

# BERLIN – SPREE-VÁROS

## A MŰVI ÉS A TERMÉSZETI KÖRNYEZET KONFLIKTUSAI BERLIN PÉLDÁJÁN

### BERLIN – SPREE-CITY

### THE ARTIFICIAL AND THE NATURAL ENVIRONMENT CONFLICTS IN BERLIN

SZERZŐ/BY:  
SZÖVÉNYI ANNA

LEKTOR/REVIEWER:  
KÖRMENDY IMRE

A város és a természeti táj hasonló léptékű életterünk. Egy város működésének alapvető kérdése, hogy hogyan viszonyul az őt befogadó természeti-táji környezethez. A kérdések és problémák lehetnek formai, téri, funkcionális jellegűek is, de legtöbbször a fő kérdés az erőszak mértéke, azaz, hogy a természeti-táji adottságok ellenében vagy azokkal összhangban, azokkal együtt fejlődik-e a város. Ha elfogadjuk, hogy a város egy folyamatosan növekvő, élő struktúra, akkor az a kedvező, ha az általa birtokba vett természeti-táji adottságokkal és mechanizmusokkal mindinkább „együtműködik”. Hogy mit értek együtműködésen, azt mutatom be Berlin két jelentős természeti és természeti jellegű szerkezeti vonalának példáján, illetve azok egyes pontjain keresztül.

#### A SPREE FOLYÓ ÉS A VÁROSI VASÚT VONALA

##### A Spree

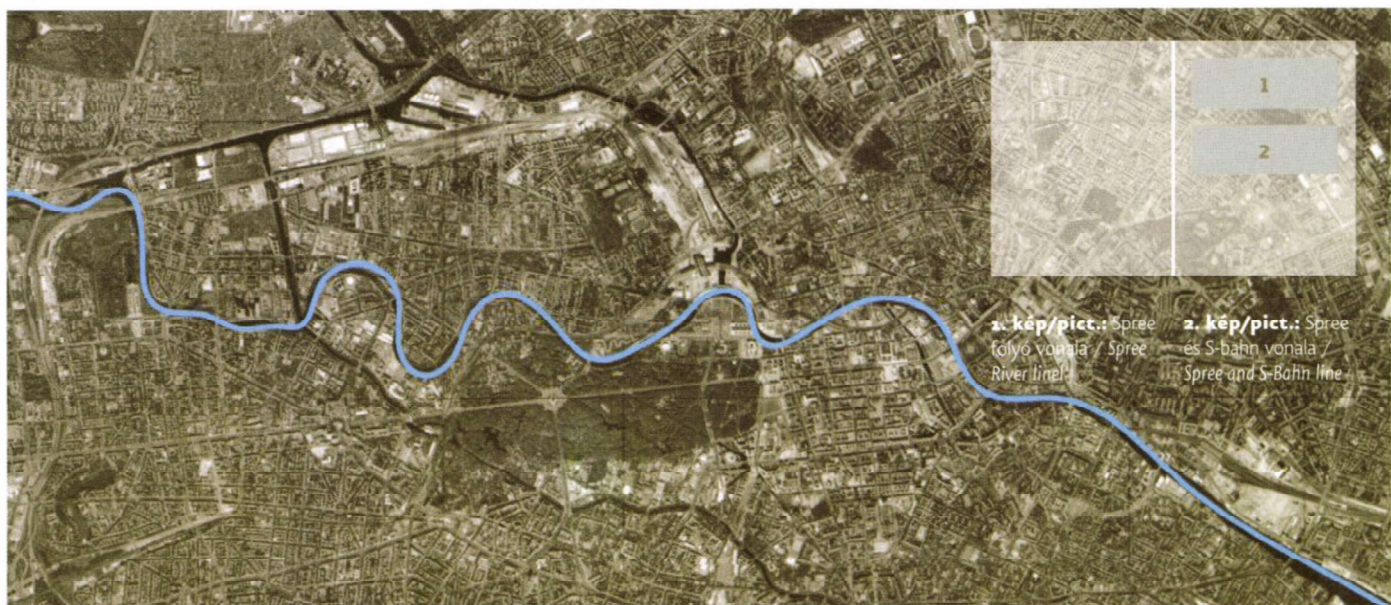
Berlin természeti-táji közege látszólag nem meghatározó: nincsenek magas hegyek, nincs igazán markáns tájképi elem – a város felülete sík. Az egyetlen, a várostérképen első ránézésre is jól kirajzolódó természetes vonal a Spree

meandere. Talán ezért is született Berlin ragadvány neve, a Spree-Athén. A Spree vonalának és a városnak a városközpont szempontjából nagyon érdekes a viszonya. Egy ilyen meanderező vonal városszerkezeti szinten megoldhatatlan problémát jelent, hiszen a városszövet általában ortogonális<sup>1</sup>, egymásra merőleges hálózatok egysége. Egy ilyen zezugos vonal, ami 300–600 méterenként egy félköríves kanyart vesz, nehezen integrálható a városi struktúrába: keresztezéseket, határvonalat generál, közben érdekes, vagy konfliktusos helyzeteket teremtve maga körül. (1. ábra)

##### Az S-Bahn

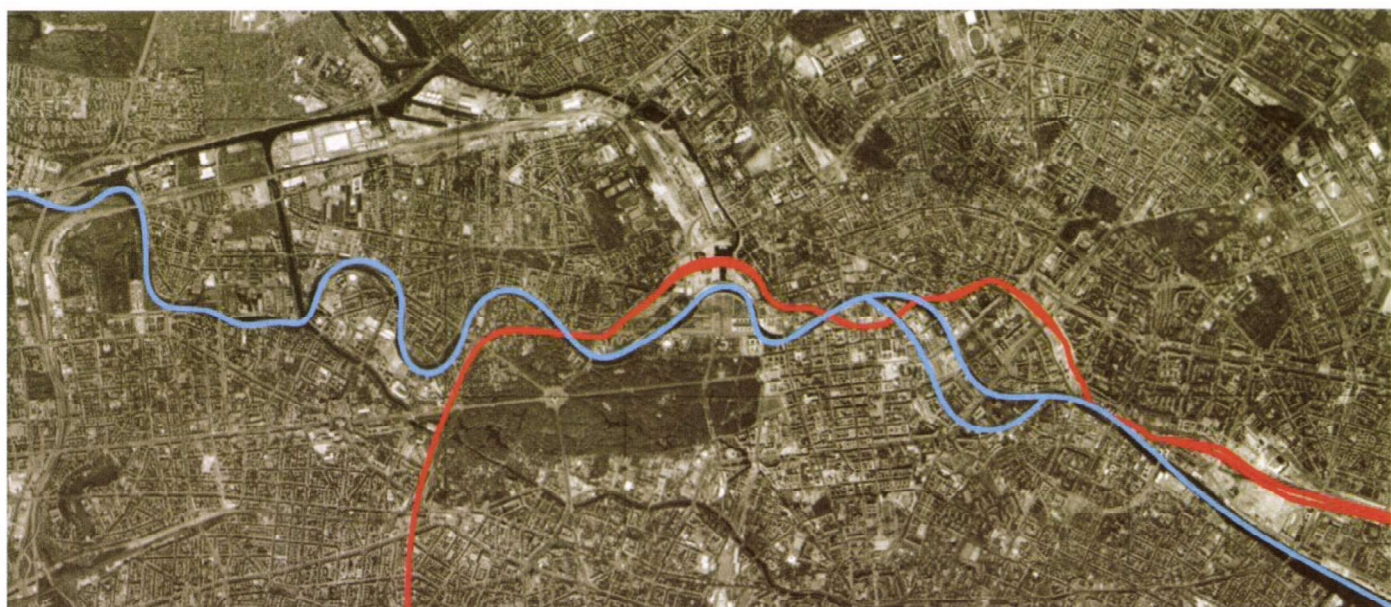
Felfedezhetünk egy másik hasonlóan kanyargó, látszólag öntörvényű vonalat is: a városi magasvasút, az S-Bahn vonalát, amit 1864-ben létesítettek, s amely a Mittenben (Berlin központi fekvésű városrésze) kissé érthetetlen módon a Spreével ellenkező ritmusban meanderezik. Telepítése, ha nem a morfológiai, hanem a funkcionális elvet tekintjük és a forrásokat elemezzük<sup>2</sup>, természetesen logikus; el kellett vele érní az akkor már létező fontos városi csomópontokat: az Alexander Platzot, a Hackischemarktot, a Friedrichstrassét és az Északi állomást (Lehrter

<sup>1</sup> Fonyódi Mariann PHD értekezés: *Az ortogonális városháló, mint városi attribútum* (2005)  
<sup>2</sup> *Berliner Stadtentwicklung von A bis Z* von Herbert Schwenk von Edition Luisenstadt, (1998)



1. kép/pict.: Spree folyó vonala / Spree River line!

2. kép/pict.: Spree és S-bahn vonala / Spree and S-Bahn line



The city and the natural landscape are living spaces of a similar scale. In a city, it is an essential question how it relates to the landscape and to the natural host environment. The questions and problems can be formal, spatial, functional in nature, but in most cases the main question is about the degree of violence, namely, whether the city's development is in accordance with local, natural conditions, or conflicting with them. If we accept that the city is a growing, living structure, it is favorable, if it is striving to "cooperate" with the natural landscape features and mechanisms, which it had taken possession of. What I mean by cooperation, I will show on the example of two major natural and natural-like structural lines of Berlin, and by some of their points.

