

Bausteine für einen Metrozonenplan

Der gewöhnliche Blick

Ein Aufenthalt in den Zentren von Siena, Paris oder Münster lässt keine Fragen auftreten. Kirchtürme, Rathausstürme und bekannte Plätze regen unsere Wahrnehmung an und decken sich mit unserem Bild von Stadt. Hier scheint die Welt in Ordnung, hier wird unser Raumempfinden bestätigt. Wir orientieren uns mühelos und instinktiv, genießen den Cappuccino auf der Piazza. Alles ist an seinem Platz.

Dies scheint nicht so in Hamburg-Wilhelmsburg. Ein erster Besuch auf Europas größter Flussinsel ist zunächst enttäuschend, denn bevor man dort ankommt, ist man schon hindurchgefahren, ohne auch nur etwas von dem zu bemerken, was man eigentlich zu finden glaubte.

Pendlerinnen und Pendler, von südlich der Elbe über die Infrastrukturkorridore in Wilhelmsburg einfallend, erleben den Raum als grünes Rauschen. Unscheinbare Merkzeichen erobern kaum unsere Wahrnehmung: ein grüner Hügel, Strommasten und allerlei andere nützliche Einrichtungen, die uns wenig interessieren. Erst mit der nächsten Brücke über die Norderelbe gelangt man in die „richtige Stadt“. Wir sind in Hamburg angekommen.

Der ungewöhnliche Blick

Autobahnabfahrt Wilhelmsburg: Schlagartig verkehrt sich die gepflegte Langweile in Orientierungslosigkeit. Bin ich schon da? Kommt da noch etwas, wo geht's dahinter weiter? Ich wollte doch in die andere Richtung ... Die Korridore des Transitverkehrs formen nun Barrieren, die nur an wenigen Stellen zu queren sind. Die Situation ist unüberschaubar und die Orientierung

schwierig. Der Blick in die Karte hilft da kaum weiter und bestätigt den Eindruck der Fragmentierung. Mangelnde Lesbarkeit mag eine der Erklärungen dafür sein, dass diese Insel von den „richtigen“ Hamburgern weitgehend unentdeckt bleiben konnte. Es scheint einfacher, die Vorurteile zu pflegen: „Kampfhund beißt Kind tot“ - da fährt man sicher nicht freiwillig hin. Was macht Wilhelmsburg aber nun wirklich aus? Was hält den Stadtteil zusammen? Mit diesen Fragen war die Neugierde geweckt. Genug Espressomaschinen! Hinaus in diese Welt, die so schwer einzurichten ist, hinaus in die Realität! Die Beunruhigung über die Orientierungslosigkeit wird abgelöst durch Neugierde auf die Vielfalt und den Reichtum an eigenartigen und eigensinnigen Orten. Erkundung statt Vorurteil: Einfamilienhäuser, Containerstapel, Bahn-dämme, Autobahnen, ein weithin sichtbarer Müllberg, Felder, Wiesen, Plätze, Bunker, Deiche, Gräben, Zäune, Naturschutzgebiete, Container, Schiffe, Schilf und ein bunter ethnischer Mix. Alle Bausteine eines städtischen und landschaftlichen Inventars befinden sich hier auf engstem Raum in scheinbar wahllosem Über- und Nebeneinander.

Der Blick des Planers

Verschiedene Nutzungen und Bauformen prallen aufeinander und bilden vielgestaltige Grenzsituationen, die sich entweder als harte Fronten oder als grüne abgepufferte Abstandszonen darstellen. Wohlmöglich scheint unter dem zu einem Polder vereinheitlichten Schwemmland noch die überdeckte Identität der einzelnen

Building Blocks for a Metro Zone Plan

The Generic View

A sojourn in the centres of Siena, Paris, or Münster raises no eyebrows. Church steeples, town hall towers, and familiar squares attract our attention and comply with our image of the city. The world appears to be in order here; our spatial awareness finds confirmation here. We are able to orientate ourselves effortlessly and instinctively, enjoying the cappuccino on the piazza. Everything is as it should be.

