

德国吕贝克历史城镇可步行性建构历程*

Forming Process of a Walkable City Lübeck

戴晓玲 Achim Laleik[德国]

文章编号1673-8985 (2017) 01-0037-06 中图分类号TU981 文献标识码A

摘要 以德国吕贝克历史城区一项著名开发项目重启事件为引,指出当地市民对步行出行的生活方式已具有了很高的认可度。这种公众观念的成功扭转,应归功于当地政府持续了二十多年的综合性城市规划设计与相关政策的实施。对吕贝克可步行性认知建构的物质基础进行了分析与梳理,可通过多个案例,阐述了在促进街道网络连通性、与其他交通模式衔接、土地利用模式,以及路径环境品质等4方面富有成效的工作。

Abstract By a high profiled project Gründungs Viertel in Lübeck, this paper points out that the pedestrian prioritized lifestyle has been well accepted and advocated by its citizens. This common understanding is forming by a set of consistent urban planning and policy implementation in recent decades. In this paper, the authors analyze and explain the physical condition of Lübeck as a walkable city, and then highlight the efforts which have been made by typical cases in the following four categories - improving the connectivity of street network, making ease connection with other transportation modes, landuse arrangement, and quality of walking environment.

关键词 可步行性 | 观念 | 街道网络 | 土地利用 | 吕贝克

Keywords Walkable | Cognition | Street network | Landuse | Lübeck

作者简介

戴晓玲 (通讯作者)

浙江工业大学建筑工程学院

副教授,博士

Achim Laleik [德国]

德国吕贝克应用技术大学建筑工程学院

(Fachhochschule Lübeck)

教授

0 引言

有汉萨同盟城市女王之称的吕贝克城位于德国北部,是欧洲北部第一个被列入世界文化遗产的城市。最近,其中心城区“源初之地”地块(Gründungs Viertel)重启了开发与招商。它由两个相邻片区构成,南北总长约125 m,东西宽约120 m(图1)。它紧邻城市中心的圣玛丽大教堂,与该哥特式教堂同期建造于13世纪初。二战中,此地的历史建筑大都被炸毁。之后产权收归政府,在原地修建了中学(图2)。十多年前,由于中心城区学龄儿童数量减少,学校被迁出到老城外。战后建造的学校建筑被认为质量较差,予以拆除。在国家世界遗产专项财政拨款的支持下,该地块进行了全国瞩目的考古发掘。

之后政府出于谨慎,将它空置了很长一段时间。而现在重启它的开发,意味着对该地块今后的用途,已经产生了共识。

相对于中国常见的历史城区再开发模式,吕贝克政府最终确定的方案令人惊讶。这两块场地将按照20世纪40年代的住宅基地线,被分割成小块基地,以联排住宅的性质进行出让。依据2015年制定的建设规划(图1),新建建筑体量与周边历史建筑一致,紧贴街道红线。仅仅在西南部保留相对完整的用地,做多层住宅开发,其地下设置两层停车库,共计车位容量72个,将服务于整个项目。这意味着,花费巨资入住此地的39户业主,都不能做到停车入户。他们必须先要把车停到集中的地下停车场,然后步行回家。由

*基金项目:国家自然科学基金“城市公共空间活力的度量体系与关键性导控元素研究”(批准号51208465),浙江工业大学人文社科预研基金“城市休闲生活与小型开敞空间特性的关联度研究”资助。