#### THE SPREE RIVER AND THE CITY RAIL LINE

##### The Spree

The natural landscape of Berlin does not seem to be decisive: there are no high mountains, there is no really strong element of landscape - the city's surface is flat. The only element that clearly emerges from city maps - at the first glance - is the natural, meandering line of the Spree. Perhaps this is why Berlin received the nickname the „Spree-Athens”. The line of the Spree and the city, from the center's point of view, have a very interesting relationship. Such a meandering line is an almost insurmountable problem for the city structure, since generally the urban tissue is orthogonal<sup>1</sup>, it is a unity of orthogonal

<sup>1</sup> Fonyódi Mariann PhD thesis: *The orthogonal urban network as urban attribute* (2005)



Banhof) érintve ki kellett jutni vele a Zoologischer Gartenig, az akkori palotanegyedhez. Ez a vasúti pálya különleges vonalvezetése, öntörvényűsége miatt a városban a természeti elemhez, a Spree folyóhoz hasonlóan viselkedik. (2. ábra)

A két vonal tulajdonságai – különbözőségei; miben érhető tetten a táji jelleg MORFOLÓGIA – szerkezet Mind a Spree, mind az S-Bahn hasonlóan íves vonalvezetésűek, ami egy igazi városi útvonalnál nem megszokott, hiszen nem a legközelebbi utat eredményezi egy városi útvonal ilyen szinte nem is lehet. Így a városszerkezetre gyakorolt hatásuk ketős, míg egyik oldalról funkcionális szerepük létfontosságú, geometriai helyzetük szerkezeti nehézségeket szül.

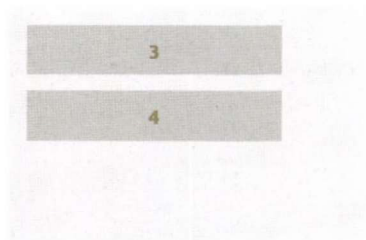
DINAMIKA Hasonlóságuk a mozgás, a dinamikusság: a folyón a hajózás jelenti a dinamikát, ami ma már csak turisztikai jelentőségű, illetve maga a víz sodrása, állandó változása adja a dinamikát; a vasúton pedig az állandó utazás és maguk a vonatok, mint állandóan mozgó városképi elemek.

ÁLLANDÓ KARAKTER Távoli, de fontos párhuzamként értékelendő a karakterképző szerepük a városban. A folyó állandó karaktere a természetesen maga a vízfelület, a partok és talán

az átszelő hidak sokasága és ritmusa (3. ábra), míg a magasvasútnál ez az ismétlődő arkádokat, a síneket, a felsővezetékeket jelenti (4. ábra). Közös jellemzője még mindkét vonalnak a térfelhasználás szempontjából a nehezen átszelhetőség, az elválasztó határ szerep.

KÜLÖNBÖZŐSÉG Eltérő tulajdonságaik szintén használatukban rejlenek. Míg a folyó mellett jó lenni, városképileg is vonzó hely, úgy ritkán igaz a vasútra, hogy valaki szívesen a „partjára” ülne, sőt általában védőtávolságokat jelölnek ki mellette, - inkább taszítja, mint vonzza maga köré az épületeket, embereket, történéseket. Fontos megemlíteni itt egy másik hasonló jelenséget: a folyó mentén a most „divatos” elv, a folyópartok felszabadítása, zöld- és/vagy ökológiai folyosóként való kezelése ugyanezt indítja el: a partoktól a beépítés eltávolodik, és új helyet ad a cselekvésnek, új élettereket hoz létre. Berlin esetében a vasút – magasvasútról lévén szó – kicsit más szerepet tölt be, mint általában: alsó arkádjai a most folyó revitalizáció során élettel telnek meg, szórakozóhelyeknek, boltoknak adnak helyet, és sokszor a beépítés is a sínekhez egész közel halad, ráhúzódik, sőt a múltban létezett olyan is, hogy a vasút épületeken haladt át.<sup>3</sup>

3 Berliner Stadtentwicklung von A bis Z von Herbert Schwenk von Edition Luisenstadt, (1998)



**3. kép/pict.:**

Állandó karaktert képző elemek – folyó / Permanent character-forming elements: river

**4. kép/pict.:**

Állandó karaktert képző elemek – vasút / Permanent character-forming elements: rail



networks. Such a zigzag line, which makes a semi-circular curve every 300–600 meters, is difficult to be integrated into the urban structure: it generates intersections, border-lines, and at the same time creates interesting, or conflicting situations around. (Figure 1)

**The S-Bahn**

We can discover another, serpentine-like, seemingly autonomous line: the elevated light train, the S-Bahn line, established in 1864 and meandering in the Mitte (the central district of Berlin), somewhat inexplicably in the opposite rhythm to the Spree. The installation of the railway is, if we consider not the morphological, but the functional principle and analyze the sources<sup>2</sup> of course, logical; it had to connect the existing major urban hubs: passing by the Alexanderplatz, the Hackescher Markt, the Friedrichstrasse and the station in the North (Lehrter Bahnhof) it had to reach the Zoologischer Garten, the then-palace district. This railway line, because of its special tracing and its autonomous character, acts similarly to the natural element in the city - the river Spree. (Figure 2)

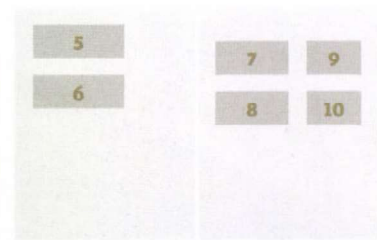
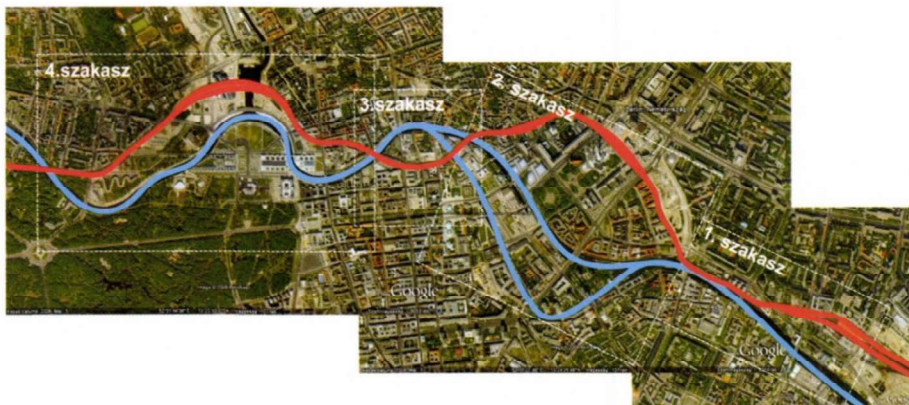
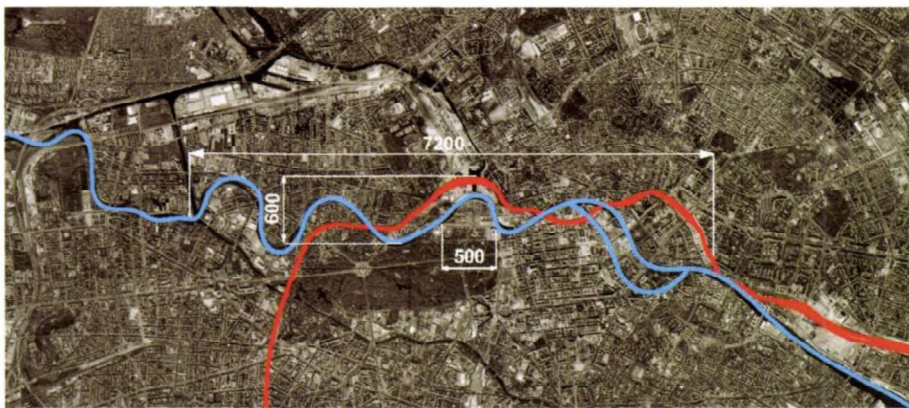
**The properties and differences of the two lines ; the signs of the landscape character**

**MORPHOLOGY - structure** Both the Spree and the S-Bahn are similarly curved, which is not ordinary as a real urban path, since it is not the shortest way, such a city-route is normally impossible. Thus, their impact on urban structure is dual, while on the one hand, they play an essential functional role, their geometrical position creates structural difficulties.

**DYNAMICS SIMILARITY** between the two lines is the movement, the dynamism: the dynamics of river navigation (which has now only touristic importance) or the dynamics of the water itself, twisting and constantly changing. By the rail, the dynamics are given by the constant travelling of people and by the trains themselves, which become constantly moving townscape elements.