This does not appear to be the case in Hamburg Wilhelmsburg. A visit to Europe's largest river

island is disappointing at first because you pass through it before you even arrive, and without even noticing anything of what you actually expected to find there. Commuters, pouring in from south of the Elbe via the infrastructural corridors in Wilhelmsburg, experience the area as a green rush. Unassuming features are barely perceived: a green hill, electricity pylons, and all kinds of other useful facilities that are of little interest to us. It is only with the next bridge over the northern arm of the Elbe that you reach the “city proper.” We have arrived in Hamburg.



Werder im Strom der Elbe hindurch, die sich einer homogenisierenden Festlegung widersetzen.

Das Unvermittelte ist Ergebnis einer schwachen übergeordneten Planung. Geringer wirtschaftlicher Druck ermöglicht Nischennutzungen des Raums. Kolonien von Wohneigentum am Existenzminimum zwischen Kleingartenlaube, Türken-Garten und Wochenendhaus, die nur auf verschlungenen Wegen durch Unterführungen zugänglich sind, betten sich in scheinbar idyllische Landschaften, deren mangelnde Erschließung gleichzeitig Risiko und Chance der Nischenexistenzen darstellen.

Entstanden sind diese ambivalenten Orte vor der Kulisse eines 40-jährigen Planungsvakuums und der Unentschlossenheit, die Elbinsel als Wohn- und Geschäftsstandort zu entwickeln oder aber gänzlich aufzugeben. Dieser Wartezustand verursachte einen Investitionsstau in die Versorgung mit öffentlicher und technischer Infrastruktur. Der Verfügungsraum für die Hafen/Stadterweiterung wurde inzwischen zur Heimat für die vom hanseatischen Wohlstand nicht sonderlich Begünstigten.

Die bevorstehende Aufwertung und Ausstattung mit dem Hamburger Mindeststandard an Versorgung und städtischer Fürsorge wird von der Sorge begleitet, dass diese Aufwertung einen Preis hat, den viele nicht werden bezahlen können.

Wilhelmsburger Kulturlandschaft

Im Rahmen der Erarbeitung eines alternativen Rahmenplans zur IBA Hamburg wurde die Frage nach dem Zusammenhang der Elbinsel, als Kritik am bestehenden Entwurf des Flächennutzungsplanes 2005, aufgeworfen. Die bisherige Entwicklung drängte die Kulturlandschaft als einen ausgegrenzten Rest nach Südosten. Zum Schutz dieses Reservates sollte eine „Verteidigungslinie“ entlang der Autobahn A1 etabliert werden. Entgegen diesen Trends räumlicher Ausgrenzung von Stadt und Landschaft schlägt der *Atlas IBA Hamburg* eine Strategie der Integration vor. Wie können Hafen, Landwirtschaft und Siedlung als verschiedene Elemente oder

Schichten einer Kulturlandschaft weiterentwickelt werden?

