

<b>8</b>	<b>Metrozonen - auf der anderen Seite der Stadt</b> Metrozones—on the Other Side of the City	Uli Hellweg			<b>BEOBACHTUNGEN: Wie sich das Leben in den Städten einnistet</b> <b>OBSERVATIONS: How Life Implants in Cities</b>	
	<b>DISKURSE: Metro-Polis und Metro-Zonen</b> <b>DISCOURSES: Metro-Polis and Metro-Zones</b>					
<b>36</b>	<b>Oktoberstage in Wilhelmsburg</b> October Days in Wilhelmsburg	Bertram Weisshaar		<b>116</b>	<b>Die Wiederentdeckung einer Stadt</b> Rediscovering a City	Boris Sieverts
<b>46</b>	<b>Von der Zwischenstadt zur Metrozone</b> From Zwischenstadt to the Metrozone	Oliver Bormann, Michael Koch		<b>124</b>	<b>Gottvertrauen und menschliche Tatkraft</b> Faith in God and Human Endeavour	Olaf Bartels
<b>54</b>	<b>Metrozonen - städtische Möglichkeitsräume?</b> Metrozones—Urban Realms of Possibility?	Dieter Läßle		<b>126</b>	<b>Tacit Urbanism in Kolkata</b> Tacit Urbanism in Kolkata	Christopher Dell
<b>62</b>	<b>Hamburg: Ein Jahrhundert der Moderne</b> Hamburg: A Century of Modernism	Jörn Düwel		<b>128</b>	<b>São Paulo: Boxschulen unter Brücken</b> São Paulo: Boxing Schools beneath the Bridges	Thiago Guimarães
<b>70</b>	<b>Multiple Open City</b> Multiple Open City	Olaf Bartels		<b>130</b>	<b>Lichtblick Grauzone</b> Grey Zones as a Glimmer of Hope	Dorothee Rummel
<b>78</b>	<b>Reflexiver Infrastrukturbanismus</b> Reflexive Infrastructural Urbanism	Thomas Hauck, Regine Keller, Volker Kleinekort		<b>132</b>	<b>ME(U)TROZONE</b> ME(U)TROZONE	Bernd Upmeyer
<b>86</b>	<b>Freiraum, Stadtkontur, Zwischenstadt ...</b> <b>- was denn nun?</b> Space, Urban Contours, <i>Zwischenstadt</i> ... So Which One Is It?	Reimar Molitor		<b>134</b>	<b>Ein neuer Heimatfilm?</b> A New Folklore Film?	Dirk Meyhöfer
<b>94</b>	<b>Landschaften der Metrozone</b> Landscapes of the Metrozone	Christophe Girot		<b>138</b>	<b>Recht auf öffentliche Räume</b> The Right to Public Spaces	Hille von Seggern
<b>102</b>	<b>Tussenland in Europa</b> Tussenland in Europe	Rainer Johann		<b>146</b>	<b>Metrozonenbeschreibungen</b> Metrozone Descriptions	Martin Kohler
<b>110</b>	<b>Porträts: Michael Rothschuh, Hans W. Maas</b>	Dirk Meyhöfer		<b>154</b>	<b>Grenzüberschreitungen</b> Crossing Boundaries	Klaus Overmeyer
				<b>162</b>	<b>Kunst im Randgebiet</b> Art on the Periphery	Ute Vorkoeper
				<b>172</b>	<b>Bausteine für einen Metrozonenplan</b> Building Blocks for a Metrozone Plan	Joachim Schultz, Jorg Sieweke
				<b>180</b>	<b>Volle Kraft voraus!</b> Full Speed Ahead!	Stefan Rogge
				<b>190</b>	<b>Porträts: Caterina Bonanno, Cornelius Groenewold</b>	Dirk Meyhöfer

**STRATEGIEN: Möglichkeiten eröffnen, Reserven mobilisieren**  
**STRATEGIES: Opening Opportunities, Mobilising Reserves**

<b>196</b>	<b>Ein Streifzug durch Wirtschaft und Arbeit in Metrozonen</b> A Stroll through Commerce and Employment in Metrozones	Senator Axel Gedaschko im Gespräch mit Michael Koch und Gerti Theis
<b>208</b>	<b>Neue Urbanität in der inneren Peripherie</b> A New Urbanism in the Inner Periphery	Jörn Walter
<b>222</b>	<b>Das Vokabular der Stadt</b> City Vocabulary	Rolo Fütterer
<b>230</b>	<b>Neue Gärten für die innere Peripherie</b> New Gardens for the Inner Periphery	Heiner Baumgarten, Stephan Lenzen
<b>236</b>	<b>Großprojekte der Verkehrsinfrastruktur</b> Major Transport Infrastructure Projects	Hartmut Topp
<b>244</b>	<b>Metrozone Haftrand</b> Metrozone at the Harbourside	Hans-Christian Lied, Karen Pein
<b>254</b>	<b>Stadtverträglichkeiten</b> Urban Compatibilities	Klaus-Martin Groth
<b>262</b>	<b>Die Strategie der Yrr</b> The Yrr Strategy	Peter Androsch
<b>270</b>	<b>Metrozone gestalten</b> Developing Metrozones	Julian Petrin
<b>278</b>	<b>Über die Herstellung urbaner Orte in einer Gegend</b> On the Creation of Urban Locations within a Locality	Peter Arlt
<b>286</b>	<b>Restflächen als Ressource</b> Wasteland as a Resource	Jörg Dettmar, Ulrike Hesse
<b>294</b>	<b>Zum urbanen Potenzial von Autobahnen</b> Urban Potential of Motorways	Henrik Sander
<b>302</b>	<b>Dirty Design</b> Dirty Design	Antje Stokman
<b>310</b>	<b>Diadema für alle?</b> Diadema for All?	Michael Koch, Martin Kohler, Pedro Moreira, Antje Stokman, Ronny Warnke
<b>316</b>	<b>Porträts: Elisabeth Richnow, Gregor Waschkowski</b>	Dirk Meyhöfer

**IBA AT WORK**  
**Projekte der Internationalen Bauausstellung Hamburg**  
**IBA AT WORK**  
**Projects of the Internationale Bauausstellung Hamburg**

<b>322</b>	<b>Projektübersicht - Kosmopolis - Metrozonen -</b> <b>Stadt im Klimawandel - Dialog und Beteiligungsmaßnahmen</b> Project Overview - Cosmopolis - Metrozones - Cities and Climate Change- Dialogue and Participation Activity	IBA Hamburg
<b>330</b>	<b>Autoren</b> Authors	
<b>335</b>	<b>Bildnachweise</b> Picture Credits	
<b>336</b>	<b>Impressum</b> Imprint	

# Metrozonen - auf der anderen Seite der Stadt

## Prolog

*Das Phänomen der öden Grenzgebiete ist für die Stadtplaner verwirrend, vor allem für diejenigen, die ehrlich städtische Lebendigkeit und Mannigfaltigkeit zu schätzen wissen.*  
Jane Jacobs<sup>1</sup>

Nicht etwa als ein wissenschaftlich definierter Raumtypus, sondern eher als ein beschreibbares Phänomen der Stadt der Moderne prägen „Metrozonen“ städtische Leer- und Zwischenräume in Metropolen und großen Städten. Das Zusammenziehen von „Metro“ und „Zone“ im neuen Begriff „Metrozone“ soll deutlich machen, dass es sich um einen Stadtraumtypus handelt, der sich auf Metropolen und große Städte bezieht. „Metro“ in Verbindung mit Stadt („metropolis“ = Mutterstadt) bezeichnet die Kernstadt, nicht die Region. „Zone“ ist ein Gebiet oder ein Raum mit klar definierten Grenzen, mit einem „Innen“ und einem „Außen“; es geht also nicht um den zerfließenden Raum der äußeren Peripherie, sondern um die durch Barrieren und Grenzen scharf definierten inneren Stadträder. Das unterscheidet „Metrozonen“ von „Zwischenstädten“.