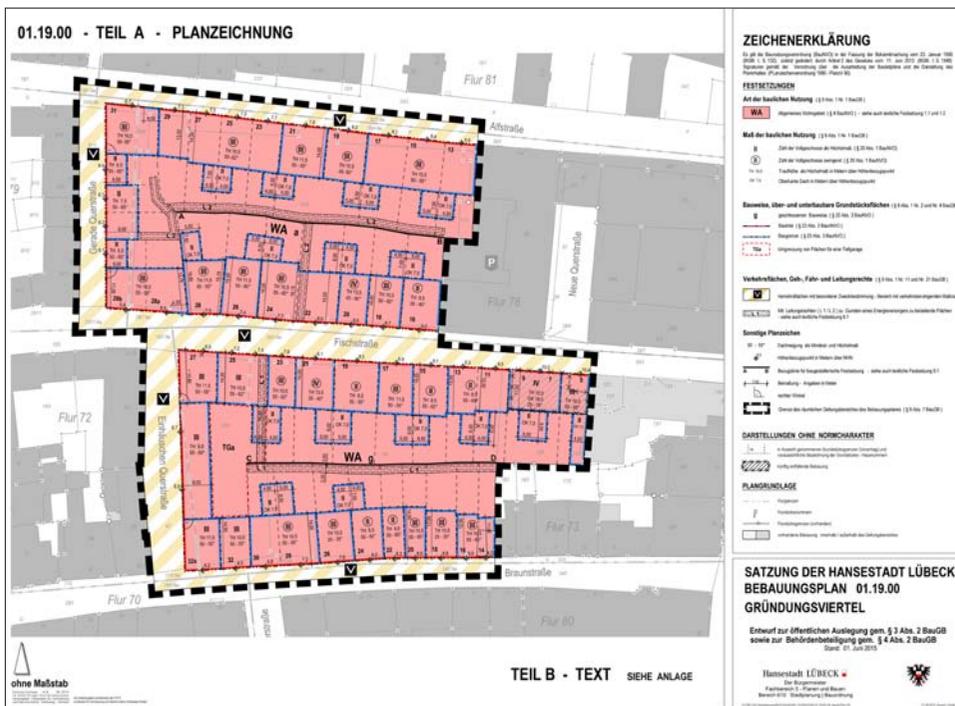


图1 本项目的法定建设规划^①
资料来源: Municipality of Lübeck.



图2 20世纪50年代街景,右侧为被拆除的中学
资料来源: Dorfmiüller Klier拍摄。

于在出让文件中,设置了多样的购买方式,不少联排住宅可以采取多户联合的方式购买。对这类住宅而言,单户停车比例将小于1:1。这一功能设定与我国豪宅项目对停车位的追求形成鲜明的对比。

在对该项目规划设计师英戈·西格蒙德的访谈中得知,政府有信心进行这样的设定,是由于市民的观念在20年间发生了极大改变。以往,人们希望住在低密度的郊区,这样的代价是需要额外的时间开车前往其工作场所;而大约从十多年前开始,越来越多的家庭更希望居住到内城,在步行距离之内就可以享有丰富设施。对老年富有者而言,随着年龄增大,开车变得困难而危险,对他们而言,居住到中心城区就是非常有吸引力的选择。目前项目招商已经进行到中期,理想的销售业绩表明,该项目的定位是正确的。

政府网站发布的一份吕贝克地区出行调查报告也印证了这种认知的变化^①。2010年收集的大规模数据显示,在吕贝克地区,家庭小轿车的拥有量与自行车拥有量分别为0.9和1.6,已经有28%的家庭不再拥有自己的私人汽车。在

市民出行方式构成中,步行方式占28%的比例。这份调查与德国全国范围2002年和2008年的两份交通调查的结果类似^②,都呈现出两个主要的趋势:小汽车的使用呈减少的趋势,而公共交通、自行车与步行的使用量却在不断增加。从这些数据可以发现,当地市民对以非机动车方式出行的生活,已经具有了很高的认可度。

1 历史与政策背景

在二战后,德国也经历过私人汽车交通的迅猛增长。当时的城市交通规划以“便于汽车”的理念为导向,城市高速公路和停车场被最大限度的扩张建设。加之德国民众对小汽车具有众所周知的热爱,要扭转出行方式的公众认知是极其不容易的。可步行性认知的建构具有双重的含义。一方面,要让民众认可城市中心区的步行环境是宜人、有吸引力的;另一方面,要让民众自身有动力放弃以小汽车为主的出行方式,转换为“步行+自行车+公共交通”的替代组合交通模式。从特殊事件与出行调查数据看来,吕贝克城在这两方面都取得了成功。这与当地政府持续了20多年的全方位出行改善措施有关。正如

2011年那份出行调查报告前言中参议员弗朗茨所述:出行方式的改变绝非立竿见影,而是一个长期的过程。当前数据反映出市政府多年的努力获得了很好的效果,使交通变得更贴合城市需求,使多种出行方式都更为便利^①。