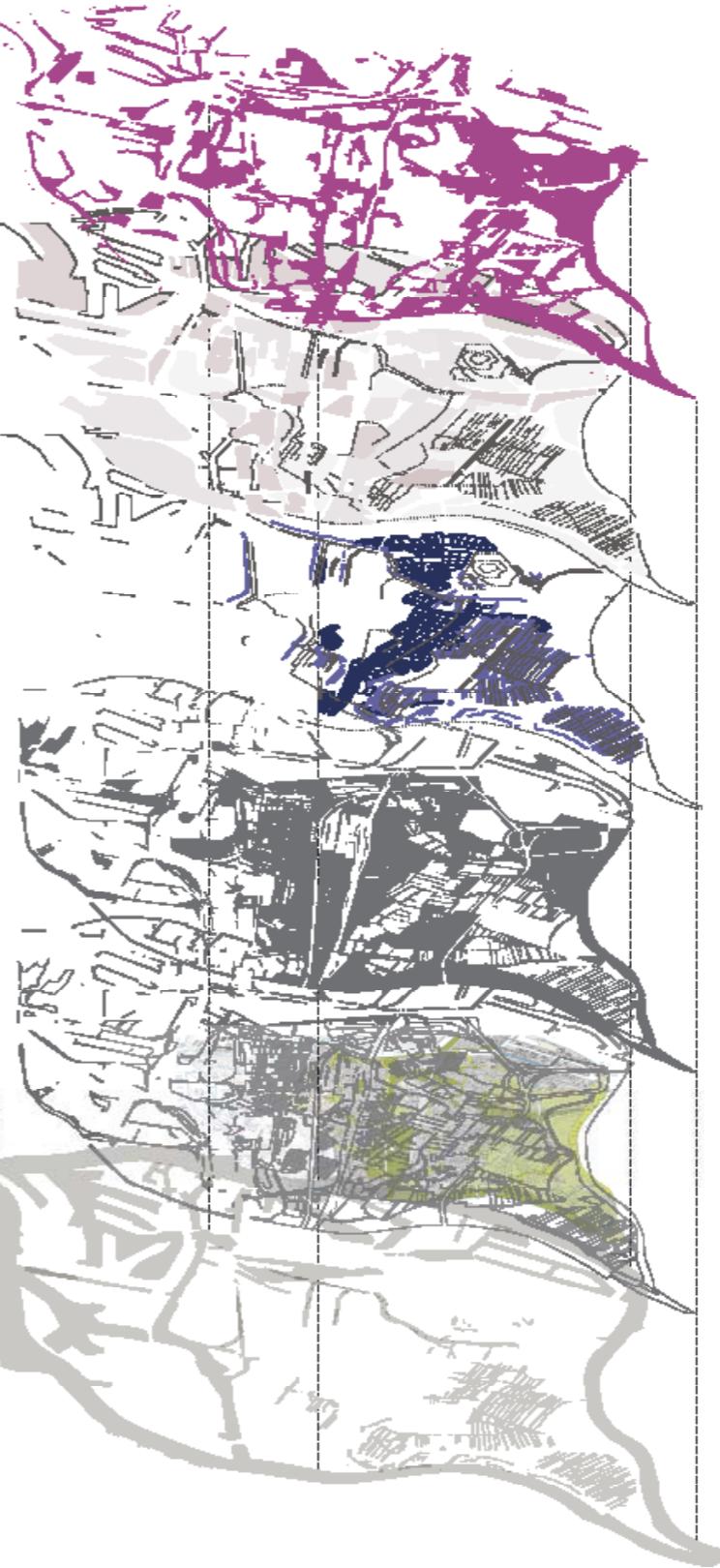
Da sich die vorgefundene Raumstruktur der Beschreibung durch konventionelle städtebauliche und landschaftliche Modelle und Muster entzog und der Begriff Zwischenstadt hier nicht weiter führte, wird eine andere Lesart aus der Öko-System-Forschung herangezogen: Das *Patch-Corridor-Matrix-Modell*. Es wurde entwickelt, um die Wechselwirkungen räumlicher Strukturen und ihres Gebrauchs zu studieren und es stellt eine ergebnisoffene strukturelle Betrachtung von Lebensräumen dar.

Mit Hilfe dieser Methode werden räumliche Phänomene einerseits in punktuelle, feldartige, flächige sogenannte *Patches* und andererseits in lineare, streifenartige sogenannte *Corridors* unterschieden. Darüber hinaus verweist der Begriff der *Matrix* auf die Frage, welche Zusammenhänge der vorgenannten Elemente innerhalb eines Lebensraumes bestehen. Die *Matrix* kann sich mittels verschiedener Kriterien konstituieren: dem größten Flächenanteil, Elementen mit höchstem Grad der Vernetzung oder Elementen, welche die größte Entwicklungsdynamik aufweisen. Auf diese Art und Weise lassen sich thematische Karten von Wilhelmsburg erstellen, die verschiedene Qualitäten oder Eigenschaften der Elbinsel vor Augen führen.