Der Begriff der „Zwischenstadt“ wurde von Thomas Sieverts<sup>2</sup> eingeführt und ist mittlerweile in die Raumordnungsterminologie aufgenommen worden. „Durch fortschreitende Suburbanisierung und damit einhergehende Bildung von sogenannten ‚Zwischenstädten‘ haben sich flächenhaft bebaute Stadtregionen entwickelt, die sich weit ins Umland erstrecken.“<sup>3</sup> Die Folge dieser Entwicklung ist eine wachsende Flächeninanspruchnahme. Zwischen 1992 und 2008 sind die Siedlungs- und Verkehrsflächen

in Deutschland um 17 Prozent<sup>4</sup>, also jährlich um rund ein Prozent gestiegen; und auch für die Zukunft sieht das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) die stärkste Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung mit ca. 100 Hektar pro Tag in den Zwischenstädten. In den Zentralräumen der Stadt (und in den Abwanderungsräumen) erwartet das BBR dagegen eine „sehr geringe“ Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen. Das so prognostizierte Flächenwachstum in den Zwischenstädten steht im Widerspruch zu der hier vorgeschlagenen Strategie der Verdichtung der Metrozonen der inneren Stadt. Nur so rückt das raumordnerische Ziel, den Flächenverbrauch auf 30 Hektar pro Tag zu reduzieren<sup>5</sup>, in den Bereich des realistisch Machbaren.

Zwischenstädte sind ein Kind der Verstädterung der Landschaft und der „Verlandschaftlichung der Stadt“ (Sieverts); Metrozonen sind dagegen ein Phänomen der Ent-Urbanisierung von Teilen der bestehenden Stadt, eine Folge der Notwendigkeiten in den Großstädten der Industriegesellschaft. Zwischenstädte versuchen Stadt und Landschaft in einem neuen Typus von Stadt zu vereinen, Metrozonen sind das Vor-Städtische, das die traditionelle Stadt für die Aufrechterhaltung ihrer Urbanität – oder was sie dafür hält – braucht. Zwischenstädte sind ein Phänomen der Stadtfucht von Menschen, Metrozonen eines der mehr oder weniger unfreiwilligen Platzierung von Einrichtungen und Infrastrukturen, teilweise auch von sozial marginalisierten Menschen oder ethnischen Gruppen. Zwischenstädte sind – wenngleich zunehmend weniger – die

Gleisstrassen am Veddeler Damm auf der Elbinsel mit Weitblick auf die Kulisse der Innenstadt Hamburgs  
Rail route on the Elbe island's near Veddeler Damm, with a broad view of the Hamburg city centre in the background

# Metrozones—on the Other Side of the City

## Prologue



10 Hamburgs Oberbürgermeister Dudek äußerte sich 1927 zur zukünftigen Rolle Wilhelmsburg wie folgt: „Seine Lage zur Elbe als der wirtschaftlichen Kraftquelle des ganzen Gebietes ist außerordentlich günstig, im Westen für Seeschiffsverkehr zugänglich, im Osten ideales Gelände für Flussschiffsverkehr. Es ist von vornherein eigentlich zum ausgesprochenen Industriegebiet bestimmt und wird es auch bleiben müssen. Trotzdem werden der Durchführung dieser Idee infolge der Kurzsichtigkeit früherer Zeiten außerordentliche Schwierigkeiten begegnen, da jetzt bereits über 30.000 Menschen auf der Insel wohnen.“ (zit. nach: Geschichtswerkstatt Wilhelmsburg Honigfabrik e.V., Museum Elbinsel Wilhelmsburg e.V.: *Wilhelmsburg – Hamburgs große Elbinsel*, Hamburg 2008, S. 35).

11 Das Wohnquartier an der Weimarer Straße, heute „Weltquartier“, wurde für die Arbeiter der Rüstungswerft Howaldt gebaut; im östlichen Wilhelmsburg entstand das Kleinsiedlungsgebiet „Hermann Göring Siedlung“, heute Kirchdorfer Eigenheimgebiet.

12 Dirk Schubert / Hans Harms: „Von der Laube zur Großwohnsiedlung. Flutkatastrophe und neue Weichenstellungen für Hafen und Wohnen“, in: *Wohnen am Hafen*, Hamburg 1993, S. 123.

13 Vgl.: Martina Löw: *Raumsoziologie*, Frankfurt am Main 2001, S. 228.

14 Mit den üblichen Instrumenten der Stadtplanung, wie zum Beispiel Flächennutzungs- und Bebauungsplänen allein lassen sich komplexe Situationen wie in Metrozonen nicht regulieren, wie verschiedene Planungsträger in Wilhelmsburg bereits erfahren mussten. Bebauungspläne zum Beispiel für die Kirchdorfer Wiesen scheiterten am Widerstand der Bewohner und Naturschützer. Masterpläne wie jener der Handelskammer Hamburg aus dem Jahr 2005 blieben wenig mehr als interessante Diskussionsbeiträge.

15 Durch die Verlegung der B4/B75 in den Korridor der Bahn sollen sowohl der Lärmschutz für die verlegte Schnellstraße wie für die vorhandenen Gleisanlagen neu geschaffen werden. Dadurch entsteht eine Entlastung für die Bewohner an der Bahntrasse, die bislang dem vollen Lärmpegel der zahlreichen Fern-, Regional- und Güterzüge ausgesetzt sind.

16 Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: *Siedlungsentwicklung und Infrastrukturfolgekosten – Bilanzierung und Strategieentwicklung*, BBR-Online-Publikation 3/2006, S. 24.

17 Ebd. S. 25.

18 Ebd. S. 26.

19 Eine solche „Zukunftswerkstatt“ fand 2002 in und für Wilhelmsburg statt. Viele der dort erhobenen Forderungen und Vorschläge – wie zum Beispiel die Bildungsoffensive oder die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße – wurden von der IBA Hamburg programmatisch aufgenommen.

20 Peter Androsch / Florian Sedmak: „Hören und Wohlstand“, in: *Hörstadt. Reiseführer durch die Welt des Hörens*, Wien 2009, S. 161.



13 Cf. Martina Löw: *Raumsoziologie*. Frankfurt am Main 2001, p. 228.

14 Complex situations such as those in metrozones cannot be regulated with the usual instruments of urban planning such as land utilisation and building development plans alone, as various planning agencies in Wilhelmsburg have already discovered. Development plans for the Kirchdorfer Wiesen (Meadows), for example, broke down in the face of resistance from residents and conservationists. Master plans such as that of the Hamburg Chamber of Commerce dating from 2005 remained little more than interesting contributions to discussion.

15 The relocation of the B4/B75 to the rail corridor is intended to create new noise protection both for the relocated motorway and for the existing tracks. This will provide noise abatement for residents along the railway lines, who up until now have been subjected to the full noise level of the numerous long-distance, regional, and goods trains.

16 Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (German Federal Office of Construction and Planning): *Siedlungsentwicklung und Infrastrukturfolgekosten – Bilanzierung und Strategieentwicklung*, BBR-Online-Publikation 3/2006, p. 24.

17 Ibid., p. 25.

18 Ibid., p. 26.

19 Such a “Workshop for the Future” took place in 2002 in and for Wilhelmsburg. Many of the demands and suggestions made—for example the “Bildungsoffensive Elbinseln” (Elbe Islands Education Drive) or the relocation of the Wilhelmsburger Reichsstraße—were taken up in the IBA Hamburg’s programme.

20 Peter Androsch / Florian Sedmak: “Hören und Wohlstand.” In: *Hörstadt. Reiseführer durch die Welt des Hörens*. Vienna 2009, p. 161.

Der Süden der Elbinsel mit der Auffahrt zur Wilhelmsburger Reichsstraße (B75); hier treffen Hafen, Kleingärten, extensives Grünland und Wohnbebauung aufeinander. The south of the Elbe island with the Wilhelmsburg Reichsstrasse (B75) exit; this is where harbour, allotment gardens, extensive green space, and residential area meet.

# Hamburg: Ein Jahrhundert der Moderne

Städtebau und Gesellschaftsbau. Eine ambivalente Geschichte

„Ein Städtebau, der sich um Glück und Unglück sorgt, der es sich zur Aufgabe macht, das Glück zu schaffen und das Unglück zu verbannen, das wäre eine würdige Wissenschaft in dieser Zeit der Verwirrung.“ Diese würdige Wissenschaft gefunden zu haben, reklamierte Le Corbusier 1929 in seinem in deutscher Sprache erschienenen Buch *Städtebau* für sich. Frei von jedem Selbstzweifel erhob Le Corbusier den Anspruch, das geplante Glück entwerfen zu können. Seine Ideen und Raumvorstellungen hatten einen heute kaum mehr nachvollziehbar großen Einfluss. Es schien, als hätte der gesellschaftliche Fortschritt damit seine allgemeingültige Rezeptur für die Stadt der Zukunft gefunden. Zukunft ließ sich demnach als Gesetzmäßigkeit voraussagen, der Plan mutierte zur Chiffre für einen errechenbaren und einlösbaren Fortschritt.