**PERMANENT CHARACTER** A remote, but important similarity between the elements is their character-forming role in the city. The permanent character of the river is of course the water surface itself, the riverbanks, and perhaps a multitude of cross bridges and their rhythm (Fig. 3), while the elevated light rail's permanent elements

<sup>2</sup> Berliner Stadtentwicklung von A bis Z von Herbert Schwenk von Edition Luisenstadt, (1998)



**5. kép/pict.:**

Kelet-nyugati tengely és méretei / The east-west axis, and its dimensions

**6. kép/pict.:**

A vizsgált városszerkezeti egység szakaszai / The sections of the analyzed urban structural unit

**7. kép/pict.:**

1. szakasz / 1. Section

**8. kép/pict.:**

2. szakasz / 2. Section

**9. kép/pict.:**

3. szakasz / 3. Section

**10. kép/pict.:**

4. szakasz / 4. Section

**A vasút és a folyó együttes szerepe**

A városszerkezetben mindkét meanderező vonal – a Spree és az S-Bahn – körülbelül egy 500-600 méter széles területsávot kelet-nyugati irányban szinte együtt ural. Szigeteket, félszigeteket alkotnak, választanak le a városból, ha elfogadjuk szétválasztó szerepüket. (5. ábra)

Vizsgáljuk meg csak ezt a terület-sávot keletről nyugatnak haladva, a vasút vonalát követve. Induljunk el az Ostbahnhoftól és haladjunk egészen a Bellevue megállóig. Ezt a területrészt a városszerkezet, a folyó és a vasút viszonya alapján négy, egymástól jelentősen eltérő karakterű szakaszra oszthatjuk:

- az Ostbahnhoftól a Schillingstrasse megállóig: az egymásra füződött párhuzamos szakasz,
- az Alexanderplatz-tól a Hackescher Marktig: a duplasziget szakasz,
- a Friedrichstrasse megálló feletti sziget szakasz,
- a Friedrichstrassétól a Bellevue megállóig terjedő sziget és félsziget (Spreebogen) szakasz (6. ábra).

**Szigetek és karakterük**

Keletről indulva a két vonal szinte egymásra simul, itt egymást erősítik, a magasvasút a várost elszigeteli a

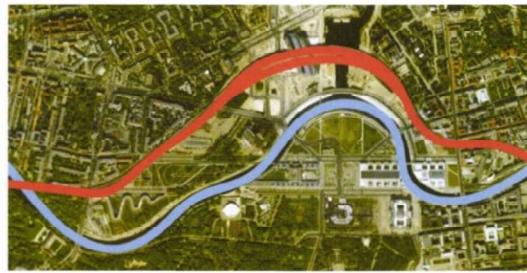
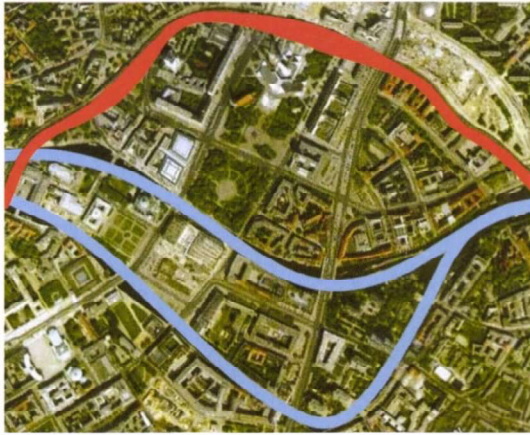
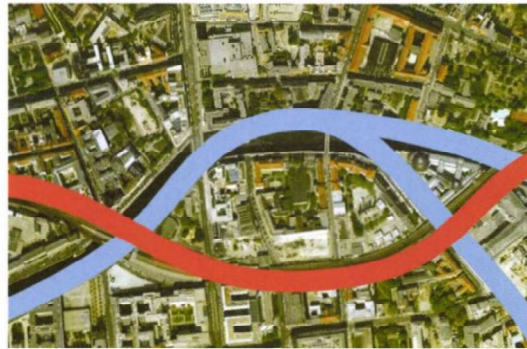
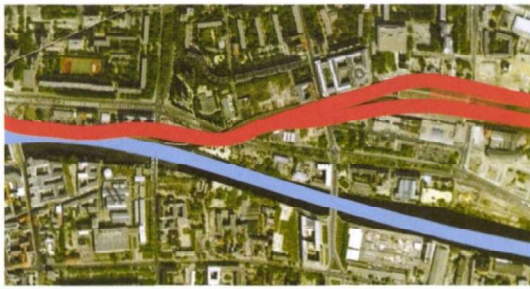
folyótól, a folyó felől így egységes homlokzatot ad. A város működése szempontjából ez az ideális együttállás, amikor a két elvágó határvonal egymás mellé rendeződik, itt a városszerkezet jellemzően ipari funkciókat hordoz (7. ábra). Ennél sokkal izgalmasabb, de problémásabb is egyben az a pont, ahol a két vonal egymástól elválk a Museumsinsel mentén. A két hullám még mindig párhuzamosan halad, csak kibővül a távolság köztük - sőt a folyó is két ágra bomlik: hirtelen az eddig egy szálon futó vonal háromra szakad, míg a vasút hátulról szépen lezárja a központi városrészt egyfajta kínai falként, a folyó elkezd igazán városi szerepét élni: kanyarjával, szigetével, partjaival a városképet gazdagítva (8. ábra). Ez egyben a város legrégebbi része is. Jellemző rá, hogy telepítése kihasználja a folyó adottságait, a Berlin kezdete óta változatlan, középkori városszerkezet, ami a folyó mellé települt. A két sziget szélessége 600, illetve 250 méter, a szigetek beépítésének jellegét nagyvárosi tömbök, jelentős épületek, terek adják és tengelyek szelik át.

A harmadik szakasz előtt a két vonal keresztezi egymást, és egy újabb lencse alakú teret szakítanak ki a város szövetéből, amelyen egy átlagos, tömbös-

utcás beépítés található meglehetősen nagy használhatatlan területekkel, sarkokkal és szigetcsúcsokkal (9. ábra). Ez a terület sehova sem tartozik, túl keskeny ahhoz, hogy önálló egység lehessen, talán a Friedrichstrasse jelentené legfőbb kapcsolatát, de a kiemelt vasúti pálya miatt ez csak funkcionális és nem igazi térbeli kapcsolatot jelent. Északra pedig a folyó és az ottmaradt ipartelepek miatt nem képes kapcsolódni.

A negyedik szakasz a Spreebogen területe (10. ábra). Itt a vasút és a folyó egy hosszú, de vékonyka, mindössze 100-200 méter között változó szélességű szigetet fog közre, s egy erős kanyart is vesz eközben. Párhuzamosan ide ékelődik a Spree által bekerített félsziget is, ami három oldali elszigeteltsége miatt még e különleges városszerkezeti szakaszhoz tartozik. Itt a beépítés felszakad: nagy, monumentális városszerkezeti parádét láthatunk kezdve a Reichstaggal, majd az új kancellárián keresztül a főpályaudvarig, de idesorolnám még a jellegzetes kígyó alakú lakóterületi beépítést is, hasonlóan monstrum jellegével.

A négy szakasz tehát nemcsak morfológiájában, hanem identitásában is négy teljesen eltérő jelleget mutat, s ennek köszönhetően ezen a mindössze 1-1,5km-es városrészen szinte Berlin egész tör-



are the repetitive arcades, the tracks and the overhead cables (Figure 4). A common feature of both, from the view of the spatial use, is the „hard-to-cross” effect, the boundary role.

**DIFFERENCE** Different characteristics of the two lines also lie in their usage. It feels good to be next to the river, which is an attractive place in the townscape, but it is rarely true of the railways, that someone liked sitting on its "bank", moreover there are generally designated clearance zones around it – so it repels rather than attracts buildings, people and events. It is important to mention a similar phenomenon here: the nowadays "fashionable" concept about the release of the riverbanks, considering them as green and / or ecological corridors. Thus, the built environment moves apart from the coasts, giving space for actions and for new public spaces. In Berlin, the train – which is an elevated light train – plays a slightly different role than usual: the lower arcades, thanks to the ongoing revitalization, are becoming lively places: bars, shops are planted in them, and often the buildings lie quite close to the tracks, in the past, the train sometimes even happened to pass through buildings.<sup>3</sup>

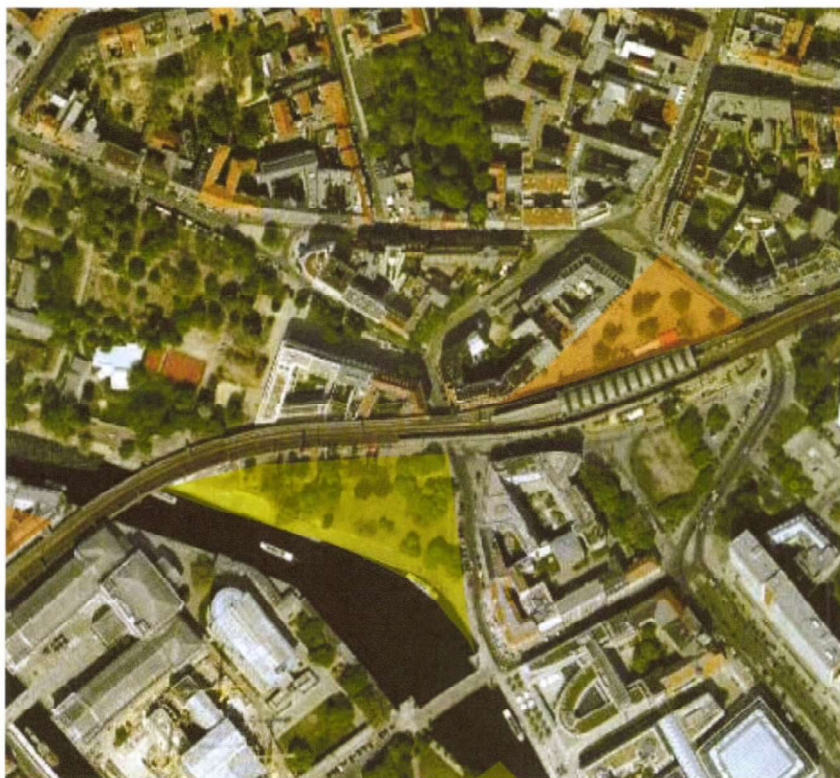
### The combined role of rail and river

Both meandering lines in the urban structure – the Spree and the S-Bahn – dominate about a 500 to 600 meters wide stripe from east to west. They form islands, peninsulas, cutting them off from the city, if we accept their separating role (Fig. 5).

