Die Landschaft als Konzept
Stadt - Umland - Stadtlandschaft

Für Berlin wurde in den 90er Jahren ein Zuwachs von bis zu 1,5 Millionen Einwohnern vorhergesagt. Doch allen Prognosen zum trotze verlief die reale Bevölkerungsentwicklung negativ. Das heißt, seit 1993 verlor die Stadt über 80.000 Bewohner und heute gehen die Planer davon aus, daß bis zum Jahr 2010 noch einmal 50.000 Personen weniger in der Stadt leben werden. Berlin wird dann 3,35 Millionen Einwohner haben.[1]

Von der stattfindenden Bevölkerungsbewegung profitiert vor allem das Umland, der sogenannte Speckgürtel. Im Falle Berlins wird nachgeholt, was sich in den westdeutschen Städten seit den 60er Jahren entwickelte: die Zersiedlung der Region.[2]

Mit immer neuen Wohnparks jenseits der Stadtgrenze wird jungen Familien mit Kindern eine intakte Umwelt versprochen. Durch die Bautätigkeit und Verkehrsentwicklung wird die Dorf- und Landschaftsstruktur jedoch zerstört, die als Auslöser für den Umzug auf das Land von großer Bedeutung war. Natürlich spielen für die Umzugswilligen auch Steuersparmodele, staatliche Förderprogramme und die Bodenpreise eine entscheidende Rolle.

In der Kernstadt selbst verbleiben vor allem die sozial Schwachen, die Rentner (18% der Bevölkerung Berlins) und junge Singles. Schon heute hat Berlin 45% Einpersonenhaushalte. Um die Stadt wieder für abwanderungswillige Familien attraktiv zu machen, müssen neben politischen vor allem auch qualitative Fortschritte im Wohnumfeld gemacht werden.

Bei der derzeitigen Stadtsanierung muß die Landschaft konzeptionell zwischen den einzelnen Stadtteilen bzw. zwischen Stadt und Umland eingebunden werden. Die Landschaftskorridore können punktuell verschiedenen Nutzungen für Sport, Kultur, Erholung und Freizeit aufnehmen. Daneben muß Raum bleiben in dem Kinder unbeaufsichtigt ihr erstes Lagerfeuer machen und in dem Jugendliche sich ungesehen zum ersten mal küssen können.

Nicht die Vermischung von Stadt und Landschaft ist das Ziel, sondern ein differenziertes Freiraumangebot von Stadtgarten, Park und Landschaftsraum. Die Stadt und die Landschaft müssen sich in ihrer Qualität ergänzen.

Anhand von zwei Beispielen möchte ich aufzeigen welche Bedeutung konzeptionelle Überlegungen für die Gestaltung des Landschaftsraumes und für die Identität eines

景观设计作为城建规划方案
城市－周边－城市景观

九十年代,柏林的人口预测为增加人口一百五十万。但与一切预言相反,实际居民人数呈下降趋势。1993年城市人口减少八万多。目前， 城市规划者预测到2010年，城市人口还将减少五万。届时柏林将有三百三十五万人口。[1]

人口的流动主要使城市周边地区,即所谓的“环城腰带”受益。柏林正在步西德六十年代城市发展的后尘：住宅区域的分散化。[2]

城市边缘越来越多的花园小区对有孩童的年轻家庭许诺了配套工程完善的环境。但是建房和交通的发展破坏了乡村和乡村景观结构，而它们本来是迁居乡村的主要诱因。当然减税模式、国家资助计划和土地价格对于有意迁居者起了决定性的作用。

留在城市核心区的主要是社会的弱者、退休者(占柏林人口18%)以及年轻的单身者。今天柏林已有45%的单身居民。为了使市区重新对有意迁出者产生吸引力，除了政策上的改进，更重要是改进居住环境的质量。

在目前的城市翻修工程中，必须制定方案，把各个城区之间、整个市区和周边地区之间的景观建设结合起来。这些景观走廊可设点作体育、文化、休闲和业余活动的场所。两旁须留有儿童们不受监护地点燃有生以来第一次篝火，青年们的初吻不被窥视的空间场所。

我们的目的不是要把城市建设和景观建设混为一体，而是要提供不同类型的自由空间场所，包括城市园林、公园和景观区。城市建设和园林景观建设必须在质量上互补。

我想举两个例子说明综合治理方案的考虑对于景观区的形成、

Blick nach Paris - La Defence 展望巴黎 - La Defence

Schwarzplan von Cergy-Pontoise 黑色图纸 - Cergy-Pontoise

Ortes haben können. Nur der bewußte Umgang mit der natürlichen Qualität einer Landschaft oder deren kulturelle Überformung ermöglichen eine den heutigen Anforderungen entsprechende Gestaltung.