## Die Neuordnung der Städte

Das 20. Jahrhundert war über weite Zeiträume von einer Kritik an der bestehenden Stadt geprägt. Sowohl die Forderung nach der neuen Stadt als auch die Anmaßung, deren Konzept mit geradezu mathematischer Genauigkeit erfasst zu haben, war charakteristisch für die weitverbreitete Verachtung für die nur eine Generation vorher, in der Gründerzeit im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, entstandene hochverdichtete Großstadt. Ging es damals darum, der rasanten Industrialisierung und ihren Begleiterscheinungen die erforderlichen Räume für alle Funktionen bereitzustellen, so hob das 20. Jahrhundert an, die teils chaotischen Folgen dieses entfesselten Wachstums zu sanieren.

Einen Ausweg aus der nicht allein von vielen Architekten und Städtebauern diagnostizierten „Zeit der Verwirrung“, in die Europa durch die Urkatastrophe des neuen Jahrhunderts, den Ersten Weltkrieg, stürzte, sah die Gesellschaft deshalb auch in einer Neuordnung ihrer Städte. Nach vorherrschender Überzeugung waren dafür drei Grundvoraussetzungen wesentlich: Zuvorderst sei die Bodenfrage zu lösen; erst daraufhin seien sowohl die Wohnungsfrage als auch die Verkehrsfrage zu bewältigen. Diese drei Begriffe - Boden-, Wohnungs- und Verkehrsfrage - wurden zu einer Art Evangelium stilisiert. Ohne deren vermeintlich finale Beantwortung könne es, so der weit verbreitete Konsens, keine dauerhafte Zukunft geben. Für den genannten Dreiklang zur Überwindung der „hemmenden Fesseln“ wurden auch quasireligiöse Entsprechungen formuliert: Lösung - Erlösung und Fortschritt deuten auf die eschatologische Bedeutung hin. Architektur und Stadt wurden somit rasch zum Leitmedium für gesellschaftliche Verheißungen.

## Planmäßiger Neuaufbau, nicht Wiederaufbau kriegszerstörter Städte

Nicht zuletzt die verheerenden Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg boten schließlich die ersehnte Chance, städtebaulichen Wildwuchs und Fehlplanungen durch einen überlegten und planmäßigen Aufbau mit einer nachhaltigen sozialen Komponente beheben zu können. Das Ziel war eine grundlegende soziale, wirtschaftliche und hygienische Sanierung der Stadt. Dabei

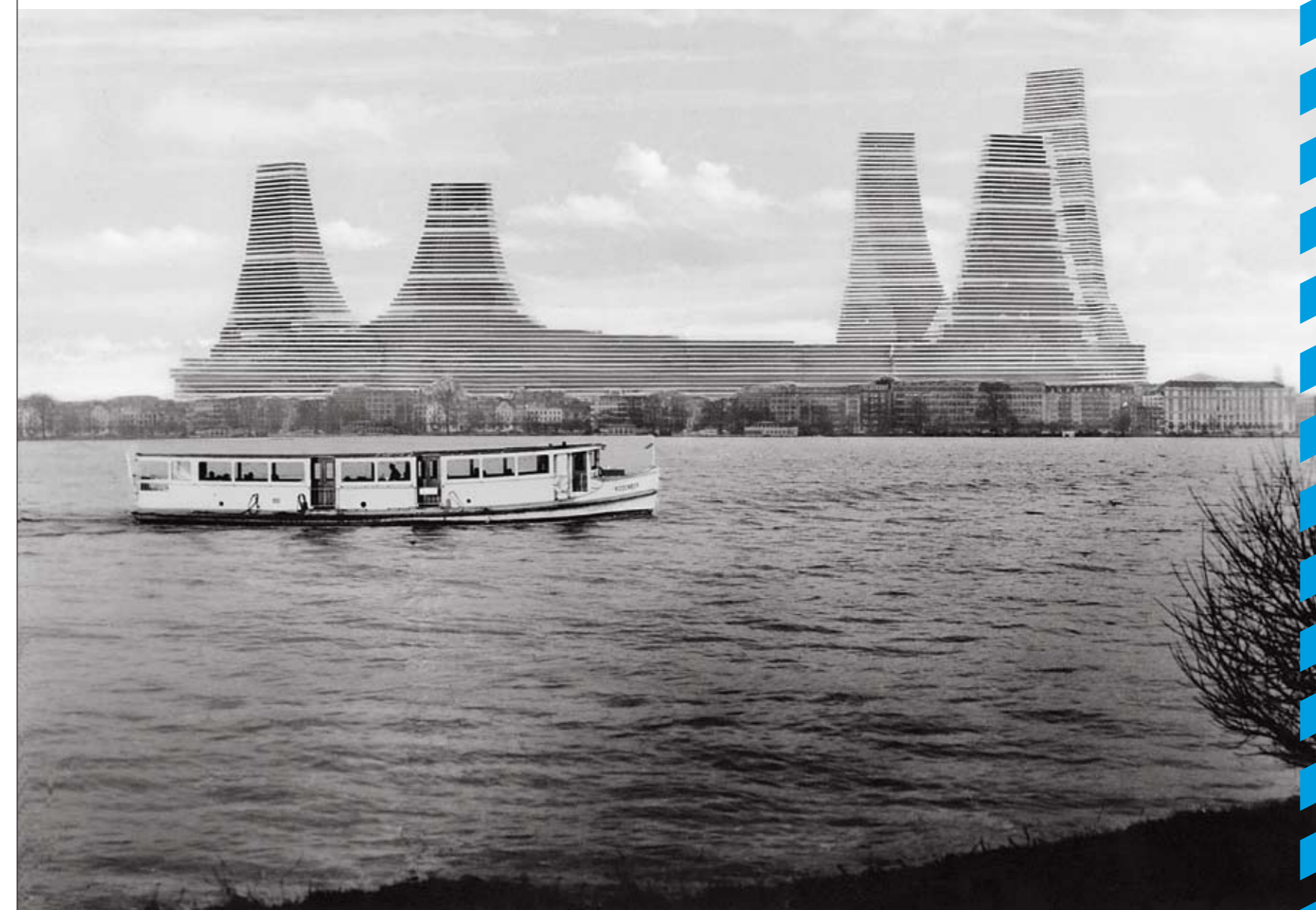
Rechts: Urbanität durch Dichte: Nach unüberhörbarer Kritik am Wiederaufbau sollten in den 1960er Jahren insbesondere die Zentren neu belebt werden. Für Hamburg St. Georg schlug die Planungsabteilung der Neuen Heimat 1966 eine „neue Stadt in einem Haus“ vor. Opposite: Urbanism via density: following strong criticism of reconstruction, the city centres in particular were to be revived in the 1960s. For Hamburg's St Georg the planning department of Neue Heimat (New Home) envisaged a "new city in one building" in 1966.

Stadt macht krank: sogenannte Sonnen-Kinder auf der Schattenseite des Lebens. Das Foto wurde in den 1950er Jahren in Hamburg instrumentalisiert, als Planer, Architekten und Politiker Neu-Altona propagierten. Cities are bad for you: so-called sunshine children on the shadowy side of life. This photo was exploited in Hamburg in the 1950s, when planners, architects, and politicians were promoting New Altona.



# Hamburg: A Century of Modernism

Urban and Community Development. A Story of Ambivalence



# Multiple Open City

Gedanken über Stadtkonzepte des 20. Jahrhunderts – und was davon blieb

## Das harmonische Bild der Stadt

Die Ära großer Stadtgestalter jährt sich vielerorts zum hundertsten Mal. Die Berufung von Theodor Fischer als Professor für Baukunst an die damalige Technische Hochschule in München oder der Amtsantritt Fritz Schumachers als Baudirektor und Leiter des Hochbauwesens in Hamburg waren Meilensteine für die Entwicklung dieser Städte. Fischer und Schumacher waren Städtebauer und Stadtplaner der Moderne, sozusagen der ersten Stunde. Die Berufsdisziplin war erst im Entstehen und beide Planer kamen mit ihren Berufungen in die Lage, großen Einfluss auf die Entwicklung der ihnen anvertrauten konkreten Stadtentwicklung, aber auch der Berufsdisziplin insgesamt zu nehmen. Theodor Fischer begründete den Lehrstuhl für Städtebau an der Technischen Hochschule München. Fritz Schumacher wurde im Laufe seines Dienstes für die Hansestadt ihr erster Oberbaudirektor mit erheblichem Einfluss auf die Planung der Stadt – vom großen Maßstab bis ins Detail. Die europäische Stadt suchte seinerzeit nach Antworten auf die durch die Industrialisierung ausgelösten Umwälzungen und das große Wachstum der städtischen Agglomerationen. Beide Planer hinterließen prägnante Spuren in „ihrer“ Stadt, aber mehr noch im Berufsverständnis ihrer Nachfolger, denn das Werk beider wurde wie das vieler Kollegen im Zweiten Weltkrieg stark in Mitleidenschaft gezogen. Beide Jubiläen wurden mit einer Ausstellung gefeiert, die am Nachfolgelehrstuhl der von Theodor Fischer einst ins Leben gerufenen Institution konzipiert wurde und im Winter

2008/2009 zuerst in München und dann im Sommer 2009 in Hamburg zu sehen war. Die Ausstellung zeigte unter dem Titel *Multiple City* einen Längsschnitt durch die Konzepte der Stadtplanung und der Stadtwahrnehmung im 20. Jahrhundert. Sie machte damit deutlich, wie vielschichtig das Erbe der Vätergeneration der modernen Stadtplanung und Stadtgestaltung ist.