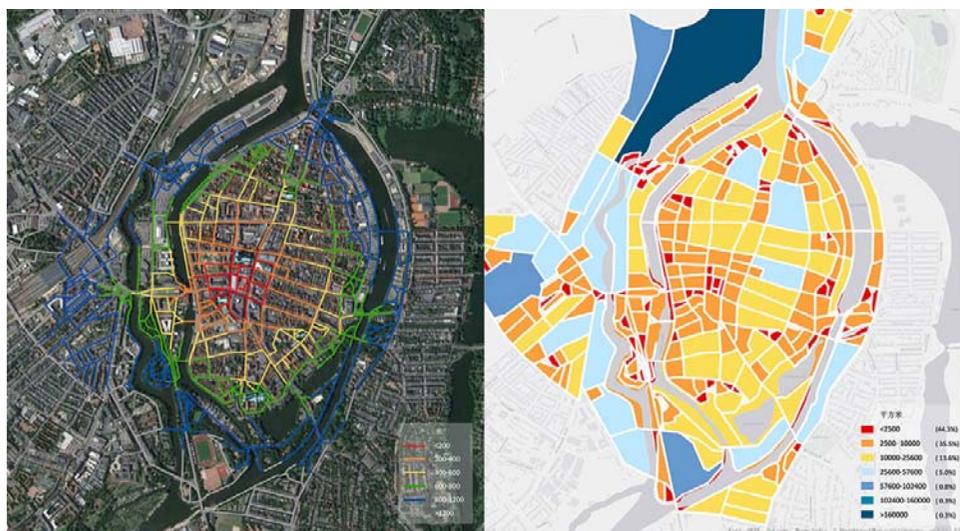
在其中,一些政府框架下的大事件起到关键性作用。1991年,吕贝克加入“欧洲城市气候联盟”。2008年,启动了“2015年吕贝克无拥堵”决策。2010年,通过“气候保护行动计划”。与其他德国城市一样,吕贝克在千禧年后,转向一体化的城市绿色交通体系。既不限私人汽车的自由选择,也不一味满足私人交通无止境的需求(通过扩大地面道路与多层立交道路系统实现),而是逐步推进“轨道交通—自行车—步行”一体化城市绿色交通系统的建立,通过提供多样化的交通方式选择,来遏制对汽车交通方式的单一依赖^②。

2 可步行性建构历程详述

美国研究者Southworth^③提出,“可步行性”是建成环境支持和鼓励行走的程度,包括为行人提供舒适安全的环境,在合理的时间和成本

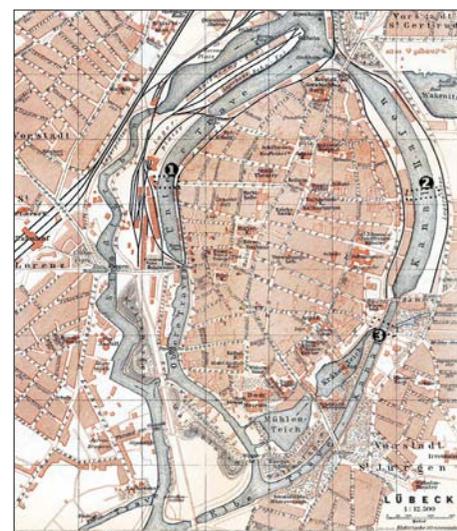
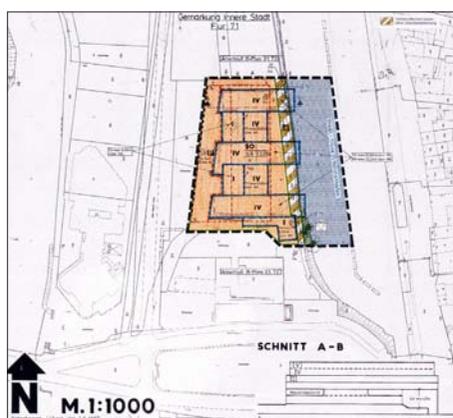
注释 ① Binding land-use plan number 01.19.00, Municipality of Lübeck, 2015年6月制定。

② 资料来源: z.B. Mobilität in Deutschland 2002 und 2008, Mobilitätspanel MOP 2002 und 2008 sowie System repräsentativer Verkehrserhebungen “Mobilität in Städten” 2003 und 2008。



a) 从中心市场出发的网络米制距离分析

b) 街坊块大小分析

图3 吕贝克老城空间分析
资料来源:作者自绘。图4 1910年的地图以及增加的三座桥梁
资料来源: wikiwand.com 历史地图改编。图5 自行车与步行桥两用桥现场照片
资料来源:作者自摄。图6 雷迪森酒店用地建设规划图则(部分)^④
资料来源: Municipality of Lübeck。