Sie beschreiben potenzielle Netzwerke von Restflächen oder öffentlich zugängliche Räume. Die Überlagerung dieser Karten lässt Bilder von Raumcharakteren und Begabungen von Räumen aufscheinen. Diese Multi-Matrix kann als Grundlage für kommende Aushandlungsprozesse dienen. Die Aushandlung von Grenzräumen und Funktionsmischungen ist ein wesentliches Kriterium im Prozess jeder Urbanisierung eines zuvor ländlich geprägten Stadtteils.

„Nicht die Aufhebung einer Grenze weist also auf Urbanität hin, sondern ihre Transformation zu produktiven Momenten einer städtischen Kultur. Die Ausbildung und die Qualität der Grenzen ist ein entscheidendes Kriterium für die Art der Urbanität, die in einem Gebiet herrscht.“³

Anstelle der bisher fruchtlosen Versuche, neue zentrale Orte etablieren zu wollen, verfolgt



The Unusual View ((Zwischenüberschrift 1))
Wilhelmsburg motorway journey: the cultivated boredom is suddenly transformed into a loss of orientation. Am I there already? Is there still something to come, where does it go after that? I actually wanted to go in the other direction ... The transit traffic corridors now form barriers that can be crossed in just a few places. The situation is complex and orientation difficult. A look at the map is not much help and merely confirms the impression of fragmentation. A lack of legibility might be one explanation for why this island has been able to remain largely undiscovered by the “real” Hamburg residents. Maintaining the prejudices seems easier: “Pit bull mauls child to death” – it is certainly not somewhere you would go to voluntarily.

But what is Wilhelmsburg really? What holds the neighbourhood together? These were questions that inspired curiosity. Enough of the espresso machines! Out into the world that is so difficult to categorize, out into reality!

The unease resulting from the loss of orientation is replaced with curiosity about the diversity and economic status of eccentric and intransigent places. Investigation instead of prejudice: single family homes, container stacks, railway embankments, motorways, a mountain of refuse visible from afar, fields, meadows, squares, bunkers, dykes, ditches, fences, nature reserves, containers, ships, reeds, and a colourful ethnic mix. All the building blocks making up an urban and rural inventory are to be found here in very close proximity and in seemingly arbitrary formation, side by side and on top of one another.

The Planner's View

There is a clash of diverse utilisations and building forms, creating diverse borderline situations that are either hardened fronts or green buffer zones. It is as if the covered identity of the individual islands in the Elbe shines through beneath the marshland; as if the former islands resist the homogenous categorisation of being reduced to a single polder

The no man's land is the result of weak overall planning. A lack of economic pressure en-

diese Methode das Anliegen, die Insel in ihren vielfältigen Bedeutungsschichten anzuerkennen. Vielleicht bietet sich mit der IGS die Chance, die Idee eines Parks in der Metrozone nicht als einen deutlich abgegrenzten zentralen Stadtpark umzusetzen, sondern als eine Abfolge vernetzter Räume aus verschiedensten Restflächen zu entwickeln. Für IBA und IGS stellt sich die Frage, ob es gelingen kann, neben der Zugabe neuer Patches (Einzelprojekte) auch deren Zusammenhang im Sinne der oben erläuterten Matrix der Wilhelmsburger Insel zu entwickeln. Der Umbau des Transitkorridors Wilhelmsburger Reichsstraße von einer Zäsur in einen Lebensraum ist ein großer Schritt in diese Richtung.

Neues Planungswerkzeug

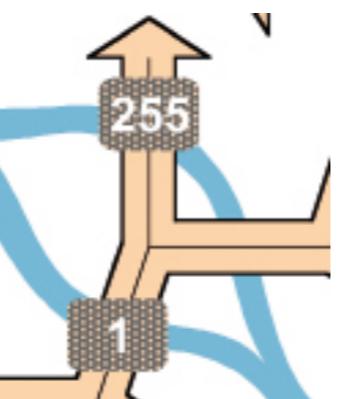
Die seit den 70er Jahren im Wesentlichen festgeschriebene Bauleitplanung kennt die Erscheinung der Zwischenstadt nicht, geschweige den Begriff der Metrozonen. Die mit dem *Atlas IBA Hamburg* vorgelegte Lesart der Multi-Matrix könnte helfen, das Instrumentarium des Bau- gesetzbuches aufzufrischen und zu erweitern. Der Blick auf den Raum mit unterschiedlichsten Perspektiven, nämlich *von unten*, *von oben* und *von außen*, liefert neue Erkenntnisse über räumliche Charakteristika und Qualitäten und damit auch neue Grundlagen für demokratische Planungswerkstätten. Gegenüber klassischen Planungsansätzen, welche für die europäischen Stadtzentren erdacht wurden, schlägt der Atlas ein Instrument vor, das die tatsächliche Informalität unserer Kulturlandschaft erfassen kann. So kann alternativ zur Konvention der Angleichung an andere Hamburger Stadtteile die räumliche Eigenart der Insel erfasst und weiterentwickelt werden.