## Die Geschichte als Pool der Konzepte

Die Geschichte der modernen Stadtplanung ist als eine Folge von Visionen und Konzepten geschrieben worden, die in der von ihren Urhebern vorgesehenen Vielschichtigkeit und Konsequenz nie umgesetzt worden sind. Das gilt nicht nur für die als Planstädte konzipierten Stadtneugründungen von Auroville in Südindien über Chandigarh im Norden des Subkontinentes bis Brasília, die Hauptstadt Brasiliens, oder Wolfsburg und Salzgitter in Deutschland. Die im 20. Jahrhundert zur Stadtentwicklung erarbeiteten Konzepte, seien es Ebenezer Howards *Garden Cities of Tomorrow* (1902), die von Johannes Göderitz, Hubert Hoffmann und Roland Rainer propagierte *Gegliederte und aufgelockerte Stadt* (1957), Hans Bernhard Reichows *Organische Stadtbaukunst* (1949) oder die von ihm konzipierte *Autogerechte Stadt* (1959) sind in Ansätzen und höchstens im übertragenen Sinne realisiert worden. Auch die zur Erneuerung bestehender Städte entwickelten Konzepte blieben Stückwerk, wenngleich sie nicht die Überformung bestehender Stadtstrukturen

Moderne Gartenstadt Paraisópolis und angrenzende Favela in São Paulo, Brasilien, 2008 The modern garden city Paraisópolis and adjoining favela in São Paulo, Brazil, 2008

# Multiple Open City

Thoughts on Twentieth-Century Urban Concepts—and What Remains of Them



Kollektiv-Verkehrsnetz ist zwar einem gewissen Pragmatismus gewichen, aber die neuen Zentralbahnhöfe wie in Berlin oder Wien folgen durchaus der städtebaulichen Figur hybrider Multi-Layer-Knoten. Radikaler und die Verknüpfung der verschiedenen Netze konsequent verfolgend sind zum Beispiel die hybriden Multi-Layer-Knoten des niederländischen Büros monolab, die unter dem Label „Infrabodies“ entwickelt wurden.

### Aneignung von Zwischenräumen

Hybride städtebauliche Situationen entstehen in Zusammenhang mit Infrastrukturen vor allem auch dort, wo Konflikte zwischen Nutzungen stehen. Diese hybriden Bereiche bilden sich dort, wo Hochleistungsinfrastrukturen, wie zum Beispiel Stadtautobahnen oder Schienentrasen, nicht räumlich isoliert werden können, und zwar an ihren Rändern, über, unter und neben diesen Infrastrukturen, die von langsamen Netzen erschlossen werden. Besonders diese Bereiche gaben den Anstoß für das Konzept eines reflexiven Infrastrukturbanismus: lernen von der Aneignung von Räumen, die als unnutzbar oder schädlich eingestuft und daher unzugänglich gemacht wurden, die im Lauf der Zeit aber durch informelle Nutzungen erobert wurden. Diese „Reclaimed Spaces“ wie der Burnside Skate Park unter der Burnside Bridge in Portland, Oregon, sind aber nicht in erster Linie Notlösungen für Nutzungen aus Mangel an besseren Standorten, sondern diese Nutzungen entdecken in den „verachteten“ Räumen ästhetische und funktionale Potenziale, die sie für sich aktivieren. Der Burnside Skate Park ist für seine Nutzer so attraktiv, weil sie selbstbestimmt den atmosphärisch faszinierenden Raum unter der Hochstraße für ihre Interessen erschließen und damit einen negativ bewerteten Raum zu einem lebendigen urbanen Raum transformieren konnten. Das Projekt „A8ernA“ in Zaanstad von NL Architects (siehe Seite 48-49) verwendet diese Strategien der informellen Nutzungen und entwickelt sie erfolgreich weiter zu einer städtebaulichen Intervention, die das urbane Stadtgefüge von Zaanstad um neue



öffentliche Räume ergänzt und die städtebauliche Barriere einer Hochstraße in ein neues urbanes Zentrum transformiert. Eine andere Form der Überlappung von Nutzungen und der Ausbildung neuer Infrastrukturränder sind lineare Parks, die den infrastrukturbegleitenden Grünscheiter nutzbar machen. Beispiele dafür sind der Passeig Garcia Fària in Barcelona oder der Parque de Alborán in Almería.

### Infrastrukturlandschaften

Auf einer größeren Maßstabsebene setzt sich das Konzept der Infrastrukturlandschaft mit den problematischen Situationen im Umfeld von Hochleistungsinfrastrukturen auseinander. Diese Räume müssen neuen Nutzungen zugeführt und dazu mit langsamen Netzen erschlossen werden. Infrastrukturlandschaften sind mehrdeutige Landschaften, die dem kinematografischen Blick des Fahrenden ebenso gerecht werden und ihm Orientierung und Abwechslung bieten, wie sie auch das Umfeld, trotz Lärmmissionen und räumlicher Barrierewirkung,

Oben: Hybrider Knoten Arnhem Central - Masterplan, Arnhem, Niederlande, 1996-1998, UNStudio mit Cecil Balmond (Arup) Above: Arnhem Central hybrid hubs-master plan, Arnhem, Netherlands, 1996-1998, UNStudio with Cecil Balmond (Arup)  
Rechts: „Infrabodies - Kleinpolderplein 100.000 m² interchange“, 1998-2010, monolab architects  
Opposite: „Infrabodies - Kleinpolderplein 100.000 m² interchange“, 1998-2010, monolab architects