内使人们能够到达各种目的地,在步行道网络中提供行程上的视觉吸引。他把一个适宜步行网络所应该具有的属性细分为6个方面:(1) 步行路径网络的连通性;(2) 步行网络与其他交通方式联系的情况;(3) 细化和多样的土地利用模式;(4) 交通以及社会犯罪方面的安全性;(5) 路径本体的质量,包括宽度、铺装、景观、标识和照明;(6) 路径环境,包括街道设计、建成环境的视觉吸引、通透度、空间的定义、景观和整体开发。

我们对吕贝克市近20年来的重点建设项目与发布的规划文件进行了分析^③,发现在这6个方面,很多重点项目与文件都各有亮点。由于安全与路径本体设计这两个方面涉及的因素微观且繁杂,我们仅对其余4项选择典型案例进行介绍。

2.1 步行网络连通性

吕贝克仍然保持有其中世纪历史城镇的形态,因此在步行网络连通性与渗透性方面具有很好的基础。图3a)显示的是从中心市场出发的网络米制距离分析,在800 m半径内几乎可以覆盖到老城绝大部分街道。图3b)显示的是街坊块的大小分析,内城区绝大部分地块的面积小于25 600 m²,即单边近似边长小于160 m。

吕贝克在1987年就被联合国教科文组织列为世界文化遗产,老城区的街道网络几乎没有变化。然而仔细对比1910年地图与当前形态,我们还是发现了街道网明显的变化,即增加了跨越护城河的3座桥梁(图4)。它们把老城与

周边新生长出来的区块更紧密地联系在一起。特别值得注意的是,编号为1和2的加建桥都是步行桥,即被加密的是步行网络,与车行网络优化无关。

其中西边的步行桥(编号1)是与吕贝克音乐与会议中心同期建造的。该项目自1988年开始进行空间布局与功能的筹划,1990年确定由设计竞赛的获胜者曼哈德·冯·格康(GMP)公司进行设计,于1994年建设完成。它包含一个国际会议厅与一个大型音乐厅,每年大约能承接100多个大规模会议以及150多场音乐会与戏剧演出,也是吕贝克所在的石勒苏益格·荷尔斯泰因和州音乐节的承办地^④。在项目选址的南侧与北侧大约400 m处各有一座车行桥,因此专门为这个建筑加建步行桥并不是一项必要的选择。然而,对增强步行网络的连通性而言,这个决策无疑是非常明智的。它极大地增强了河两岸的步行联系——参加音乐演出与会议者,可以从其住所、下榻处或者是火车站步行前往会址,路上所花费的时间很容易控制在10 min以内,不会受到堵车的影响。这座桥的设计还兼顾了自行车使用的可能,从现场观察发现,其日常利用率非常高(图5)。

值得一提的还有紧邻音乐与会议中心的雷迪森酒店。作为一座旅游城市,吕贝克非常重视它的酒店设施。早在1986年,市政府就发布了

注释 ③ 分析的来源是“吕贝克设计和建造”系列丛书,从1986年到2015年,共计110期。Hefte der Schriftenreihe “Lübeck plant und baut” [R]. 1986-2015。