Let us examine this land strip from east to west, following the line of the rail. Let us start from the Ostbahnhof and go up to the Bellevue station. This part of the territory, according to the relationship of river, railway and urban fabric, can be divided into four significantly different sections:

1. from the Ostbahnhof to Schillingstrasse station: the interlinked, „parallel” section
2. from Alexanderplatz up to the Hackescher Markt: the „double island” section
3. the section of the island north of Friedrichstrasse station,
4. The section of island and the peninsula situated between Friedrichstrasse and Bellevue station (Spreebogen) (Fig. 6).

**3** *Berliner Stadtentwicklung von A bis Z* von Herbert Schwenk von Edition Luisenstadt, (1998)



ténetét bejárhatjuk. Az Ostbahnhof és környéke erősen a szocialista Kelet-Berlin jellegét hordozza magán, a Museumsinsel a középkori és a barokk város hangulatát őrzi: egyrészt a folyóhoz való illeszkedés, másrészt a barokkosan erős tengelyek, szimmetrikus térfalak és térsorok jellemzik – még azzal együtt is, hogy a kelet-berlini TV torony és környéke erősen belehasít az eredeti struktúrába. A Friedrichstrasse a polgári kor, a bérkaszárnás, tömbös beépítés jellegét, karakterét viseli magán, a Spreebogen pedig vegyes karakterű, egyrészt a hitleri múlt is itt kísért (tervezett nagy csarnok és észak-déli tengely), de a sok karakteres új épület miatt inkább a mai kor hangulatát, lenyomatát viseli.

Vannak ennek a vizsgált területsávnak – a szigetek eltérő karakterén kívül – olyan jellegzetes pontjai is, amiket a város és a természeti elemek viszonyainak szempontjából kiemelten fogok elemezni. Nem egzakt kategóriák ezek, hanem a bevezetőben említett probléma feloldásához szükséges helyes viszony általam felállított kategóriái.

#### A TÁJ ÉS A VÁROS VISZONYÁNAK ESETEI

##### A városi tér, mint pufferterület a természet és a város határán- Hackescher Markt

A Hackescher Markt és környékén maga a városi tér egy olyan elem, ahol a város és a táji elemek egymást erősítik. Szerkezetileg egy szigetcsúcsról van szó, a vasút átlósan áthalad egy körülbelül két-tömbnyi téren (11. ábra), az átlóból adódóan a tér két háromszögre szakad, amelyekből a város felé eső háromszögletű tér városi térként funkcionál. Térfalai egyfelől az épületek, másfelől maga a vasút. A tér a vasút alatt átnyílik a másik térfélre, ami viszont egy parkként kialakított tér-darab a folyó partján. Ennek a kettős térnek az építészeti téri feszültségét maga az inflexió térhelyzet adja. Megvalósul a funkcionális együttműködés is: maga a vasút - embereket ideszállítva - élettel tölti meg a városi teret, ill. a vasút árkádjai szórakozóhelyként hasznosítottak. Összefoglalva: a kellemetlen téri helyzetet pufferként működve egy városi tér veszi fel, amit a vasút tölt meg funkcióval és élettel, sőt a városi tér kétarcú a környezetének megfelelően, a város felé térként, a folyó, a természeti elem felé pedig parkként működik.

Hasonló téri helyzetű a Friedrichstrasse megállótól nyugatra elhelyezkedő tér, amelynek térfalai kicsit alacsonyok, ezért a tér maga nem jó arányú, viszont a folyóra és a vasútra egyszerre felnyílván távlatot ad, s a vasúti híd is erősíti a vonal szerepét. Fontos, hogy ezek a terek vonal menti távlatot adnak, s ugyanez a távlat például a Schloss előtti téren a keresztirányúság miatt nem érvényesül.

Miben több ez a fajta vonal menti távlat, mint egy városi allén adódó? Szokatlanul széles és azonos karakterű elemek kísérik - ebben más ez, mint a városi szövet általában, ahol az épületek sorozata heterogén jelleget ad. Az azonos karakter ugyanakkor, ha épületekben valósul meg, a városi szövetben riasztó monumentalitást szül: pl. Tempelhof repülőtér, de sajnos ide sorolnám az új kancellária épületeket is. Egy természeti elem mindig léptéket növel összefogottságával, azonos karakterével. Kérdés, hogy egy-egy épületnek szabad-e hasonlóan viselkedni.

##### Illeszkedés

Egy másik érdekes viszony a természeti elem és a város között az illeszkedés, az egymásra épülés. Ilyen a Bode Múzeum szigetcsúcsra illesztett tömege (12. ábra). Az épület a táj alakját veszi fel,

**11. kép/pict.:**

Häckesche Markt és környéke / Häckesche Markt and the surrounding area

**12. kép/pict.:**

Bode Múzeum / Bode Museum

### Islands and their character

Starting from the east, the two lines almost cling to one another, here they are mutually reinforcing each other; the elevated railroad isolates the city from the river, thus offering a uniform façade from the river's side. From the city's functioning, this is the ideal alignment, when the two border-lines are settled side by side. Here the urban fabric carries industrial functions (Fig. 7). Much more exciting, but also problematic is the point where the two lines get separated from each other along the Museumsinsel. The two waves are still moving in parallel, only the distance between them is widened - moreover, the river is divided into two branches: suddenly the one-track line breaks into three. While the railway line at the back nicely closes the central part of the town as a sort of Chinese wall, the river begins its real „town-life”: enriching the city with its curve, island, and banks (Fig. 8). This is also the oldest part of the town. Typical is that its site plan takes advantage of the river facilities, the medieval urban fabric, which is situated next to the river and remained unchanged since the beginnings of Berlin. The width of the two islands is respectively 600 and 250 meters, the built structures

of the islands are composed of metropolitan blocks, significant buildings, squares and large axes, which intersect.

Before the third section, the two lines intersect, and tear off a new lentil form from the fabric of the city, on which there is an ordinary metropolitan block structure with large unusable areas, corners and island tips (Fig. 9). This area does not belong anywhere, and it is too narrow to be a separate entity. Perhaps its most important relation would be the Friedrichstrasse, but because of the elevated railway tracks, it's a rather functional than a spatial relationship. It cannot connect to the north either, because of the river and the industrial sites left behind.

The fourth section is the Spreebogen area (Figure 10). Here, the railway and the river are enclosing a long but narrow island, with a width varying from only 100 to 200 meters, and make a strong bend at the same time. This is where the peninsula surrounded by the Spree is wedged in here in parallel, which, due to its isolation on three sides, still belongs to this special section of the urban structure. Here there is a complete rupture in the building: a large, monumental urban structural parade unfolds with the Reichstag, then

through the new Chancellery to the new Central station, but also the very characteristic „snake-shaped” residential building belongs to this part because of its similarly monstrous character.

The four sections reveal therefore, not only in their morphology, but also in their identity, four completely different characters, and thanks to this, in only 1 to 1.5 kilometers we can wander over almost the entire history of Berlin. The Ostbahnhof and its surroundings carry the very nature of the socialist East Berlin, the Museumsinsel keeps the medieval and baroque atmosphere of the city: on the one hand, with the fit to the river, on the other, with the strong baroque axes, and with the symmetrical facades and square groups - even if the East Berlin TV tower and the surrounding area makes a strong cut in the original structure. Friedrichstrasse keeps the character of civil ages, with its warrens and blocks, the Spreebogen is mixed in character, dealing with the Nazi past (the planned large hall and the north-south axis by Hitler), but due to a number of contemporary, characteristic buildings it bears more the imprint of nowadays' atmosphere.

There are other characteristic points of this examined land strip - besides





kupolájával kiemeli a szigetcsúcs formáját, de ez igaz fordítva is; az épület rangját, különös helyzetét, a városban betöltött speciális funkcióját jól szolgálja ez a kiemelt téri helyzet, a vízfelület és a tükröződés. Ez a helyzet különösen azért szép, mert a viszony kölcsönös, az épület és a táj összekapcsolódnak, közösen alkotnak egy városszerkezetileg kiemelt pontot, harmonikus egységet.