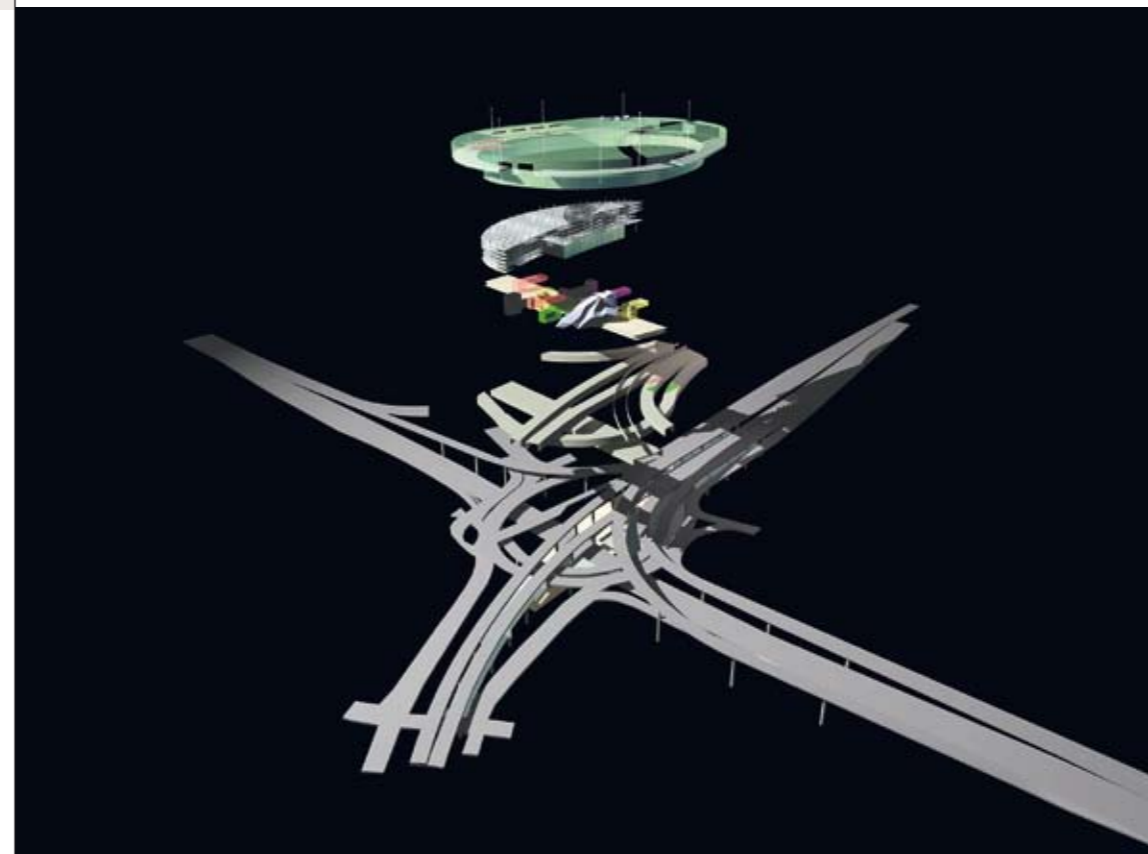
### The Overdue Urbanism Debate

The mutual dependency of infrastructure and urban development has always been one of the most important issues in urban planning. As an urban design element, however, infrastructure has played a comparatively subordinate role in specialist discourse. The notion that infrastructure is something that performs its supply services in hiding and invisibly seems to be a persistent one. This might be true of some forms of infrastructure but, in the majority of cases, the urban impact of infrastructure is visible. This is not only the consequence of the increasing demands being made on infrastructural capacity. Classical infrastructure projects, such as the implementation of sewage systems in nineteenth-century cities for instance, or railway stations moving into the towns, have had a tremendous influence on the design of cities and their surrounding landscapes.

This paper aims to provide an outline of infrastructural urbanism, supplementing as it does classical architectural urbanism and the more recent landscape urbanism. This outline will initially consider transport infrastructure in Europe and North America only. A division of infrastructural urbanism into time periods, based on examples, might be seen as follows: classical infrastructural urbanism (Haussmann, Hobrecht); railway infrastructural urbanism (Howard, London Tube); automobile infrastructural urbanism (Broadacre City, Ville Radieuse, Robert Moses); reactive and critical infrastructural urbanism (townscape, pedestrian zone, Team X, noise barrier, hypermobility); and reflexive infrastructural urbanism as the current and necessary stage.

### Opportunities for New Urban Hubs

Development concepts based on addressing the still dominant issue of cars result in a reflexive infrastructural urbanism that rests on the following assumptions: transport infrastructure networks have to be mixed networks; landscape and urban areas need to be accessed not only by motorised private transport (MPT) but should be a fundamental access network; the only one that is allowed to stand alone is the non-motorised transport network, which is superimposed on all other networks. This results in what is in effect a “multilayer city” urban development model comprising non-motorised, collective, and MPT networks. The transport hubs in this multilayer network are mostly hybrid hubs because the change of transport function is combined with other key functions such as shopping, education, entertainment, and services. There are well-known examples from the 1990s of such hybrid hubs that were accompanied by the reinforcement of collective transport systems and the establishment of park and ride systems, such as OMA’s Euroilille or Arnhem Central by UNStudio. The euphoria surrounding the notion of a European high-capacity collective transport network may have been tempered by a degree of pragmatism, but the new main railway stations, such as those in



# Freiraum, Stadtkontur, Zwischenstadt ... – was denn nun?

Metrozonen in regionalen Lebensräumen: das Beispiel der Regionale 2010 in der Region Köln/Bonn

Die Metropolregionen in Deutschland stehen einer perspektivischen Gestaltungs- und Raumentwicklungsverpflichtung gegenüber. Vor diesem Hintergrund treten als Handlungsaufgabe zunehmend Aspekte der Sicherung und Entwicklung stadträumlicher und stadtre-gionaler Qualitäten auf. Durch den verstärkten Druck auf die Zentren bei weiterem Wachstum bzw. der Stabilisierung der Bevölkerungszahlen kommt es zu weiteren starken Flächeninanspruchnahmen, insbesondere für das Vorhalten hochwertiger Wohnstandorte.

In vielen Fällen hat diese gleichbleibend hohe Flächeninanspruchnahme zu einem Verlust von Raumidentität und damit auch kultureller, sozialer und ökologischer Qualität sowohl im engeren Bereich der Stadt als auch im Bereich der Offenlandschaft und vor allen Dingen im Bereich „dazwischen“ – der sogenannten Zwischenstadt – geführt. Überwiegend im Verdichtungsraum der Metropolregionen ist allzu häufig ein räumlich ungestaltetes „Auseinanderfließen“ des Siedlungsraumes zu beobachten. Eine vorbeugende und perspektivisch gestaltete Stadtkontur in einer Metropolregion ist dabei nur durch die mittelfristige Strategiefähigkeit der Akteure sowohl auf städtischer als auch auf regionaler Ebene gegeben. Hierfür sind neue Konsortialbildungen der regionalen Akteure – insbesondere der verbindlichen interkommunalen Kooperation – vonnöten. Die hiermit angesprochenen thematischen Komplexe spielen besonders für die mittelfristige Raumperspektive im Stadt-Umland-Verhältnis bzw. in stadtre-gionalen Raumkulissen eine gravierende Rolle für eine qualitätvolle

Raumentwicklung. Von den Metropolregionen in Deutschland wird im besonderen Maße erwartet, dass sie die räumlichen Konsequenzen der Zentrenfunktionen qualitativ hochwertig organisieren. Dabei steht die Qualität von Umlandkulissen und stadträumlichen Lagen mit im Vordergrund.

Gerade in prosperierenden Stadtregionen kommt hier dem intakten „Ineinander von Stadt und Umland“ eine große Bedeutung zu. Sie benötigen daher ein raumübergreifendes planerisches Netzwerk. Das gilt für die Metropolregion Köln/Bonn ebenso wie zum Beispiel für München, das Rhein-Main-Gebiet oder Stuttgart. Diese räumliche Entwicklung zwischen Stadt und Land mit Blick auf die Stadtkontur und die Zwischenstädte hat daher eine große Bedeutung, zumal diese Entwicklungsplanungen und Umsetzungen nur durch eine umfassende stadtre-gionale Kooperation der Kommunen und weiterer Partner erfolgreich umgesetzt werden können. Dieses Ziel hat sich die Regionale 2010 in der Region Köln/Bonn gesetzt.

## „Regionalen“ als Impulsgeber für die zukünftige Entwicklung

Die „Regionalen“ sind ein strukturpolitisches Instrument des Landes Nordrhein-Westfalen. Sie sollen die Qualitäten und Eigenheiten einer Region herausarbeiten, um Impulse für deren zukünftige Entwicklung zu geben. Das Wort „Regionale“ setzt sich zusammen aus „Region“ und „Biennale“. Es beschreibt ein Programm, das im Turnus von zwei Jahren einer jeweils ausgewählten Region die Möglichkeit bietet,

Stadt? Land? Stadtlanschaft? Zahlreiche Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises und die Stadt Bonn haben sich zum interkommunalen Kooperationsprojekt „Grünes C“ zusammengeschlossen, einem den Rhein überbrückenden Landschaftsraum im Spannungsfeld zwischen Siedlungserweiterung, Ortsrandentwicklung, Agrarnutzung, Naherholung sowie Natur- und Landschaftsschutz. City? Countryside? Urban landscape? Many communes (districts) in the Rhein-Sieg area, together with the city of Bonn, have joined forces as the inter-communal co-operation project “Grünes C” (“Green C”), a landscape region spanning the Rhine in the sensitive territory between residential expansion, periphery development, agricultural usage, recreation, as well as nature and landscape preservation.