Mit „Land Art“ die neue Stadt in der Landschaft verankern

Das „Land Art“ Projekt des Künstlers Dani Karavan entstand im Zusammenhang mit der neuen Stadt Cergy-Pontoise am Stadtrand von Paris.[3] Cergy-Pontoise wurde in den sechziger Jahren als eine der fünf „Villes Nouvelles“ 30 Kilometer nordwestlich von Paris gegründet. Die Stadtentwicklung paßt sich der Topographie an und nutzt das natürliche Potential des Flußlaufs, der Oise, aus. In der südlichen Flußschleife, als Herz der Stadt, entstand ein weitläufiger Wassersportpark. Pro Einwohner wurden in der Stadt ca. 100 Quadratmeter Grünfläche und 10 Bäume geplant. (Paris hat einen Baum und acht Quadratmeter Grünfläche pro Einwohner).

Ende der siebziger Jahre geriet die Entwicklung von Cergy-Prefecture, dem ersten Bauabschnitt, ins stocken. Mit dem aufgelösten Stadtgrundriss und den über-

人们对该区的认同有何等的意义。只有有意识地对待景观的天然质量，或有意识地对它作人文加工，才符合当今的城建要求。

“土地美术”设计项目使新城融入整体景观

艺术家Dani Karavan设计的名为“土地美术” 设计项目产生于巴黎城郊兴建新城 Cergy – Pontoise 时期。[3]
Cergy – Pontoise是七十年代建设的五个“新城”之一，位于巴黎西北处30公里处。城建工程因地制宜，充分利用瓦兹河河道的天然资源。瓦兹河南弯道作为城市的心脏，形成一个大型 的水上运动公园。市内人均绿地计划约100平方米，人均植树10株。(巴黎人均享有1株树和8平方米绿地)

七十年代末 Cergy – Prefecture 第一建筑阶段的开发陷于停顿，城市原有平面的解体和超大的室外空间无法达到标志城市生活的“临界点”。

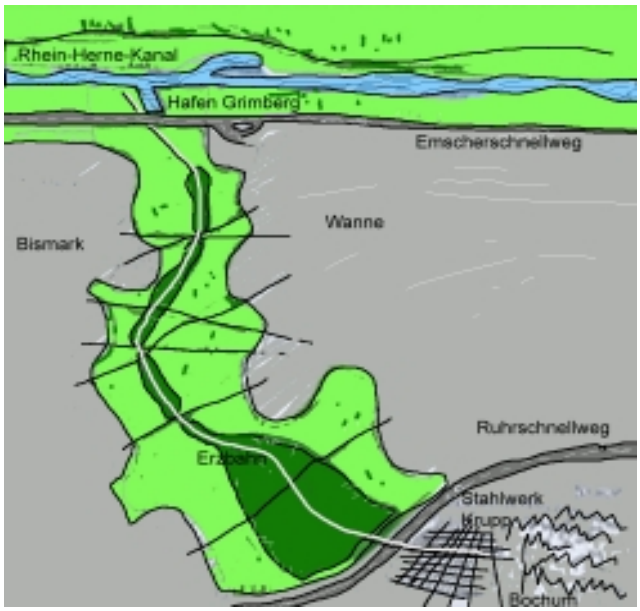
因此1980年艺术家Dani Karavan与建筑师Ricardo Bofill联手设计了第二建设阶段 Cergy-St. Christoph 的新方案。在 Bofill 的建筑方案中，块状的建筑物沿着火车站和名为Belvedere建筑物的半圆形之间的行人干道延伸。从步行轴

dimensionierten Freiräumen konnte die „kritische Masse“ zum städtischen Leben nicht erreicht werden.

Der Künstler Dani Karavan und der Architekt Ricardo Bofill sollten deshalb 1980 eine neue Idee für den zweiten Bauabschnitt, Cergy-St.Cristoph, entwickeln. In Bofills Städtebau ordnen sich Blocks entlang einer Fußgängermagistrale zwischen Bahnhof und dem Halbrund des sogenannten Belvedere-Baus. In dessen Mitte, als Blickpunkt aus der Fußgängerachse erkennbar, steht ein begehbarer Turm, der den Anfang einer drei Kilometer langen Achse des Künstlers Dani Karavan bildet. Wenn man die Achse virtuell verlängert kreuzt sie 30 Kilometer weiter die historische Achse, die im Louvre ihren Anfang nimmt. Sie kreuzt sich auf der Insel der Impressionisten (Ile de Chatou) nahe der Geschäftsstadt La Defence in der Seine.