#### Az egyáltalán nem viszonyulás: a közömbösség esetei

Vannak olyan részei is a vizsgált terület-sávnak, ahol a természeti elem és a város egyáltalán nem kommunikálnak. Ilyen például a már említett Friedrichstrasse-től északra elterülő sziget. (13-13/a. ábra) A beépítés konokul követi a mellette lévő városszerkezetet: tömbös - utcás rendszerben kitölti a rendelkezésre álló helyet. Érdeemes megemlíteni két, a helyszínre készült (meg nem valósult) tervet, mindkettő jobban reagál a sziget formájára, a víz és a város kapcsolódásában rejlő lehetőségekre. Speer 1942-ben a Friedrichstrasse-től északra a folyóra forduló középületeket tervez, a sziget közepére pedig egy szoliter tömeget (14. ábra) Egy másik, 2002-ben készült terv pedig modern felfogás szerint háromszögletű keretekkel tölti ki a szigetet (15. ábra).

Ide sorolható a Museumsinsel keleti csúcsán létrejött pontház, szoliter tornyokból álló beépítés is. A jellegzetesen zöldben álló tornyok nem próbálnak interakcióba lépni a sziget formájával, és sem működésükkel, sem ott létükkel nem gazdagítják azt (16. ábra).

#### Ellene törekvés

Az utolsó előtti legszéleskörűbben vizsgált, és egyben az általam felállított szempontrendszer szerint a legvitathatóbb beépítés a Spreebogen és környékének mai beépítései.

#### Történet

A terület történetét és a területre 1993-ban kiírt városépítészeti pályázat tervi anyagait<sup>4</sup> áttekintve láthatjuk, hogy Berlin központjában ez az a terület, amely szinte minden évszázadban vagy félévszázadban változott. Készültek rá tervek, elképzelések, koncepciók; vita tárgya volt, hiszen morfológiája különleges, városszerkezetileg kiemelt helyen fekszik, sőt története szerint ideológiával is túlterhelt terület.

A Spreebogen környéke először az 1830-as évek vége felé kerül a várostervezés látókörébe; ekkortájt tervezi meg Peter Joseph Lenné a Tiergarten táj-léptékű és nagyvonalú közparkká alakí-

4 Hauptstadt Berlin. Parlamentsviertel im Spreebogen. Internationaler Städtebaulicher Ideenwettbewerb (1993)

13

13.a

14

15

16

**13. kép/pict.:**  
Friedrich strasse-től  
északra elterülő  
sziget / The island  
situated north of  
Friedrich Strasse

**14. kép/pict.:**  
Speer terve 1942 /  
Speer's plan in 1942

**15. kép/pict.:**  
2002-es terv a  
Friedrich strassétől  
északra elterülő  
szigetre / 2002 plan  
for the island lies  
north of the  
Friedrich Strasse

**16. kép/pict.:**  
Museumsinsel  
keleti csúcsa  
– pontházak /  
Museumsinsel  
eastern peak  
– towers



the different characters of the islands –, which I would like to highlight from the view of the relationship of the city and the natural elements. These categories are not exact, I have created them, looking for a good relationship between these two entities to unlock the problem mentioned in the introduction.

#### EXAMPLES OF THE RELATIONSHIP OF THE NATURAL LANDSCAPE AND THE CITY

##### The urban space working as a buffer pool between nature and the city - Hackescher Markt

The Hackescher Markt and the urban space around it is a section, where the city and the landscape elements reinforce each other. Structurally it is an island tip; the railway diagonally crosses a field of two blocks' size (Fig. 11), and cuts the space into two triangles, the one toward the city functions as a square. The borders of the square are the buildings on the one hand, on the other hand the railway itself. The square under the rail tracks opens to the other square half, which in turn is a piece of Green Park established by the riverbank. The tension of the architectural

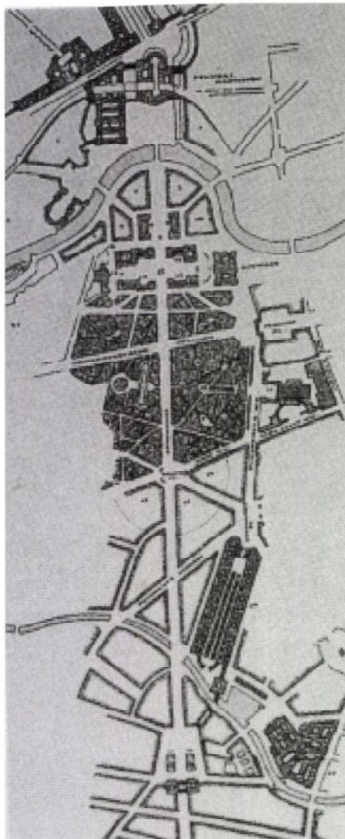
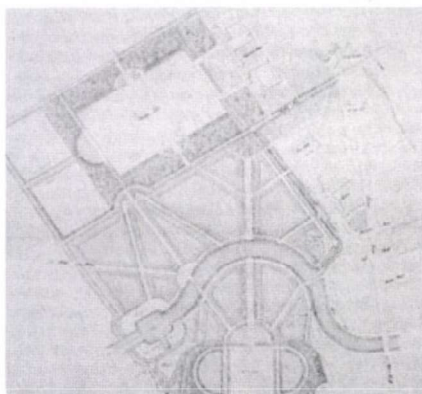
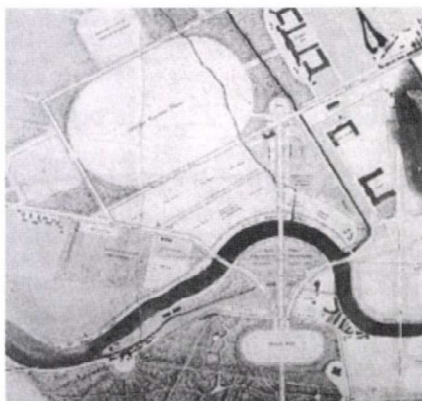
atmosphere of this doubled square is given by the inflection in its spatial structure. A functional co-operation comes also into effect: the railroad itself - bringing people here - gives life to the urban space, and the arcades of the railway are used as an entertainment center. Overall, the urban square acts as a buffer eliminating the unpleasant structural situation, the train fills the square with life and function, moreover, the square is two-faced, just like its environment: a square towards the city, and a greenery towards the river - toward the natural element. The square west of Friedrichstrasse station has a similar spatial position, its facades are a bit low, so the proportions of the square itself are not good, but it gives an outlook to the river and the rail simultaneously; and the rail bridge also strengthens the spatial role of the rail line. It is important that these natural spaces provide a linear perspective, which, for example does not prevail on the square in front of the Schloss because of the perpendicular direction of the square.

What is there more to this kind of linear perspective, than to that of a city alley? It is unusually wide and accompanied by elements of the same character - that makes its difference to the

urban tissue in general, where a series of buildings give a heterogeneous character. The heterogeneous character, however, if it occurs in buildings, creates a shocking monumentality in the urban tissue, like Tempelhof airport (Hitler), but unfortunately, the new Chancellery buildings are to be listed here as well. Natural elements always increase their scale with their identical character. The question is whether a building is allowed to behave similarly.

##### Suiting

Another interesting relationship between the natural element and the city is the way they „suit”, and use the facilities of each other. An example is the Bode Museum's mass pinned to the tip of the island (Fig. 12): the building takes on the shape of the landscape, highlights the island tip with the dome shape, but the reverse is also true; the rank of the building, its special function are well served by its particular situation occupied within the city, by the water surface and its reflections. This situation is especially nice because of the mutual relationship of the building and the landscape that are linked together to form a highlighted point in the city, creating a harmonious unity.



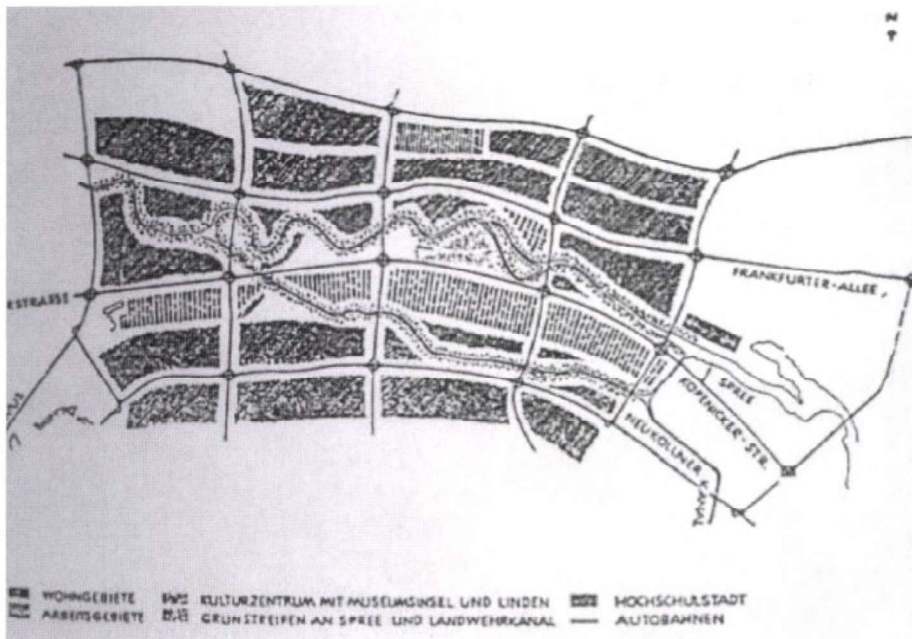
tását, ekkor tűnik lehetségesnek a területről az addigi katonai gyakorlótér kitelepítése, és az addig csak nött jellegű „in den Zelten” vigalmi üdülő negyed felszámolását, rendezését is ekkor veszi tervebe a város. Két terv is készül: az egyik Karl Friedrich Schinkel, a másik Peter Joseph Lenné asztalán.<sup>5</sup>