# Space, Urban Contours, *Zwischenstadt* ... So Which One Is It?

Metrozones in the Region: Regionale 2010 in Cologne/Bonn region





# Landschaften der Metrozone

## Der Fall Schweiz

In den letzten Jahrzehnten hat die zunehmende Mobilität der Bevölkerung die Kulturlandschaft der Schweiz drastisch und zum Teil auf dramatische Weise verändert. Die Inbetriebnahme der superschnellen S-Bahn im Umland von Zürich vor 20 Jahren bewirkte eine Art geografisch-topografische Umwälzung und machte entlegene ländliche Ortschaften im Hinterland sozusagen über Nacht zu Vorstädten der Metropole Zürich. Das allein hatte dramatische Folgen, weil es die Zersiedlung der zuvor ländlichen Umgebung beschleunigte. Mit der gegenwärtigen Dichte des Straßen- und Bahnnetzes kann das Schweizer „Mittelland“ heute als bedeutender großstädtischer Ballungsraum und Verkehrsknotenpunkt zwischen dem gesamten Südwesten Europas und Mitteleuropa gesehen werden. Seit den 1970er Jahren sind in der Schweiz so viele neue Straßen gebaut worden, dass sie die Erde pro Jahrzehnt anderthalb Mal umspannen könnten.<sup>1</sup> Zwei Drittel davon entstanden für Neubaugebiete in bestehenden Ortschaften. Die Gründe für dieses ungewöhnliche Wachstum lagen nicht so sehr im demografischen, sondern mehr noch im gesamtgesellschaftlichen Wandel des Landes. Die Schweiz entwickelte sich zunehmend zu einer Gesellschaft von Städtern, die das bauerliche Leben hinter sich ließen und ganz neue Lebensgewohnheiten entwickelten. Als Folge der Verstädterung verschwanden in dieser Zeit auch viele Obstbäume aus der Landschaft: In den vergangenen 50 Jahren wurden über zwölf Millionen Obstbäume gefällt und nie wieder nachgepflanzt.<sup>2</sup>

### Fehlende Verbindung zur Gegenwart

Die Vernichtung traditioneller Schweizer Kulturlandschaften hat neuen Infrastrukturen sowie der damit einhergehenden Verstädterung des Landes den Weg gebahnt und das hervorgebracht, was man heute die Schweizer „Metrozone“ nennen könnte.<sup>3</sup> Im Gefolge derart radikaler Mutationen war die Fachdisziplin der Landschaftsarchitektur und Raumplanung offenbar nicht imstande, die gewaltigen Herausforderungen der Zukunft richtig einzuschätzen und angemessen auf diese Entwicklungen zu reagieren. Statt sich aktiv für die Weiterentwicklung der Landschaftsarchitektur einzusetzen, blieb sie der Bewahrung des überlieferten Landschaftsmodells verpflichtet und schuf so ein irreführendes Leitmotiv für die eigenen Unzulänglichkeiten. Die akute Kurzsichtigkeit hinsichtlich des landschaftsplanerischen Traditionalismus verhinderte die angemessene Reaktion auf eine ganze Reihe von Chancen, neuartige Grünräume für die ausufernden Vorstädte des Landes zu schaffen. Beim Bau neuer Straßen und anschließend neuer Wohnbauungen hätten zum Beispiel idealerweise landschaftlich-architektonische Infrastrukturen mit Regenwasserspeichern, grünen Korridoren und öffentlichen Grünflächen in die Planungen einbezogen werden müssen. Diese Elemente hätten die nun überbauten Streuobstwiesen ersetzt und wären Teil größerer lokaler Gemeinlagen aus Verkehrsnetzen für Fußgänger und Radfahrer, integrierten ökologischen Wasser- aufbereitungsanlagen, Mischwäldern und neuen

Impressionen des Fotografen Georg Aerni von der Metrozone Schweiz im Raum Affoltern/Zürich (Seiten 95, 96 und 98) Photographer Georg Aerni's impressions of a Swiss metrozone in the Affoltern/Zurich area (pages 95, 96 and 98)

# Landscapes of the Metrozone

## The Swiss Case



und Polen, nutzen diese Brachfläche für den Handel mit Gebrauchtwagen als Folge der im Zuge der wachsenden Mobilität gestiegenen Nachfrage nach Automobilen.

### Arno-Tal - Italien

Tussenland entfaltet sich im Arno-Tal zwischen den Städten Florenz und Pisa südlich der Stadt Prato. Das Tal mit seinem Fluss diente ursprünglich der Landwirtschaft. Gegenwärtig wird es von Autobahnen und Parallelwegen durchquert, an denen sich neuartige Nutzungen angesiedelt haben. Am Rand eines Getreidefelds befindet sich beispielsweise ein Gewerbegebiet mit chinesischen Firmenschildern. Chinesische Textilunternehmer spielen seit Kurzem als Zulieferer von Knöpfen und Reißverschlüssen eine wesentliche Rolle in der Produktionskette der italienischen Modeindustrie.

Organisatorisch ist das Fashion-Cluster im Arno-Tal kein Ergebnis einer wirtschaftlichen Strategie des italienischen Staates oder der Raumplanung. Im Gegenteil. Es ist räumliches

Produkt der *famiglia*, italienischer mittelständischer Familienunternehmen und der lokalen Stadtverwaltung, die kooperativ das Arno-Tal über Jahrhunderte wirtschaftsräumlich entwickelten.

Ökonomisch bilden klein- und mittelständische Familienunternehmen die wirtschaftliche Struktur dieser Region, die zum sogenannten „Dritten Italien“ gehört. Sie unterscheidet sich vom wirtschaftlich industriell geprägten Norden und auch vom landwirtschaftlich geprägten Süden Italiens.

Morphologisch stellt sich diese Kulturlandschaft des Arno-Tals als heterogenes Gebilde dar. Eine Art Flickenteppich, bestehend aus historischen Dorfkernen und Straßendörfern, die durch Gewerbebauten und -cluster erweitert und von Äckern, Feldern und Weiden umgeben sind.

### Öresund - Skandinavien

Morphologisch betrachtet umringen kleine und mittelgroße Städte wie Helsingør, Helsingborg, Malmö und die Metropole Kopenhagen die

Tussenland bei Gleiwitz (Oberschlesien - Polen)  
Tussenland near Gleiwitz (Upper Silesia-Poland)

Tussenland bei Prato (Arno-Tal - Italien)  
Tussenland near Prato (Arno Valley-Italy)

studies carried out in Poland, Italy, Scandinavia, and the Netherlands.

### Upper Silesia-Poland

Morphologically, the cities Katowice, Gliwice, Zabrze, Beuthen, Ruda, Tychy, Opole, and Chorzów make up the Upper Silesia region. It used to be an urban landscape that developed as a consequence of coal mining and steel production. Following the crisis in the coal and steel industry in the 1970s, however, it has become a post-industrial landscape.

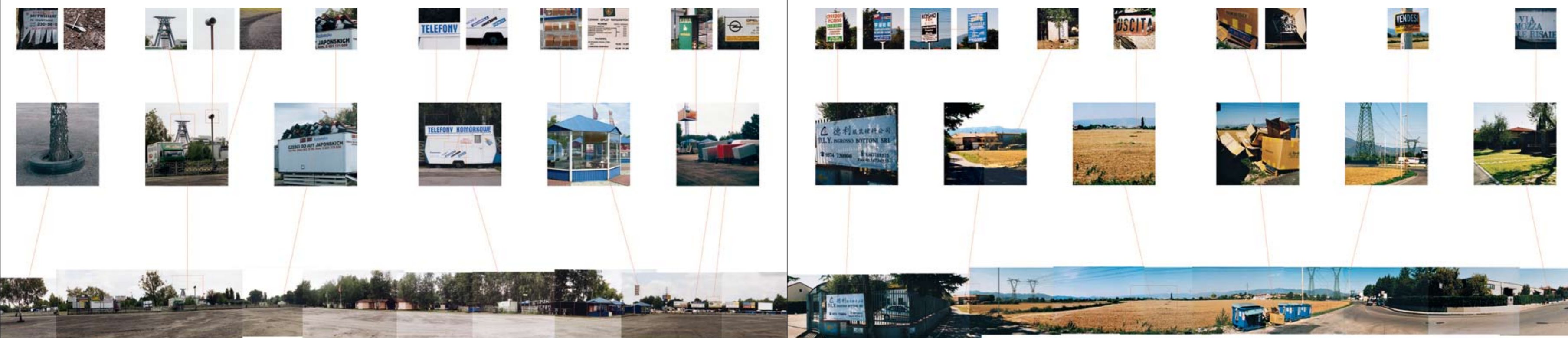
Organisationally, this region is represented by a planning association known as the *wojwod*. Due to a lack of funds the association is unable to exert a co-ordinating influence on overall land use development in Upper Silesia.

Economically, Poland has hopes that the present expansion of the trans-European infrastructure will stimulate economic development in the region: the relocation of production companies from Western Europe to the free trade zones.