Die reale Achse durchschneidet das Belvedere-Gebäude von Bofill, um über 12 Stationen im See der oben genannten Freizeitlandschaft mit der Insel der Astronomie zu enden. Von der ersten Station, dem Turm im Belvedere, wird die Achse nachts mit Hilfe eines Laserstrahls illuminiert. Die 12 symbolischen Stationen beinhalten z. B. einen Obstgarten, der an die historische Landnutzung erinnert, oder auf dem großen Platz ein Quadrat mit den Bodenplatten aus dem Louvre. Eine heiße Quelle wurde durch einen Sockel in die Achse integriert. Die wohl schönste Stelle ist mit 12 Säulen gekennzeichnet und liegt an der Hangkante zum Fluß, mit Blick nach Paris - La Defence.

Grünzug der das ehemalige Stahlwerk des Bochumer Vereins mit dem Grimberger Hafen am Rhein-Herne-Kanal verbindet
连接着原波鸿炼钢厂和莱茵－海尔纳运河的 *Grimberger* 港的绿色地带



12 Säulen 12 根柱子

线的角度看去，正中部位有一座可供攀登的塔楼，它是艺术家Dani Karavan设计的长达三公里的轴线的开端。假设将这条轴线延长，它在30公里外同起自卢浮宫的历史性轴线相交。它们的交点在商业城La Defence附近塞纳河上的印像派岛(Ile de Chatou)。

现实中的轴线穿过Bifill建的 Belvedere大厦，经过十二个站终结于休闲风景区湖上的天文岛。从第一站Belvedere的塔楼起，夜间激光光束照亮这条轴线。这十二个站分别具有象征意义，例如令人联想起历史上土地用途的果园，或在一个大广场上安置一方来自卢浮宫的地砖。将一口温泉用基座引进轴线。最美丽的是在下河沿的La Defence，面向着巴黎，以十二根柱子作为标志。

由工业用地变为休闲景观区

我想举两个例子介绍对一个原工业区内绿带的翻新和再利用。[4] 这条绿带的中心是一条废弃的铁矿沙输送铁道线，它连接着波鸿联合钢铁公司的原炼钢厂和莱茵－海尔纳运河的Grimberger港。这条九公里长的铁矿沙运输铁道线共有十六座桥梁，高达15米。过去用于运铁矿沙时，这铁道线的道基象一道封锁线割裂了邻近地区。在一份鉴定书中人们探讨了重新利用这个工业化时期遗留建筑的可能性。把这条铁道线道基改作步行和自行车道，可由波鸿市中心直通莱茵－海尔纳运河，中途无交叉路口。

对该铁道线的周围环境及其潜力亦在多层次的分析步骤中作了探查。除钢铁加工工业和煤矿遗留下众多工业文化的残迹外，更多地是偶然的形成影响着铁道线的直接环境。人们可不受干扰地从高处的原有铁道线上特殊地领略由坟地、小园地、群落生境和瓦砾垃圾场构成的景观。

铁道线道基左右相邻的村镇可直达已有的体育场地。铁道线改为步行和自行车道以后，这些体育场地得到新的开发利用。铁道线道基成为绿带开发为休闲场所的枢扭。所有相邻的地区都得益于新开发的旅游、休闲、文化和历史方

Die einzelnen Stationen thematisieren die unterschiedlichen Qualitäten des Ortes und gleichzeitig verweist die Achse auf das in sichtbarer Entfernung liegende Paris. Mit diesem Kunstwerk schafft es die neue Stadt sowohl eine lokale als auch eine regionale Beziehung aufzubauen. Die Bewohner können sich hier in einem zweckfreien Raum sowohl lokal als auch regional verorten.