Dies betrifft insbesondere unsere Vorstellung vom Protagonisten, der die räumlichen Paradigmen bewohnen soll. Mit dem Mythos des *edlen Wilden* beschreibt Jean Jacques Rousseau ein Idealbild des von der Zivilisation unverdorbenen Menschen, der im Laufe der Geschichte als Wegbereiter immer wieder in verschiedenen Rollen auftrat: War es nach der

Entdeckung Amerikas der Indianer, zur Zeit der französischen Revolution der Sansculotte und mit dem Ende des 19. Jahrhunderts der Flaneur, der bis heute ein gern gesehener und erwünschter Gast unserer bemühten Stadtväter ist, so muss man feststellen, dass es die edlen Wilden der Metrozone bisher noch nicht zu Ruhm gebracht haben⁴. Um im Bild zu bleiben, braucht es gerade die unverdorbene und alltagsreative Fähigkeit des „Wilhelmsburger Inselvolkes“, sich eigenartige Orte anzueignen und unkonventionelle Räume urbar zu machen. Vielleicht vermag das erklärte Bekenntnis der Internationalen Bauausstellungen zur Erneuerung unseres Umgangs mit Raum durch die Auseinandersetzungen mit den Metrozonen dazu beizutragen, dass sich die Vorstellungen der Planerinnen und Planer dem wirklichen Leben der Realität annähern.

Anmerkungen

- 1 Jorg Sieweke / Joachim Schultz: *Atlas IBA Hamburg*. Berlin 2008.
- 2 Richard T. T. Forman: *Land Mosaics. The Ecology of Landscapes and Regions*. Cambridge 1995.
- 3 Christian Schmid: „Theorie“. In: *Die Schweiz. Ein Städtebauliches Portrait*: Bd.1, Basel 2003.
- 4 Vgl. „Utopia - Niedergang und Untergang?“. In: Colin Rowe / Fred Koetter: *Collage City*. 5. erw. Auflage, Basel/Boston 1997, S. 25 ff.



bles the niche utilisation of the area. Colonies of residential properties on the poverty line between the sheds of garden plots, Turkish gardens, and weekend cabins, accessible only via winding paths through subways, are embedded in a seemingly idyllic landscape. Their lack of development constituting both a risk and the opportunity for niche existences. The ambivalent places have developed against the background of a forty-year planning vacuum and the indecision as to whether to develop the Elbe island as a residential and commercial location, or to give it up entirely. This standby mode caused investment to stop when it came to the provision of public and technical infrastructure. The space kept aside for harbour/city expansion has since become home to those who have not exactly been at the receiving end of Hanseatic prosperity.

The planned revival and implementation of Hamburg's minimum standard of utilities and urban welfare is accompanied by concerns that this comes at a price that many will not be able to pay.

Wilhelmsburg's Man-Made Environment

During the compilation of an alternative framework for the IBA Hamburg¹ the issue of the Elbe island's context was raised from 2005 as criticism of the existing land use plan. Development to date has pushed the man-made environment towards the southeast as an ostracised remnant. A “line of defence” was to be set up along the A1 motorway to protect this reserve. The *Atlas IBA Hamburg* proposes an integration strategy to counter this trend towards the spatial exclusion of city and landscape. How can the harbour, agriculture, and settlement be further developed as diverse elements or layers in a man-made environment?