Mindkét terv a Spree vonalának szinte teljes félkörívvé alakítását javasolja, illetve tervez egy észak-déli axist, keresztül a területen és két, rá 45 fokos szögben záródó szimmetrikus tengelyt, amik a területet a környező negyedekkel kapcsolják össze (17. ábra). A két terv a beépítés sűrűségében tér csak el egymástól, mert míg Lenné mind a Spreetől északra fekvő, mind a kanyarban elhelyezkedő területet városi utcás tömbös rendszerben tervezi beépíteni - a város és a természet határát erősen kijelölve, addig Schinkel a tömbös beépítést csak a folyótól északra koncentrálja, a Spree kanyarban pedig szabadonálló vilás beépítést javasol - mintegy átmenetet képezve a város és a természeti környezet között. Később az ő terve valósul meg. A katonai gyakorlótér nyugati oldalán viszont a tervtől eltérően megépül a Télkert (Wintergarten) épülete, vele szemben pedig Kroll Operája kap helyet, így kialakul a Königsplatz, mint

városi tér az észak-déli tengelyre szimmetrikusan. Lenné elképzelései szerint kiépül az Humbolthafen egy keskeny csatorna kapcsolattal a Spreehez a tengely végén, így végül ez nem forgalmi, csak vizuális tengelyként valósul meg. A Spreebogen megtelik lassan épületekkel, teljesen beépül tömbös, utcás rendszerben, kormányzati, követségi lakásoknak adva teret.

Később a Nagy-Berlin pályázat (1920) kapcsán készültek újabb tervek a területre. Maga a pályázat kiírása egy metropoliszt, egy ún. Monumentalstadtot vizionált, egy igazi nagyvárosi központot, a dolgozó város és a lakóváros mellett. Tele irodákkal, kormányzati funkciókkal és kulturális intézményekkel. Ebből a pályázatból kiemelendő Martin Machler terve (18. ábra), ami a területen egy észak-déli közlekedési tengelyt vezet át, ami összekapcsolja a déli pályaudvart (a tervben összevonja az Anhalt és a Potsdam állomást) és az Északi Lehrter pályaudvart, ami egy főpályaudvarrá válik, mellette sorakoznak a reprezentatív kormányzati épületek. A Reichstaggal szemben a birodalmi kancelláriát, a környékén pedig azok irodáit és a követségeket képzelte el a Spree partján kelet felé terjedve. Ezt a tervi elképzelést lovagolta meg később Speer terve<sup>6</sup>, aki

**5** Hauptstadt Berlin. Parlamentsviertel im Spreebogen. Internationaler Städtebaulicher Ideenwettbewerb (1993)  
**6** Von Berlin nach Germania: Über die Zerstörungen der "Reichshauptstadt" durch Albert Speers Neugestaltungsplanun... Über die Zerstörungen der ... durch Albert Speers Neugestaltungsplanungen von Hans J. Reichhardt und Wolfgang Schäche (1998)

**17. kép/pict.:**

felső: Karl Friedrich Schinkel beépítési terve a Spreebogen területére 1840, alsó: Peter Joseph Lenné beépítési terve a Spreebogen területére 1839 / Top: Karl Friedrich Schinkel site plan for the Spreebogen area in 1840, bottom: Peter Joseph Lenné's Spreebogen development plan 1839

**18. kép/pict.:**

Martin Machler beépítési terve Nagy-Berlin 1920 / Martin Machler's

development plan for Great Berlin 1920

**19. kép/pict.:**

Észak-Déli Nagytengely terve - a végén a Nemzetek csarnoka a Spreebogenben telepítve 1942 (Speer) / Plan for the North-South axis - the Hall of Nations situated at the end of the Spreebogenben 1942 (Speer)

**20. kép/pict.:**

Hans Scharoun Berlin rendezési terve / Hans Scharoun: plan of Great Berlin

### Non-adjustedness: the cases of indifference

There are also parts of the studied land strip, where the natural elements and the city do not communicate. For example, the above-mentioned island lying north of Friedrichstrasse (13-13 / a. Figure). The building pattern is stubbornly following the structure of the adjacent urban tissue, filling the available space with urban blocks. It is worth to mention two other (not realized) plans, made for the site, both respond better to the shape of the island, and to the potential of the composition of the city and the water. In 1942, Speer designs public buildings facing the river north from the Friedrichstrasse, while a solitary mass is envisioned in the middle of the island (Fig. 14). Another plan designed in 2002, according to modern conception, fills the island with triangular blocks (Figure 15).

We can also mention here the eastern tip of the Museumsinsel with its point-blocks and solitary towers. The characteristic towers standing in the green are not trying to interact with the form of the island; they are neither enriching it with their functioning, nor with their presence (Figure 16).

### Working against nature

The most deeply analyzed, and at the same time the most controversial part, according to the criteria that I set up, is the recent urban tissue of the Spreebogen and of the surrounding area.

### History

Looking at the history of the area and the materials of the urban design competition in 1993<sup>4</sup>, we can see that this is the area in the center of Berlin, which has changed almost every century or half a century. Many plans, ideas, concepts, have been made to the site, it was subject to debates, thanks to its special morphology and because it of its accentuated situation in the city structure, but by its history it is also an area overladen with ideologies.

The Spreebogen came first into the planning horizon around the late 1830s, this time Peter Joseph Lenné is planning the formation of Tiergarten to a landscape-scaled, generous town park. At that time, it seems possible to relocate the previous military training area, and the city considers the liquidation and settling of the organically grown "In den Zelten" entertainment and recreation center. Two plans are prepared: one by Karl Friedrich Schinkel, and

<sup>4</sup> Hauptstadt Berlin. Parlamentsviertel im Spreebogen. Internationaler Städtebaulicher Ideenwettbewerb 1993

<sup>5</sup> Hauptstadt Berlin. Parlamentsviertel im Spreebogen. Internationaler Städtebaulicher Ideenwettbewerb 1993

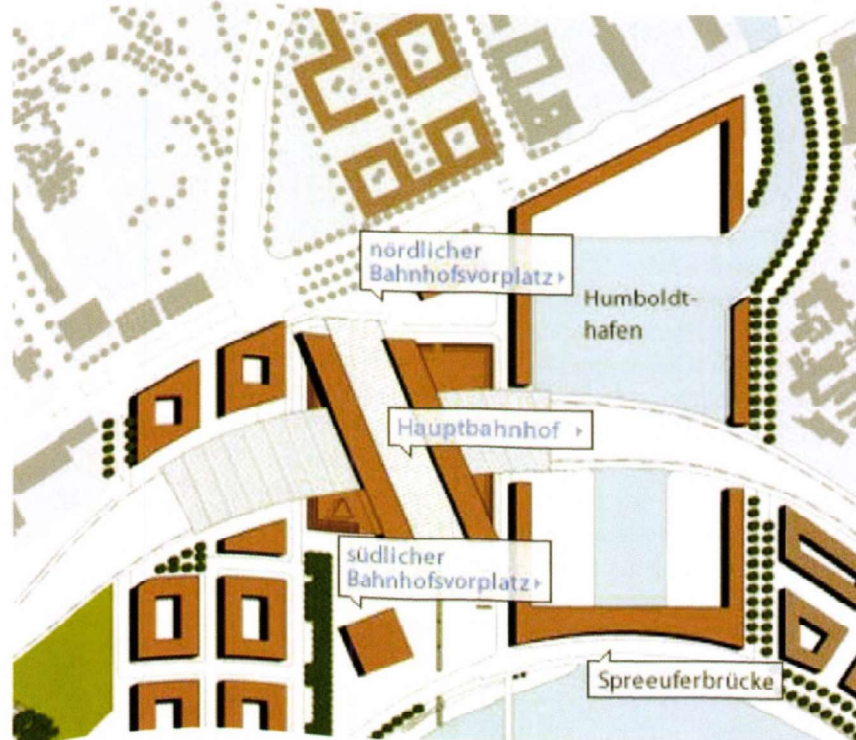
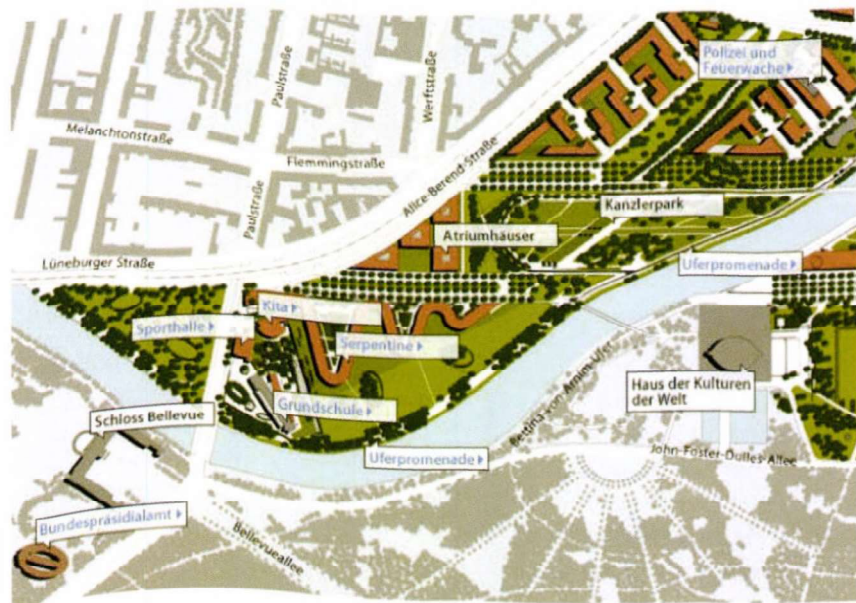
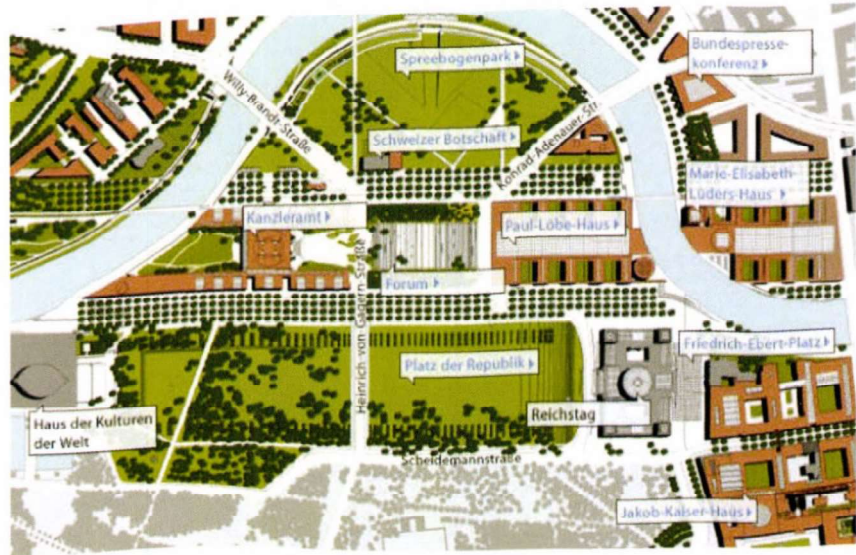
sintén egy észak-déli tengelyt tervezett, csak gigantikus méretekkel, a Spree kanyarba telepítve a birodalom központját jelképező Nagycsarnokot. (19. ábra)

