰克福机场。

法兰克福的铁路、公路和机场将这座城市与世界紧密连接。而其中,为城市带来巨大的人流和货流的便是法兰克福机场。机场利用其地理优势地位,依托于德国铁路,扩大了机场服务的腹地范围,其200公里服务半径范围内覆盖了约3800万人,约占德国43%的区域,基本处于在德国的国际企业制造基地中心,且3小时飞行圈能够覆盖欧洲大部分城市。法兰克福机场的创新经验主要体现在“空铁联运”模式和基地航空的建设。

1.1 空铁联运扩大民航客货运输腹地。法兰克福机场在1999年就与德国铁路集团合作建成了法兰克福机场空铁联运大楼、长途铁路站和区域铁路站,实现了民航和铁路的无缝衔接。“空铁联运”解决了火车站与机场之间换乘的麻烦。更是为多式联运模式提供了发展空间。法兰克福机场的“空铁联运”之所以成功,关键在于其能真正提供“空铁联程”服务。在机场附近的远程火车站里设置有乘机办票柜台和行李输送系统,周边城市的旅客在火车站即可办妥值机手续。此外,航空

公司和德国铁路实现代码共享,旅客可以通过航空公司的订票系统购买联程票。“空铁联运”的成功,为法兰克福机场国际航空枢纽地位奠定了坚实的基础。

1.2 基地航空公司促进大型航空枢纽建设。基地航空公司对航空业的拉动是功不可没的,更是大型航空枢纽发展形成的重要助力。德国最大的航空公司——汉莎航空基地就设在法兰克福机场。其旅客运输量占机场总旅客运输量的70%。双方在资金投入、流程设计、航线布局、地面交通、临空经济发展等方面共同规划,通力合作,实现互利共赢,为成功打造大型航空枢纽奠定坚实的基础。

2. 交通区位优势带动周边产业集聚。法兰克福交通枢纽对于德国莱美两河地区第三产业,尤其是物流业、会展业和金融业的发展作用巨大。法兰克福机场附近有一个新区,盖特威花园,该项目占地35公顷,是把商业用途和城市生活质量充分结合的一个区域。其位置优越,环境优美。正是这样位置优势和环境特色吸引了500多家国际知名企业入驻,如物流业欧洲陆运量排名第一的辛克物流,服务业希尔顿旗下高端酒店,制造业豪雅光学等。他们的入驻为当地提供了7万多个就业岗位。

交通区位优势,推动法兰克福机场、铁路、公路等基础交通设施建设完善,吸引更多的企业落户这里,从而带动当地的现代服务业的发展,推动城市就业率的上升和经济收益的提高。

(二)城市绿地系统

法兰克福的城市建设历经千年的演变,但到工业革命后逐步变得繁荣昌盛起来。而作为城市建设对资源的要素的利用,最核心的是城市的土地利用。根据该市统计局的资料,在全市248.3平方公里的土地使用中,市镇的建设用地,包括建筑物覆盖的范围,占37.5%;用于交通和路网的土地占总面积的20.9%,而植被覆盖面积占地则达39.4%。

1. 绿色交通。每日往返于法兰克福和周边城市的通勤人员约32.4万人,机动车的数量不断攀升(24.5万)。法兰克福市政府积极鼓励步行和自行车骑行,修建快速自行车道并建立非机动车优先的系统,特别是对通往城市外围区域和周边地区的道路。因此,三条绿道被规划为以绿色交通为主导目标。

2. 立法保障。1991年绿带法正式生效。由于绿带宪法的有力保障,绿带没有用地上的损失,反而陆续修补了多处潜在的空间漏洞,使空间建立了更紧密的连接。20多年的发展,使得法兰克福绿带演进为城市基础设施的有效组成部分,承担重要的市民休闲、娱乐、体育和教育功能,成为积极的城市开放空间。

3. 发展理念创新。法兰克福环境局2010年推出《绿带发展指导方针2030》。该方针主张绿带应该与城市内部和外部的

空间进行有效连接，同时景观设计注重艺术性，要提供有意义的、感人的空间，而不是标准的设计。如法兰克福城市绿带中设计的有滑稽艺术品展览，特制绿带邮戳收集点等；绿带内的农田成为观光景点，定期举办集市，并推广了地区的苹果酒产业，这样的个性化、艺术化设计凸显了城市发展的创新理念：绿色开放空间不只是土地利用方式，也是市民享受生活，体验生活的空间，甚至是反思城市的方法。

(三) 环保理念：公众积极参与环保举措，践行环保理念。

法兰克福城市发展过程中，政府作为主要政策的制定者和城市建设的参与者，尤其重视市民环保理念的建立和环保习惯的培养。

1. 低碳生态城市。法兰克福在低碳城市建设过程中，主张“多样交通模式”。根据数据显示，64%的法兰克福市民使用公共交通、自行车或步行通勤。同时，政府出台许多政策支持和鼓励居民建造“”，即太阳能采光、自然通风等低能耗设计住房。“被动式绿色建筑”的建造者可以申请低息贷款，并且获得政府奖励，改造房屋者也可以获得相应的贷款和补贴。