Von der industriellen Nutzung zur Freizeitlandschaft

In einem zweiten Beispiel möchte ich die Sanierung und Umnutzung eines regionalen Grünzugs in einem ehemaligen Industriegebiet vorstellen.[4] Im Zentrum des Grünzugs liegt eine brachgefallene Erzbahntrasse, die das ehemalige Stahlwerk des Bochumer Vereins mit dem Grimberger Hafen am Rhein-Herne-Kanal verbindet. Das neun Kilometer lange Bauwerk der Erzbahntrasse mit seinen 16 Brücken ist bis zu 15 Metern hoch. Durch die alte Nutzung mit der Erzbahn wirkte der Bahndamm als Barriere zwischen den angrenzenden Kommunen. In einem Gutachten wurden deshalb neue Ideen für den Umgang mit dem aus der industriellen Nutzung übriggebliebenen Bestand gesucht. Die Nutzung der Bahntrasse als Rad- und Fußweg erlaubt eine kreuzungsfreie Verbindung zwischen der Innenstadt Bochums und dem Rhein-Herne-Kanal.

In mehren Analyseschritten wurde das Umfeld der Bahntrasse auf sein Potential untersucht. Neben einer Vielzahl von industriekulturellen Relikten der stahlverarbeitenden Industrie und dem Kohlebergbau prägte vor allem zufällig entstandene Nutzungen das direkte Umfeld der Bahntrasse. Diese Landschaftbilder, - bestehend aus Friedhof, Schrebergärten, Biotopen, Abraumhalden usw., - lassen sich von der hochliegenden ehemaligen Bahntrasse ohne direkte Störung in besonderer Form erleben.

Die bestehenden Sportstätten, die von jeder Kommune links und rechts des Bauwerks aus zugänglich sind, werden mit mit der Bahntrasse für den Rad- und Fußverkehr neu erschlossen. Das Bauwerk der Bahntrasse wird zur Erschließungsachse für die Freizeitnutzung des Grünzugs. Die vielfältigen Nutzungen im regionaltouristischen, freizeitorientierten, kulturellen und historischen Bereich werden so für alle angrenzenden Gebiete neu erschlossen. Die Barriere aus dem Industriezeitalter wird zu einem verbindenden Element der Freizeitgesellschaft.

Ausgehend vom Bestand, wurde versucht mit minimalen Mitteln das maximale für die Bewohner der angrenzenden Gemeinden zu erreichen. Für weitere Ausbauschritte wurden verschiedene Funktionen an strategisch wichtigen Orten vorgeschlagen.

Die Integration und der Erhalt des alten Bahnkörpers als

面的功能。从前工业化时代的障碍成了当今休闲社会的通道，充份利用已有景物意味着花费最少的资源为邻近地区居民带来最大的实惠。为此，人们对下一步扩建开发战略有重要意义的周边地区作了进一步的探查和相应的建议。保存旧的铁道道基并赋于它景观一体化建设的新作用是该规划方案的明确目标。这不仅没有破坏，相反继续加强了本地区的认同性。

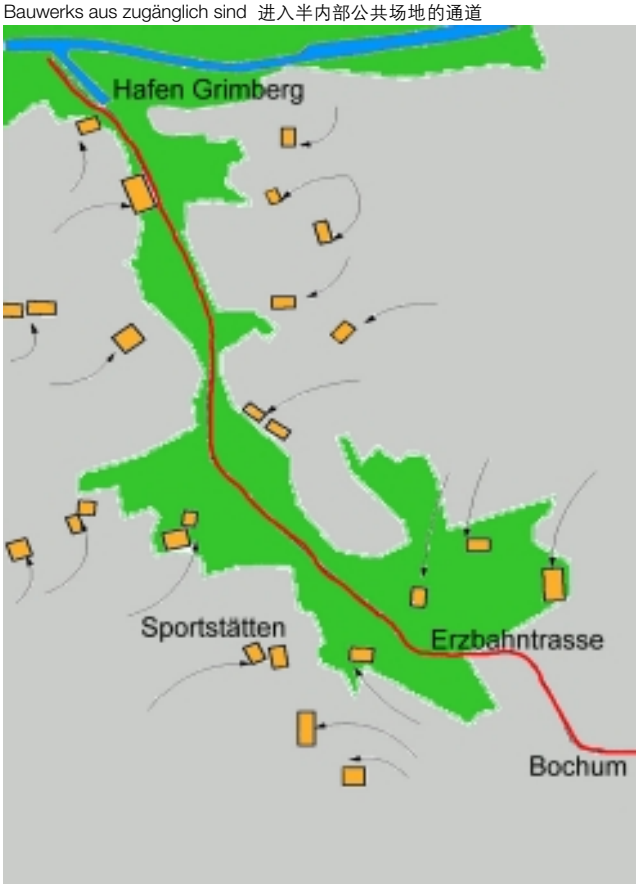
不是更多的景观，而是方案更明朗

上述两个例子说明了两种不同的解决问题的方案。第一个例子是建设新城。在景观艺术上必须结合现有的质量，保持当地的认同性。轴线的明确性因地制宜，通过十二个风格各异的车站供人使用。