④ Binding land-use plan number 01.72.02, Municipality of Lübeck, 1997。



图7 雷迪森酒店和音乐与会议中心鸟瞰图
资料来源：作者自摄。

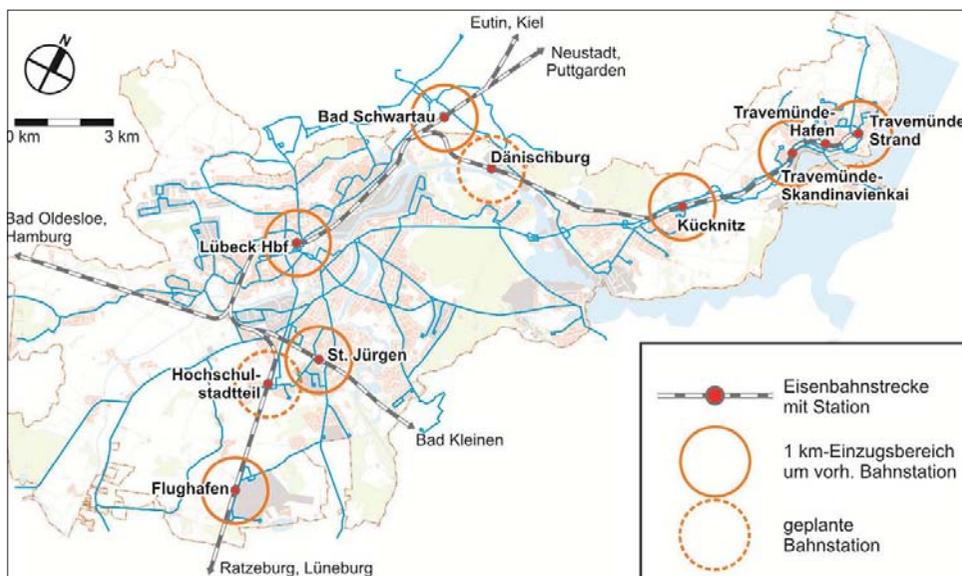


图8 城际铁路站点与吕贝克城区关系图
资料来源：<http://stadtentwicklung.luebeck.de>。



图9 空置的C&A商城
资料来源：www.bing.com/mapspreview。

“酒店位置分析”的政策文件^[5]。然而，对酒店品质的高度重视，并没有损害到公共步行网络的连通性。在这块酒店用地的建设规划图则中（图6），特别规定了预留的连续滨水步道（图中的斜向斑马线图例），尽管其产权是私有的，但使用权却属于公众，应全天候无条件开放。建成后的酒店为同时满足客房亲水性以及公共步道要求，在滨水设计了非常宽敞的建筑挑空，丰富了滨水步道使用者的空间体验，并与老城区历史建筑的形式产生有趣味的对话（图7）。

2.2 与其他交通模式的衔接

吕贝克不但拥有紧凑并通达的老城区，还拥有多样化的快速交通网络（包括飞机、铁路线与公共汽车），以确保步行者在日常活动外，能通过公共交通设施与外围较大区域取得便利联系。该市的区域公共交通计划目前已经更新到第3版^[6]。这个版本的计划对未来的公共交通设计框架、交通运输政策的目标都进行了明确的规定^[6]。

整体目标为进一步增加公共交通的可达性、可靠性、吸引力以及公共交通出行模式的优先地位。分项目标包括：(1) 进一步增强巴士站和周边区域的紧密衔接，应确保在5—8 min步行距离之内（即根据区域的人口密度，确定站点的服务半径在300—500 m之间）；(2) 应增强铁路运输、城市和区域交通运输之间的协调；(3) 从市区各个主要目的地出发，最多30 min不超过两次转换，可以到达历史城区；(4) 从公共交通的加速措施出发，确保车辆高水平的准点率；(5) 车辆与车站的设计重视安全和舒适的属性；(6) 车辆与车站的无障碍措施，以及准确的电子信息牌。从图8可以发现吕贝克对城际铁路、区域公交车以及城内公交车的衔接关系非常重视。

2.3 土地利用模式

除了连通的步行网络，一个适合步行的街区或城市还应当在此网络上分布有细化而多样的土地利用模式，使居民步行10—20 min（即实际距离在1 200 m以内）就可以到达大部分

注释 ^⑤第一个区域公共交通计划发布于1997年，第二期发布于2003年，最新的区域公共交通计划由吕贝克规划与建筑部门于2014年发布“吕贝克设计和建造”系列丛书第110期。

的本地服务设施,满足其日常需求(商店、咖啡馆、银行、洗衣店、杂货店、日托中心、健身中心、小学、图书馆和公园等)。这个属性是可步行城市认知建构的重要基础。Southworth指出,土地使用的强度和多样性应该在开发之初就规划好。从规划设计角度看,推行地块细分并鼓励土地混合利用,就可以做到这个目标。细分地块使街道上出现更多积极的入口,土地混合利用会带来更多样的功能与服务^[3]。