In this region, Tussenland develops between the former railway and the newly expanded motorway networks. Containers, huts, portable toilets, kiosks, caravans, and advertising hoardings on a former colliery property in Gliwice are indicative of a temporary used car market. The city website ([www.gielda.gliwice.pl](http://www.gielda.gliwice.pl)) provides details of sellers, cars, offers, special events, and opening times. The residents—the Silesians, a mix of Czechs, Germans, and Poles—use this wasteland for trading in used cars in response to the growing demand arising from increased mobility.

### The Arno Valley-Italy

Tussenland is developing in the Arno Valley between the cities of Florence and Pisa, south of the city of Prato. In the past the valley and its river were used for agriculture. It is now traversed by motorways and parallel roads, where new utilisation types have been set up nearby. At the edge of a cornfield, for example, is an industrial area with Chinese company signs. As



# Die Wiederentdeckung einer Stadt

Unterwegs in Groß-Paris

Meine erste Freundin ging als Aupair nach Paris. Ich habe sie ein paarmal dort besucht, im 16. Arrondissement. Ich musste den Dienstbotenaufgang nehmen, Besuch war erlaubt, aber zu Gesicht sollte ich niemandem kommen. Tagsüber, wenn sie arbeiten musste, habe ich versucht, die Zeit in der Stadt herzubringen. Später strandete ich auf der Durchreise immer wieder in Paris. Meine Erinnerungen an die Stadt aus diesen Jahren bestehen hauptsächlich aus Details: Straßenmobiliar, Wandnischen, Hauseingänge, Parktore, Metroschilder. Ich war in einer Stadt, die ihre Bewohner, oder jedenfalls jene, die ich beim Reisen per Anhalter und bei meinen flüchtigen Aufenthalten kennenlernte, nicht mochten. Stattdessen träumten sie von einem Leben auf dem Land. Ihre Wohnungen waren winzig und sie mussten wahnsinnig früh aufstehen, um zu einer normalen Uhrzeit bei der Arbeit zu erscheinen. In der Metro habe ich versucht, Blicke einzufangen: ohne Erfolg. Mit Paris war ich bald durch. Eine Stadt, die ihre Bewohner nicht wahrnahmen und die ihnen so wenige Entfaltungsmöglichkeiten bot, interessierte mich nicht. Paris wurde mir zum Inbegriff des musealisierten, zum Postkartenklischee erstarrten Abziehbildes einer Metropole, deren Realität an einem Ort war, den keiner zu kennen schien.

## Neuer Blick

Später begann ich mit Versuchen, meinen mittlerweile zur Heimat gewordenen Wohnort Köln zunächst mit dem Fotoapparat, dann mit Beschreibungen und Führungen großräumlich,

das heißt in einer landschaftlichen Dimension, zu erfassen und darzustellen. Dann folgte, als die große menschengemachte Landschaft in der Nähe, das Ruhrgebiet. Mit der Erfahrung dieser beiden Ballungsräume im Kopf kehrte ich nach Paris zurück. Die Fahrt führte, über den Boulevard Périphérique, von der Porte de la Chapelle zur Porte d'Orléans. Man sah entweder nichts, weil die Straße kreuzungsfrei in Tieflage verlief, oder aber sehr weit, weil sie, ebenfalls kreuzungsfrei, aufgeständert war. Und in diesen panoramaartigen Sequenzen fiel mein Blick auf ein unendlich weites Meer aus einander ähnlichen, aber nie gleichen, offenbar in Eigenleistung gebauten Einfamilienhäuschen, kleinen Hochhäusern, größeren Hochhäusern, kleinen und mittelgroßen Fabriken, Sportplätzen, Hochstraßen wie jener, auf der ich gerade fuhr, bebauten und unbebauten Hügeln, Wassertürmen, kleinen, ummauerten Hausgärten, spärlich bewachsenen Brachflächen, Gemüsefeldern und Obstplantagen. Da habe ich laut gesagt: Irgendwann mache ich auch einmal eine Führung durch dieses Paris. Dieses Paris, das man sieht, wenn man vom Périph' stadtauswärts blickt. Dessen Bauten und Landmarken einem niemand benennen kann. Das so dörflich aussieht und bis zum Horizont reicht. In dem vier Fünftel aller Pariser und ein Sechstel aller Franzosen leben. Ich kannte Frankreich im Wesentlichen aus der Provinz und die kannte ich gut. Das hier schien wie eine riesige, verdichtete Provinz. Und war deshalb etwas ganz anderes und auch wieder nicht.

Unten: Le Blanc-Mesnil  
Below: Le Blanc-Mesnil  
Rechts: Parc Marcel Cachin in Saint-Denis  
Right: Parc Marcel Cachin in Saint-Denis



# Rediscovering a City

Out and About in Greater Paris



## São Paulo: Boxschulen unter Brücken

Im verkehrsdominierten São Paulo prägen Straßenbrücken und Viadukte ganze Quartiere. Schätzungsweise mehr als 13.000 Personen finden in den dunklen, verdreckten und von Verkehrslärm bedrängten Räumen darunter ihr Heim. Polizeieinsätze gegen Drogenhändler und Prostituierte sind an der Tagesordnung.

Und doch können genau diese Orte zu multifunktionalen Bereichen für die Straßenbevölkerung werden, wie das Projekt „Cora Garrido“ zeigt. Zwischen Betonpfeilern, Wasserpfützen, Sirenen und Geschrei wird der vernachlässigte Raum durch das Angebot von Sportübungen, Büchern und Gesprächen neu programmiert. Im Kern des Projekts steht eine Boxschule, die der ehemalige Boxprofi Nilson Garrido zunächst unter dem „Kaffeeviadukt“ aufgebaut hat – wie er sagt, aufgrund eines Gelübdes, falls Gott seinen kranken Sohn retten würde. Mittlerweile leitet Garrido zwei weitere ähnliche Projekte andernorts.

Breite Nase, braune Haut, dichte Haare: Garrido ist eine starke Figur. Seine persönliche Geschichte hat die Realisierung des Projekts vorangetrieben. Als Unterstützer gewann er Cora Batista, deren Erfahrung aus anderen Sozialprojekten von unschätzbarem Wert ist. Die Stadtverwaltung gab ihm die Genehmigung zur Nutzung dieser an sich problematischen Flächen, die sonst abgesperrt werden müssten. Garrido trotzte dem Elektrizitätsunternehmen die notwendigen minimalen technischen Voraussetzungen ab.

Außerdem konnte er den Architekturprofessor Igor Guatelli gewinnen. Dessen Modell für den ersten Standort begeisterte Garrido sofort, auch wenn ihm der feinsinnige Diskurs über das Dasein und die Emanzipation solcher Orte eher fremd war.

Eine senkrecht aufgehängte brasilianische Fahne ist das Erste, was der Besucher von der Boxschule sieht: Sie ist Logo, Marke, Identität. Entlang eines Flurs stehen Ziegelsteine und



Holzstücke für das improvisierte Training, aber auch eine Reihe von Fitnessgeräten, Gewichte und ein Boxsack stehen zur Verfügung. Es kann nicht alles neu und tiptop organisiert sein, aber das mögen die Besucher auch nicht. Verkehrsschilder ergänzen die Dekoration. In einer besser beleuchteten Ecke liegt der imposante Ring. Die Boxschule ist stark frequentiert. Cora erzählt begeistert, wie sehr sich die Menschen verändern, die nach dem täglichen Kampf ums Überleben auf den Straßen abends zum Boxen kommen. Viele von ihnen teilen Coras und Garridos Ideale und arbeiten einige Stunden freiwillig mit. So könnten weitere derartige Flächen übernommen werden. Die Frage ist nur, ob São Paulo darauf vorbereitet ist, neue Initiativen und Identitäten für weitere Restflächen der Megastadt zuzulassen.

Boxring unter dem Viaduto do Café  
Boxing ring beneath the Viaduto do Café

## São Paulo: Boxing Schools beneath the Bridges

In traffic-dominated São Paulo road bridges and viaducts characterise entire neighbourhoods. It is estimated that more than 13,000 people live under them, oppressed by the dark, the dinginess, and the din of the traffic. Police raids against drug dealers and prostitutes are the order of the day.

And yet precisely these sorts of places can become multifunctional areas for the street people, as is evidenced by the “Cora Garrido” project. Between the concrete pillars, puddles of water, sirens, and clamour, the neglected space is being redefined by means of sport, books, and conversation. At the heart of the project is a boxing school, initially set up by former boxing professional Nilson Garrido beneath the “coffee viaduct”—the result of a vow he made to God if he saved his sick son, he says. Garrido now runs two other similar projects elsewhere. A broad nose, dark skin, thick hair: Garrido is a strong character and his own story is what has motivated the project’s implementation. He has been supported by Cora Batista, whose experience gained from other social work projects has been invaluable. The city authorities granted him permission to use what is a problematic space that would otherwise have had to be sealed off. Garrido coerced the electricity company into providing the minimal technical requirements.