在第二个例子中，当地的认同性由历史遗存建筑而定性。仅仅有必要把铁道线改作它用，以使居民能以新的形式利用工业文化的遗迹，已有的体育设施等等。

这两个方案都能够使新的使用者和使用对象一体化。体育和文化设施可与景观有机结合。地下的或以景观复盖

Bestehenden Sportstätten, die von jeder Kommune links und rechts des Bauwerks aus zugänglich sind 进入半内部公共场地的通道



Landschaftbauwerk in einem neuen Nutzungskonzept war erklärtes Ziel der Planung. Die Identität des Ortes wurde durch die Neuinterpretation nicht zerstört sondern fortgeschrieben.

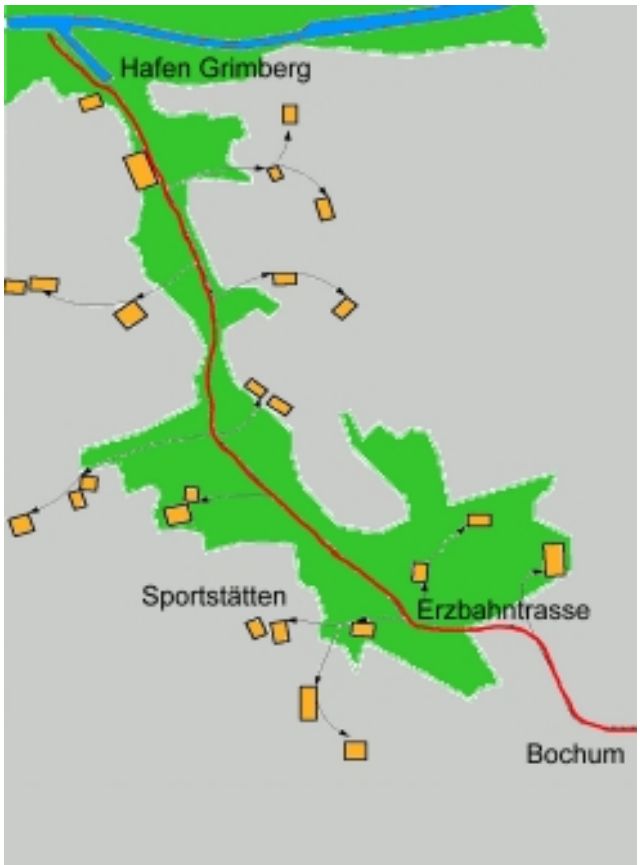
Nicht mehr Landschaft, sondern mehr Klarheit in der Konzeption.

In den oben genannten Beispielen werden zwei verschiedene konzeptionelle Herangehensweisen aufgezeigt. Bei der neuen Stadtgründung im ersten Beispiel muß die Landschaftskunst unter Einbeziehung der vorhandenen Qualitäten die Identität des Ortes mit begründen. Die Klarheit der Achse wird durch die topographische Situation und die verschiedenen Stationen zu einem Angebot an die Nutzer.

Im zweiten Beispiel wird die Identität des Ortes durch den historischen Bestand bestimmt. Lediglich die Umwidmung der Bahntrasse ist nötig, um den Bewohnern die Relikte der Industriekultur, die bestehenden Sportanlagen usw. in einer neuen Form zugänglich zu machen.

In beiden Konzepten ist es möglich neue Nutzer und Nutzungen zu integrieren. Bauwerke für Sport und Kultur können dabei eine hybride Verbindung mit der Landschaft eingehen. Unterirdische oder durch Landschaft überdeckte Architekturen, sowie neue organische Formen und Materialien ermöglichen experimentelle Gestaltungen.