A háború után említendő még Hans Scharoun Berlin újjáépítésére született terve (20. ábra), ami az új várost tájstruktúráként képzelte el, ahol a város képe, mint a táj, azaz a hegyek, völgyek, domborzatok sorozataként változik. A várost 4 kelet-nyugati övezetre bontotta, különböző funkciókkal látva el a különböző övezeteket (kulturális öv, központi, lakó és munkahelyi). A világháború után a területre 1958-ban még kiírnak egy pályázatot, *Berlin a főváros* címmel a nyugati oldalon. Érdekessége a pályázatnak, hogy a keleti területeket is bevonják a kiírásba, természetesen a pályázatok csak tervek maradnak a fal adta határvonal miatt.

### A mai beépítés

A mai beépítés az előző észak-nyugati irány helyett a kelet-nyugati tengelyt kettőzi meg, a Tiergartenen át vezető tengely mellé északról egy másikat, a Spree vonalát többszörösen keresztező gigantikus méretű épületstruktúrát telepít. Épületstruktúrát és nem igazán városi struktúrát, hisz elemeivel, építészeteivel, zárt térfalával igyekszik az egészet egy tömegben tartani. Itt is az ideológia érvényesül, meg akarja teremteni Nyugat és Kelet összekötését egy hatalmas hídépülettel. (21. ábra felső)<sup>7</sup> Magát a tengelyt a városközpont keleti irányú kiterjesztésén kívül, ami már a Machler féle tervben is felmerült, semmi más nem indokolja, sőt ez a vonal, ami arra szolgálna, hogy összekössön, észak-déli irányban

<sup>7</sup> [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtmodelle/de/innenstadtplaene/2d/index\\_2d-st4\\_09-2.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtmodelle/de/innenstadtplaene/2d/index_2d-st4_09-2.shtml) (2009.05.30.)



**21. kép/pict.:**

Ma aktuális tervek a  
Spreebogen  
környékére /  
The current plans for  
the surrounding area  
of Spreebogen

another designed by Peter Joseph Lenné.<sup>6</sup>

Both plans suggest the formation of the Spree line almost to a half circle, planning a north-south axis through the area, and two other symmetrical axes in a 45-degree angle, which connect the area with the surrounding quarters (Figure 17). The two plans differ only in the building density, while Lenné plans building blocks both north of the Spree, and in the bend area - strongly marking out the boundary between the city and nature, Schinkel concentrates the building blocks only north from the river and proposes low density, freestanding villas in the Spree bend - forming a transition from the city to the natural environment. Later his plan was the one to be carried out. However, on the west side of the military training field, not according to the plan, the building of the Winter Garden (Wintergarten) is constructed and Kroll's opera is located in the front of it, so the Königsplatz emerges as an urban square, symmetrically to the north-south axis. Following Lenné's idea, Humbolthafen is built with a connection through a narrow channel at the end of the axis to the river Spree, but at the end, it hasn't been realized as a traffic connection but only as a visual axis. The Spreebogen is slowly built in with an urban block structure: giving room for governmental and embassy flats.

Later, in connection to the competition for Great Berlin (1920), new visions were elaborated to the area. The tender called for a metropolis, a so-called Monumentalstadt, a real metropolitan city center, next to the working places and the residential areas, filled with offices, cultural institutions and governmental functions. From this tender,

Martin Machler's plan should be highlighted (Figure 18), which plans a north-south traffic axis running through the area, connecting the southern station (in the plan he consolidates Potsdam and Anhalt stations) and the Northern Lehrter station, which becomes a central station, surrounded by representative governmental buildings. In front of the Reichstag, he envisaged the Reich Chancellery and in the vicinity, their offices and the embassies along the east bank of the Spree. Speer's<sup>6</sup> plan later catches up on this idea (1942); he is also planning a north-south axis, only with gigantic dimensions, installing the Great Hall, symbolizing the center of the empire, in the Spree bend. (Figure 19)

After the world war, Hans Scharoun's plan for the reconstruction of Berlin was born (Fig. 20), which imagined the new city as a landscape structure, where the townscape is like a landscape: a series of mountains, valleys and different topographies. He split the city into four east-west zones, each one of them equipped with various functions (cultural belt, central, residential and business quarter). After the world war, there is another call for tender for the area, in 1958, 'Berlin as the capital', announced on the western side of Germany. Interesting feature of the competition, that the eastern areas are also involved in the invitation to tender, of course the plans remained unrealized due to the separation through the Berlin Wall.

**Today's situation**

Today's structure duplicates the east-west axis instead of the previous north-west direction, next to the Tiergarten-axis it creates another axis from the north, a gigantic building

**6** Von Berlin nach Germania:  
Über die Zerstörungen der  
"Reichshauptstadt" durch Albert Speers  
Neugestaltungsplanun... Über die  
Zerstörungen der ... durch Albert Speers  
Neugestaltungsplanungen von Hans J.  
Reichardt und Wolfgang Schäche (1998)



szétszakítja a várost, megállítja és elvezzi az élet a Lenné, Machler, Speer és még sokak által megálmodott észak-déli vizuális vagy valós tengelynek. A másik probléma, amit a terv okoz, az így teljesen leszakadó félsziget, a Spreebogen, ami még így, zöldfelületként is - úgy vélem - mereven elzáródik a városszövettől. Bár a híd szerep értékelhető lenne a tájra adott egyfajta reakcióként is, és reakció is, csak éppen egy negatív előjellel, a táj természeti elemét, mint az épületet, a beépítést gazdagító tényezőt akarja használni. Ugyanakkor ez a fajta viszony kevés az igazi kölcsönös kapcsolathoz, az épület inkább uralni akarja a tájat, mint együttműködni vele. Emiatt a beleerőltetett eszmei mondanivaló miatt az épületfolyam a városszerkezetről szinte leugrik, furcsa értelmezhetetlen helyzeteket, kihasználhatatlan, nem élhető tereket teremt maga körül. Problémás még a beerőltetett tengely nyugati vége, ami az épület tömege után mindössze néhány faszor formájában folytatódik egy parkban, és végül maga a tengely a vasút árkaídjainak fut - nem vezet igazán sehova.

Ugyanezt a problémát látom a főpályaudvar új épületénél is, ami sem léptékével, sem irányultságával nem próbál meg illeszkedni az azt befogadó vasútvonalhoz, mint természetközeli tájhoz. Egy

nagy kapuként, jelként érvényesül, nem próbál meg sem a városszövettel, sem a vasútvonallal semmilyen kapcsolatba, viszonyba kerülni, egyedül esetleg a másik monstrummal, a kancellária épület-együttessel van kapcsolata, hisz arrafele fordul, és léptékében is azt követi.