在对源初之地项目的介绍中,我们提到,政府对这块地的开发持有谨慎态度。它最后采用了划分小地块出让给未来居民,而没有采用大地块直接招商,便是与这种慎重有关。比较我国的城市建设发展速度,德国的开发要缓慢得多。这种“慢”使得从既有项目中吸取经验与教训成为可能。在老城区中心的慕伦街(Mühlenstraße)上,连续的沿街商铺被一座空置的3层建筑所打破,造成了长达60 m的空白界面,对街道活力造成了相当程度的破坏(图9)。在采访中,规划局官员沃尔夫冈·韦伯详细介绍了这个建筑的情况。它原为C&A服装连锁商城,在2013年11月商城迁至布雷特街(Breite Straße)后,关闭至今。之后该建筑的产权几经转手,新的拥有者考虑把它的底层改造成多个小型业态,但还没有真正赋予实施。这个被空置的大体量建筑无疑是源初之地项目谨慎态度的重要来源。当地的规划界人士意识到——小块用地的传统切分方式,有其优势,可以使城市功能的更新更具弹性,更为可持续。

除了地块细分外,源初之地项目将来在功能混合方面也会有较好的表现。尽管现在的城市设计是按照住宅进行的,但每个单独地块的业主也可以在将来自由选择是否要在底层开一个小店,或者把一部分住宅面积改为小型办公场所,从而使这个区块有可能适应城市发展的自组织规律,调整为较为混合的土地利用模式。

有两个重要的先天条件确保了这种土地利用的弹性。第一个条件来自德国建设规划中土地使用条例(BauNVO)的具体规定方式^[7]。源初之地的用地类型是WA,即一般住宅地区(Allgemeines Wohngebiet)。这个类型不但包



图10 乌尔希·高布乐基金会之家
资料来源:左图为Dorf Müller Klier摄;右图为作者自摄。



图11 滨水区现状
资料来源:作者自摄。



图12 滨水区改造平面图与意向
资料来源:TGP事务所、作者自摄。

含住宅,还包括对住宅区不会产生负面影响的办公与商业(即没有噪声干扰,也不会带来空气污染)。如果在土地使用条例允许的范围内调整功能,是不需要额外审批的。在这种规划制度的保障下,混合土地利用就会自然而然地发生。在对规划局官员的访谈中,我们得知当前吕贝克老城主要街道上的建筑底层功能,几乎都是非住宅性质的。

其二是建设规划中对建筑底层高度的明确规定,必须在4.5 m以上。其原因是与周边的历

史建筑保持一致。而周边历史建筑拥有如此高的首层层高的原因是,在历史上这是一个商贸城市,很多建筑都是底部做商务,上层住人的。从设计导则中推荐的立面形式来看,与20世纪50年代的学校建筑立面截然不同,首层建筑的窗户大且低矮。这种做法对形成有趣、安全的街景会有很好的贡献。

2.4 路径环境品质

如果希望鼓励步行,除了街道网络在各个

尺度的连通性、土地利用模式、安全性、路径本身质量以外,我们还需要关注路径环境的品质,其中包括街道空间的尺度、是否有行道树和其他景观元素、视野、可见的活动和通透度、规模以及建筑风格的协调。重要的是,沿途的景观能够吸引行人的注意力^[9]。我们以近期吕贝克的两个重点项目说明这一点,分别是已经完成的一个获奖建筑项目,以及正在发生中的城市滨水区更新项目。

乌尔里希·高布乐基金会之家的建筑紧邻源初之地基地,建成于2014年。它的设计师也正是源初之地项目的规划师英戈·西格蒙德。该建筑非常优雅地处理了如何在历史地段设计具有时代精神新建筑的问题,斩获了多个建筑奖项。虽然它的总建筑面积仅有3 400 m²,这个6层的建筑却包含非常复合的功能,地下室是带有小厨房的咖啡馆,可容纳120人;一层临街为一家售卖残疾人制作的手工艺品的商店以及编织车间;楼上有更多糖果制造和陶器车间,特殊技校的教室,食堂以及当地警察局办公室。

从街道行人体验来说,这个新建筑一方面在形式上做到了与历史建筑体量上的协调,另一方面,它的底层立面在通透性、趣味性、街道眼自然监视这些方面都有极好的表现(图10)。临街面的一边为残疾人手工艺品商店;转到街道转角,透过大型连续玻璃窗,可以同时看到被抬高的一层编织车间以及地下咖啡馆的活动。被咖啡馆吸引的人可以很方便地进入建筑内部,之后就可以闻到咖啡的香气,以及更特别的景致:13世纪地窖的粗糙墙壁、原本用于支持建筑拱顶的古迹树桩、现代的倾斜混凝土柱、透过外立面玻璃洒下的自然采光,以及街上的人流。这就是一个好建筑师通过他的直觉与经验,能为高品质路径环境所做出的贡献。