Wichtig bleibt allerdings die Kontinuität der Landschaft und die klare Trennung zwischen der normalen städtischen Struktur und dem Freiraum. Das Ziel muß sein die Lebensqualität in den Städten den realen Bedürfnissen der Bewohner anzupassen. Die Eingangs genannte Abwanderung aus den Städten muß durch eine Verbesserung der Freiraumqualität aufgehalten werden. Die Landschaft als Konzept muß den traditionellen Städtebau ergänzen und dabei müssen Qualitäten entstehen, die in den Einfamilienhausgebieten der Stadtränder nicht erreicht werden können. Nicht durch Behinderung und



Die Bahntrasse wird zur Erschließungsachse für die Freizeitnutzung
铁道线成为休闲场所的开发枢扭

的建筑物，新的有机形态和材料提供进行各种造型试验的可能性。

当然，重要的是保持景观的连续性以及通常城市结构与室外空间的明确的分别。目标是使城市的生活质量符合居民的现实的需求。本文开头提到的城市人口外流必须通过改善室外空间的质量来遏制。居住环境景观作为一个方案必须对传统的城市建设进行补充，必须达到城市周边单门独户住宅区达不到的质量水准。不能阻挠或下禁令迫使人们

Stahlwerksruine in Bochum 波鸿炼钢厂遗留建筑

Industrierelikte am Hafen Grimberg *Grimberger* 港区的工业遗留建筑

Verbote soll die Bevölkerung an ihrer Stadtflucht gehindert werden, sondern durch qualitative Argumente. Der Staat kann mit einer entsprechenden Boden- und Steuerpolitik die gewünschten Ergebnisse unterstützen. Die Architekten, Planer, Künstler und Landschaftsarchitekten sind aufgerufen zusammen mit den Nutzern neue und experimentelle Wege zu gehen.

1. siehe zur Bevölkerungsentwicklung: Christine Richter: Trotz Regierungsumzug: Die Zahl der Berliner sinkt, in Berliner Zeitung vom 2.2.2000 und N. von Raggamby u. M. Fabricius: Senat zieht sich aus dem Wohnungsbau zurück, in Berliner Zeitung vom 19.1.2000
   关于人口发展参见：Christine Richter:“尽管政府迁都柏林，柏林人口仍然下降；《柏林日报》2000年2月2日。N.von Raggamby 和 M. Fabricius：“市政府在住房建设问题上抽身退步”《柏林日报》2000年1月19日。

2. siehe zur Entwicklung der Region: C. Dieckmann: Im Speckgürtel der Einheit, in Die Zeit vom 28.10.1999 und Uwe Pollmann: Der betonierte Wahnsinn, in Die Zeit von 24.2.2000
   关于地区开发参见：C. Dieckmann：“统一的柏林的腰带地区”，《时代周刊》1999年10月28日。Uwe Pollmann：“水泥浇注的疯狂”《时代周刊》2000年2月24日。

3. ich selbst habe 1992 an einem Workshop in Cergy-Pontoise und La Defence teilgenommen, der die konzeptionelle Verbindung über 30 km zwischen Neustadt von Cergy-Pontoise und Kernstadt von Paris zum Thema hatte. Zu Karavans Arbeit siehe: Pierre Restany: Dani Karavan, München 1992
   1992年我本人参加了在Cergy–Pontoise 和La Defence举办的讨论会，会的主题是把相距30余公里的新城Cergy–Pontoise与巴黎城中心结合起来的方案。关于Karavan的创作参见：Pierre Restany:“Dani Karavan” 1992年慕尼黑。

4. Als Mitarbeiter im Planungsbüro von Prof. Ingrid Krau/Bochum habe ich 1991 zusammen mit Sabine Weissmüller an einem Gutachten zu diesem regionalen Grünzug zwischen der Bochumer Innenstadt und dem Rhein-Herne-Kanal gearbeitet. Siehe auch: S. Reiss-Schmidt: Industrie- und Kulturlandschaft, in Garten + Landschaft 10/91
   1991年我作为波鸿市Ingrid Krau 教授规划设计室的工作人员同Sabine Weissmüller女士参加了对波鸿市中心和莱茵－海尔纳运河之间地区绿色带的考察与鉴定。参见：S.Reiss–Schmidt:“工业和文化景观”《园林与景观》91年第1期。

Abbildungsnachweis:
Abb.1-8: Eduard Kögel

Eduard Kögel ist Stadt- und Landschaftsplaner in Berlin und lehrt an der TU in Darmstadt

不再逃避城市，而应以质量说服。国家可以用相应的土地及税收政策支持我们所期望的发展方向。建筑师、规划师、艺术家和造景设计师们应同使用者携手探索新的道路。

Eduard Koegel, 柏林，城市和风景规划设计人，任教于达姆施塔特。