#### **A Spreebogentől északra tervezett beépítések**

A főpályaudvar - a vasútvonal és a Spree közé, illetve a Humbolthafen köré terveznek új épületeket túlnyomóan lakó- és kereskedelmi funkcióval a mai városi űr kitöltésére. Ezeknek a terveknek a döntései is illeszkedés, illetve városszerkezeti folyamatosság szempontjából vegyesek, mert míg keletre egy városi tömbös, a teret kitöltő beépítés kerül, addig a Bogentől nyugatra zöldben úszó megatömbök struktúrája épül majd. (21. ábra középső) Nyilvánvaló szándék itt a városi szövet fellazítása, zöldbe ágyazása, ami mint cél helyesnek is mondható, de a városi struktúra szétrombolásából fakadóan ezek az elemek hirtelen léptéket váltanak, óriási szobrokként jelennek meg. Különösen igaz ez a már megépült hatalmas, kukac formájú lakóépületre, ami szigetcsúcsi helyzetben van. Különleges formája oldani tudná a táji helyzetét, egyedül méretei azok,



structure, which crosses the Spree two times. A building structure rather than a real urban structure, because, with its elements, architecture and closed surfaces, it tries to keep everything in one mass. Here also, the ideology prevails, the connection between east and west is created with a gigantic bridge-building (Figure 21 top)<sup>7</sup>. Besides the extension of the city center to the east, which has also arisen in Machler's plan, nothing else accounts for this axis, moreover, this line, made to serve the „connection”, tears the city apart in the north-south direction, stopping and taking away the point of the visual or concrete north-south axis envisioned by Machler, Speer, Lenné and many others. The other problem which the plan causes, is the completely torn off peninsula, the Spreebogen, which, even as a green area - I think - is rigidly blocked from the urban tissue. However, the bridge could also be perceived as a kind of a reaction to the landscape, and it is indeed a reaction, only a negative one, aiming to use the natural element of the landscape as a building, as an enriching factor to the built-up area. This kind of relationship is weak to be a real mutual relationship: the building wants to dominate the landscape rather than

to cooperate with it. Because of the ideological message forced upon it, the spate of buildings seems to jump off from the urban structure, creating odd, nonsensical situations and unusable, unlivable spaces around. Even the west end of the forced axis is problematic: after the mass of the building, it turns only into the alleys of a park, and finally the axis itself runs into the arcades of the railway - it does not really lead anywhere.

I see the same problem by the building of the new central station, which neither in scale nor in direction adapts to the railway line as to a natural-like landscape. It comes across as a large gate, a signal, not trying to connect with the urban structure nor the railway line, it might only communicate with the other monstrous building, the Chancellery, because it turns into that direction and follows its scale.

#### The quarter planned north from Spreebogen

Between the central station - the railway line and the Spree and around Humbolthafen, new buildings are planned, predominantly with residential and commercial function, to fill the gap, which is still empty in the city. The decisions of these plans are also mixed

<sup>7</sup> [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtmodelle/de/innenstadtplaene/2d/index\\_2d-st4\\_09-2.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtmodelle/de/innenstadtplaene/2d/index_2d-st4_09-2.shtml) (2009.05.30.)



amik megdöbentőek - már a folyó léptékét is meghaladva kanyarog a zöldben. Funkciósémája viszont a táji jelleghez jól illeszkedik, míg a város felé kisvárosias megérkező fogadótereket kanyarít ki, ugyanezek a kanyarok a folyó felé zöldfelületeket jelölnek ki az ottlakók számára.

Talán a legkritikusabb része az egész tervnek a Humbolthafent bekerítő tömb formája, ami egy újabb kormányzati negyed léptéket sejteti, miközben viszonylag osztatlan közterületeket hagy szabadon. (21. ábra alsó)

Meggyőződésem, hogy évek múlva ez a városrész - ha minden a terv szerint épül meg - tagolatlan tömbjei és szétszabdaltsága miatt az óriások földjévé válik majd, s kérdés, hogy így az igazi városi életet tudja-e szolgálni. Félő, hogy méretei miatt (nem magassági, hanem horizontális értelemben) hasonlóan halottá válik majd, mint néhány európai toronyház-negyed (La Défense, Uno city, stb.). (22. ábra alsó)

#### A TÖRTÉNETI ELŐZMÉNYEK ÉRTÉKELÉSE A TÁJI ILLESZKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL

Visszatekintve a korábbi tervekre, szeretnék néhányat kiemelni és a táji illeszkedés, ill. tájjal való együttműködés szempontjából értékelni azokat. A Spreebogennek - a Lenné féle átalakítás óta még inkább - félsziget jellege van, ami irányultságot ad a beépítésnek, sőt a körívvel egy speciális rálátást, helyzetet szül a városban. Azt gondolom, hogy a tájjal való együttműködés miatt, itt ezt a táji karaktert felvevő beépítések a helyesek, azok, amik ezt a karaktert - az irányultságot - felismerik és kiemelik. Ez alapján helyes a cikelyekre bontott tömbös beépítés, mert ez egy olyan szövet, aminek a szálai ráfeszülnek (Schinkel) a morfológiai, táji karakterre, de helyes a kanyarba helyezett Nagycsarnok (Speer) vagy markáns épület-koncepció is, mert ez egy olyan földnyelv, ami egy ilyen tömeg

befogadására hivatott. Helyes az is, amikor csak egy vizuális tengely vonul át rajta (Lenné), hisz az irányultságot maga a tengely veszi fel ebben az esetben.

Nagyon nehéz megmondani, hogy egy város ma hogyan fejlődjön, mik a prioritások, mik az elsődleges szempontok. Mégis azt gondolom, hogy vannak alapelvek, amik mindig igazak és ezek közé sorolom a táji jelleggel, a természeti környezettel, tájjal való együttélést, együttműködést, amit technikai lehetőségeink miatt olykor hajlamosak vagyunk elfelejtteni. Ezeket a példákat bemutatva még mindig nehezen megfogható számomra, mi a valójában helyes együttműködés, mert erre nincsenek abszolút szabályok. Talán az egyetlen leszűrhető, hogy a város és a táj együttműködésének kölcsönösnek kell lennie, mind téri, mind funkcionális szempontból. Talán akkor járunk jól, ha olyan egyértelmű ez a viszony, mint a legegyszerűbb virággal: ha jól locsoljuk, bimbót hoz, ha kitepjük, elszárad. ☉

in the terms of suiting the surroundings and the continuity of the urban structure, because while to the east a block by block, room-filling structure is proposed, to the west from the Bogen mega-block structures floating in green areas are envisioned (Figure 21 middle). The intention here is obvious: loosening of the urban fabric, surrounding it with green areas, which can also be appropriate as a goal, but these elements, due to the destruction of the urban tissue, suddenly change their dimension and appear as huge statues. This is particularly true of the already built huge, worm-shaped dwellings, which are placed in an island-tip position. Its particular shape could solve its landscape position, only the dimensions are shocking – even surmounting the scale of the river, it is meandering through the greenery of the city. Its function-scheme fits well to the nature of the surrounding landscape, while towards the city it cuts out small-townish spaces, the same curves towards the river designate green areas for the inhabitants.

Perhaps the most critical part of the whole plan is the form of the block encircling Humbolthafen, which implies another government district scale, while it leaves relatively undivided public spaces free. (Figure 21 bottom)

I am convinced that this is part of the city in a couple of years - if everything is built according to plans - will become a land of giants because of its unarticulated blocks and its fragmentation, and the question is whether this way it will be able to serve the real city-life. It is feared that due to its size (not in a vertical, but in a horizontal sense) it might become as dead as some high-rise districts in Europe (La Défense, Uno city, etc). (Figure 22 bottom)

#### THE ASSESSMENT OF THE HISTORICAL BACKGROUND IN TERMS OF SUITING THE LANDSCAPE

In retrospect of the previous plans, I would like to highlight and evaluate some of them in terms of suiting the landscape and cooperating with it. The Spreebogen has – since the transformation of Lenné it has been even more so – the nature of a peninsula, which gives an orientation to the whole urban structure, and with the arc shape, even a special view, a special situation was created in the city. I think, through their cooperation with the landscape, the best plans are those, which catch up on this character, this orientation, which detect and highlight it. Based upon this principle, the segmented urban block structure is correct, because it is a fabric whose threads are tightened to the morphological (Schinkel), and the landscape character, but it is also right to place the Great Hall into the bend (Speer), or the concept to place any characteristic building, because it is a strip of land, which is designed to accommodate such a mass. It is also correct when only a visual axis passes through it (Lenné), because in this case the axis itself holds the orientation.

It is very difficult to tell how to develop a city today, what are the priorities, what are the primary concerns. Still, I think that there are principles that are always true and the relation and cooperation with the landscape character is one of them, which we tend to forget because of our technical possibilities. After the examples presented above, it is still elusive for me, what is a really good cooperation, because there are no absolute rules on this. Perhaps one conclusion could be that the cooperation of the city and the natural landscape must be mutual, both in spatial and functional terms. The best thing would be perhaps if this relationship were as clear as with a simple flower: if well watered, it will bud, if you pluck it off, it will wither. ©