第二个案例是下特拉弗河城市滨水区更新项目。下特拉弗河连接了著名的历史遗迹霍尔滕斯滕门以及新建的欧洲汉萨博物馆,是极具潜力的休闲步行区。然而其现状并不理想,交通空间所占比例过大,大量空地没有得到合理利用(图11)。在2003年市政府就组织了滨水空间的城市设计概念竞赛^[6],当地景观事务所TGP,

建筑事务所PPP与Atelier 10的获奖方案受到了民众的广泛欢迎。由于经费来源限制,直到去年才申请到国家层面的经费资助,以1 000万欧元对滨水开放空间进行更新,升级其作为世界遗产城镇的入口道形象,并提高开放空间的吸引力,鼓励人们在此逗留、进行各类休闲活动(图12)。在这个项目的描述中,特别提到它与源初之地项目的关系——创造步行友好社区、富有吸引力的开放空间并不能独立由单个项目完成,而应该在区域范围的城市设计中共同努力,达成目标^[6]。

3 结语

本文对吕贝克可步行性认知建构的物质基础进行了分析与梳理。在国家政策的推动下,当地政府多年来,通过重点项目与文件编制,创造出日常生活路径紧凑可达,大尺度出行衔接顺畅,步行路程中无事可做、有景可赏的优质步行网络。而民众在这一鼓励步行的城市环境中,珍视步行能够带来的低碳节能、利于身体健康的诸多益处。就中老年群体而言,豪宅购买者不会介意走几分钟去停车库的健康生活方式。就青少年群体而言,网络社交媒体以及无人驾驶车辆等新技术的产生,使他们不同于其长辈,对自驾所隐含的个体独立性不再怀特殊情结。这些因素都促成了整个社会群体对绿色出行模式的普遍认可。

(感谢吕贝克建筑师协会主席英戈·西格蒙德(Ingo Siegmund)、TGP景观事务所的托尼奥·特鲁佩尔(Tonio Trueper),以及吕贝克规划局的沃尔夫冈·韦伯(Wolfgang Weber),为论文写作提供的信息、建议和文献支持。)

参考文献 References

- [1] 吕贝克规划与建筑部门. 吕贝克出行调查报告[R]. 2011.
Bereich Stadtplanung. Mobilitätsverhalten in Lübeck[R]. 2011.
- [2] 刘连连, 陆伟. 迈向绿色交通的德国城市交通规划演进[J]. 城市规划, 2011, 35(5): 82-87.
LIU Lianlian, LU Wei. Towards green transport: the evolution of urban transport planning in Germany[J]. Urban Planning, 2011, 35(5): 82-87.
- [3] Southworth M. Designing the walkable city[J]. Journal of Urban Planning and Development, 2005 (131): 246-257.
- [4] Meinhard von Gerkan. Ein Bekenntnis besonderer Art: Musik- und Kongreßhalle Lübeck[M]. Wilhelm Ernst & Sohn Verlag für Architektur und technische Wissenschaften, 1996.
- [5] 城市规划办公室. 酒店位置分析报告[R]. 1986.
Stadtplanungsamt. Hotel standort analyse[R]. 1986.
- [6] 吕贝克规划与建筑部门. 区域公共交通计划: 2014至2018年[R]. 2014.
Bereich Stadtplanung. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck: 2014-2018[R]. 2014.
- [7] 殷成志, 杨东峰. 德国城市规划法定图则的历史溯源与发展形成[J]. 城市问题, 2007, 141(4): 91-94.
YIN Chengzhi, YANG Dongfeng. History and development of Bebauungsplan in Germany[J]. Urban Problems, 2007, 141(4): 91-94.
- [8] 城市更新部门. 下特拉弗河城市概念设计竞赛与招标[R]. 2003.
Bereich Stadtanierung. Westlicher Altstadtstrand, Umgestaltung Obertrave und Untertrave, Städtebaulicher Ideenwettbewerb-Ausschreibung[R]. 2003.