2. 节约资源。鼓励市民节约用电以节约能源是法兰克福市政府一直以来的主张。为此，市政府出来现金奖励的政策来鼓励市民参与到这一环保举措中。居民可以免费领取电力测量仪。在一年内如果能够节约10%的电，就可以得到20欧元的现金奖励。另外，法兰克福所在的黑森州政府提供补贴鼓励和帮助居民购买雨水收集设备，主要是通过屋顶收集雨水，经过管道和过滤装置进入蓄水箱或蓄水池，再通过压力装置把水抽到卫生间或花园里使用，大大节约了水资源。

二、对郑州国家中心城市建设的启迪

(一) 加大综合交通枢纽建设，建立完备的网络辐射体系，促进城市产业结构优化

综合交通枢纽能极大地满足第三产业企业对地理集聚和内外交通的双重需求。因此，构建完善发达的交通网络是发展第三产业的必要条件。郑州和法兰克福都有着得天独厚的区位优势。郑州是中国陆路交通枢纽。多条铁路、公路均在此双十字交叉。以郑州为中心的“米”字形高铁网正在加快建设。郑州目前正在加快新郑机场的建设，围绕机场基本形成飞机与地铁、城际铁路、高速铁路、高速公路、快速路的无缝对接的多式联运体系。法兰克福的经验告诉我们，建设综合交通枢纽，能够在满足企业对交通需求的同时，形成企业在空间上的集聚。

在产业聚集的基础上，进一步优化产业结构。完善的交通基础设施会吸引更多的公司和人才，而它们带来物流、人流、信息流的同时，也带来第三产业发展的机会。航空、公路和铁路运输，能够高效地实现货物的快速流转，从而推动当地物流业的急速发展。同时，聚集在当地的物流和人流又推动了城市会展业的发展。而根据产业关联效应，上述产业的发展又进一步派生出金融、保险、文化教育等行业，从而使综合交通枢纽成为推动现代服务业发展的“滋生土壤”。郑州在发展过程中，要通过综合交通枢纽的建设，带动城市及周边的第三产业的发展，那就必须用“系统”的观点来对相关产业进行科学规划和合理布局，最终形成一套层次结构分明、功能完整互补的区域产业体系和配套体系。

(二) 加快城市绿地系统建设，推动郑州建设国家生态园林城市

法兰克福城市绿带在规划建设过程中，尊重城市原本的结构

和脉络，审慎地规划，注重城市与绿地整体的关联，以塑造适宜居住与工作的城市为目的。从城市的全局出发，通过交通、公共空间及绿化系统组织和联系城市中不同的功能体，使其相互融合与渗透。在未来的发展中，郑州可参考法兰克福城市多元化、多层次，系统化的城市绿地规划方式，从整体入手，一方面加强城市绿化用地建设，提高城市整体绿化面积；另一方面在规划的过程中注重可持续绿色发展理念的融入，注重区域内多元功能以及交通和绿化方面的系统联系，挖掘郑州城市的历史和文化潜力，将其建设成为独具特色的现代化城市。

(三) 政策引导社会公众积极参与环境保护，提升环保公众参与度

在普遍采用阶梯电价的现在，法兰克福的节电奖励措施未尝不是一个可以尝试的举措。随着响应国家号召节能减排，多用电多收费，但对于省电用户可以采取奖励的方式，其实也是一种变相鼓励节约用电，节约能源的手段。

在法兰克福城市建设过程中，“以人为本”公众参与环保的理念得到了充分的体现。无论是节电奖励，还是低碳建筑建造，更或者是水资源利用，处处都有着公民的积极参与。政府在制定环保政策的时候，十分注重公众的可参与度，使得城市居民可以通过自己的行动来践行环保，同时又收获一些便利。这种政府制定的公众可参与度高的举措，正是郑州可借鉴的地方。因此，在借鉴法兰克福城市建设经验的时候，要注重与郑州现实情况相结合，充分考虑市民生活质量的改善和公众可参与度，而不是盲目跟风，照搬借鉴。MB

参考文献：

- [1] 韩林飞, 方瑜. 北京VS法兰克福——中心商务区多元化、人性化发展探讨[J]. 北京规划建设, 2009, (2):84-90.
- [2] 柴舟跃, 谢晓萍, 尤利安·韦克尔. 德国大都市绿带规划建设与管理研究——以科隆与法兰克福为例[J]. 城市规划, 2016, 40 (5):99-104.
- [3] 杨新涅, 吴昊. 基地航空公司在枢纽机场建设中的地位和作用探究——以法兰克福机场为例[J]. 科技创新与应用, 2014, (30):52-52.
- [4] 唐益仲, 刘琦, 王继华. 国外大型航空枢纽的发展路径及成功要素[J]. 中国民用航空, 2013, (5):39—42.
- [5] 乔小燕, 胡平. 中德会展中心城市的比较分析——以上海、慕尼黑和法兰克福为例[J]. 上海经济研究, 2010(10):91-97.
- [6] 叶明海, 王巍巍. 法兰克福与上海展览业对比分析[J]. 经济论坛, 2010(02): 133- 137.
- [7] 'Annual Report 2017 Fraport', Fraport AG, p4-7

作者简介：

杨鑫(1990.07)，女，工作单位：中共新密市委党校。