As the existing land use structure resists description using conventional urban planning and landscape models and patterns, and the term “transurban” was of no help here either. A different concept borrowed from ecosystem research was used: the *Patch-Corridor-Matrix*

model.¹ It was developed in order to study the interactions of spatial structures and their use, and constituted an open-ended structural observation of living environments. Using this method, the distinction is made between spatial phenomena in selective, extensive, field-like areas referred to as *patches* on the one hand, and linear, strip-like *corridors* on the other hand. The term *matrix* also refers to the issue of the contexts existing between the elements mentioned above within a living environment. The *matrix* can be made up of different criteria: the largest surface area, elements with the highest degree of networking, or elements exhibiting the strongest development dynamic. Thematic maps of Wilhelmsburg can be produced in this way, which highlight the Elbe island's different qualities or features. They describe the potential networks of waste-land or public access areas. Superimposing these maps creates images of spatial character and talents. This multi-matrix can serve as the basis for up and coming negotiation processes. The negotiation of boundary areas and functional mixes is a key criterion in any process of urbanisation² of what was previously a largely rural neighbourhood.

“It is not the lifting of a boundary that is indicative of an urban culture, but its transformation as part of the productive momentum of such a culture. The form and the nature of the boundary is a key criterion for the type of urban culture prevalent in an area.”³ Instead of the fruitless attempts to date at establishing new central locations, this method's approach is one of acknowledging the island's diverse reality levels. The international garden show (IGS) will perhaps provide an opportunity for implementing the idea of a park in the metrozone, not as a clearly delimited central city park, but developing it from networked spaces comprising a wide variety of disused land areas. For the IBA and IGS comes the question of whether, in addition to the inclusion of *new patches* (individual projects), it might not be possible to develop their context in the sense of the *matrix* of the Wilhelmsburg island as outlined above. The conversion of Wil-



helmsburg's Reichsstrasse transit corridor from a caesura in a living environment is a major step in this direction.

New Planning Tools

Urban land use planning, largely established in the 1970s, is not familiar with transurban areas, not to mention the term metrozones. The version of the multi-matrix presented with the *Atlas IBA Hamburg* could help to update and expand the building code tools. Looking at spaces from a wide variety of perspectives, namely *from below, from above, and from the outside*, provides new insights regarding spatial characteristics and features, and thus also new bases for democratic planning workshops. In contrast to classic planning approaches, which were conceived for European city centres, the *Atlas* proposes a tool capable of capturing the actual informality of our man-made environment. Instead of the conventional alignment with other Hamburg neighbourhoods, the island's particular spatial character can be acknowledged and developed further.

This is especially relevant to our concept of the protagonist who is to inhabit the spatial paradigms. With the notion of the *noble savage* Jean Jacques Rousseau describes the ideal of mankind untainted by civilisation, always appearing in different roles as a trailblazer through the course of history: while it was the Indian following the discovery of the Americas, the *sans-culotte* at the time of the French Revolution, and at the end of the nineteenth century the *flaneur*, still a welcome guest as far as our diligent city fathers are concerned, it has to be said that the *noble savages* of the metrozones have not yet made a name for themselves.⁴ To keep with the imagery, what are needed now are the untainted and everyday creative skills of the "Wilhelmsburg island people" in appropriating unique places and reclaiming unconventional spaces. Perhaps, by addressing the issue of metrozones, the declared intention of the IBA Hamburg to reform our approach to space might contribute to planning notions approximating real life experience.

Notes

1 Jorg Sieweke / Joachim Schultz: *Atlas IBA Hamburg*. Berlin 2008.

2 Richard T. T. Forman: *Land Mosaics. The Ecology of Landscapes and Regions*. Cambridge 1995.

3 Christian Schmid: "Theorie." In: *Die Schweiz. Ein Städtebauliches Portrait*, Vol.I. Basel 2003.

4 Cf. "Utopia–Niedergang und Untergang?". In: Colin Rowe, Fred Koetter: *Collage City*. 5th, expanded edition, Basel/Boston 1997, pp. 25ff.