He was also able to win the support of Igor Guatelli, a professor of architecture whose model for the first location won Garrido over immediately, even though the detailed discussion on the existence and emancipation of such sites was alien to him.

A vertical Brazilian flag is the first thing that visitors see of the boxing school: it is the logo, the brand, the identity. The passageway is lined with bricks and blocks of wood as training improvisations, while a row of fitness equipment, weights, and a punch bag are also available. It is not all new and tiptop, but the visitors don’t

want it to be anyway. Traffic signs add to the decor. The imposing ring stands in a better lit corner.

The boxing school is very popular. Cora enthusiastically tells of the changes in the people who come boxing in the evenings after the daily battle for survival. Many of them share the same ideals as Cora and Garrido, working a number of hours with them as volunteers. This has enabled the appropriation of a number of other similar locations. The question, however, is whether São Paulo is ready to accept new initiatives and identities for other disused areas of land within the megacity.

# Metrozonenbeschreibungen

Drei Orte und eine Umgehung<sup>1</sup>

## Streifzüge

„Wenn eines verschwunden ist, dann ist es die Idee eines Zeitflusses, der sich zwangsläufig und irreversibel vorwärts bewegt und von scharfsinnigeren und klarsichtigeren Denkern vorhergesagt wird.“<sup>2</sup>

Die komplexen Entwicklungsdynamiken der modernen Metropole lassen vermehrt unkalkulierte Bereiche entstehen, die sich einer einfachen Lesbarkeit und einer prognostizierbaren Zukunft entziehen. Sie stellen die größten Fragen an die planerische Zunft. Erwartungsland, Restraum, Brachfläche, *lost spaces*, *wastelands* ... Willkommen in den Metrozonen.

„Verkehrsschneisen, Brücken und Kanäle. Neue Bürotürme, karge Industriebrachen, von den Arbeitern verlassene Arbeitersiedlungen. Wildes Grün, mitunter ein verlorener Garten.“<sup>3</sup> Die Metrozone ist ein Begriff, unter dem sich viele Bilder und Geschichten sammeln und deren Potenziale nicht immer leicht zu erkennen sind. Der Streifzug ist eine Methode zur Erkundung dieser Konglomerate.

### Ortsinsert 1: Siedlungsränder in der Stadt/ Das südliche Reiherstiegviertel

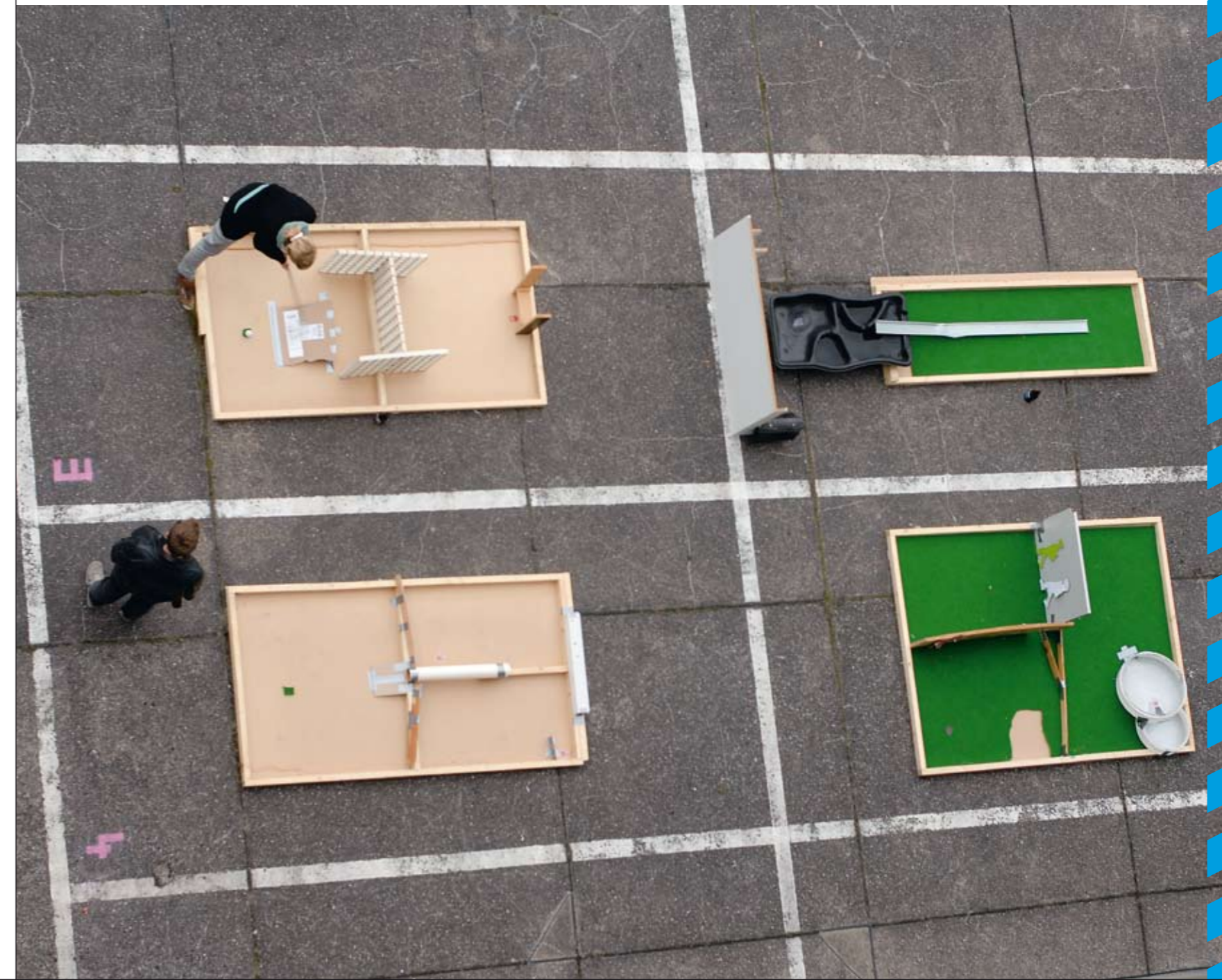
Wir stehen auf dem neu gepflasterten Platz um die Bonifatiuskirche. Die im Rahmen von Stadtumbau-West 2007 neu gestaltete Fläche lässt viel leer um die Kirche von 1898. Die gefaltete Betonwand - eine Reparatur der Kriegsschäden aus den 50er Jahren - steht unvermittelt einer Platzkante aus Häusern der Gründerzeit gegenüber. Die Werkskirche der Wollkämmerei bildete das Zentrum der Arbeitersiedlung

für die polnischen Facharbeiter. Mit dem Bau der Wollkämmerei begann der Aufstieg des Reiherstiegufers zum Industriegebiet. Um Platz für die aufblühende Industrie zu schaffen, verwandelte der Bauunternehmer Hermann Vering die nassen Wiesen am Reiherstiegkanal in sturmflutsichere Baugrundstücke. Mit den Fabriken kamen die Arbeiter, und das bäuerliche Wilhelmsburg wurde zum Eingangstor für immer neue Migrationsgruppen. Trotz weiterer Bauprogramme ist die ursprüngliche Struktur erhalten. Eine Kirche, ein runder Hauptplatz, eingefasst von Bürgerhäusern, dahinter die etwas ärmer dekorierten Arbeiterwohnungen. Vom Bonifatiusplatz führen mehrere Straßen radial hinaus. Auf dem Weg nach Westen lösen sich die Baublöcke auf, die Häuser werden spärlicher, wir überqueren einen kleinen Kanal, eine Schienentrasse und schmale Vegetationsränder. Auf dem alten Kopfsteinpflaster führt die alte Dorfstraße hinaus zum Reiherstieg, an einem von einem Wald verdeckten Rohrbunker vorbei, entlang von Ansammlungen von Gewerbehallen und Asphaltchotterlagern. Das letzte Stück führt über eingezäunte idyllische Wiesen, in denen das Pflaster verschwindet. Ein Trampelpfad führt zwischen Birkensträuchern und Erlenwäldern in die wilde Ruderalvegetation der offenen Landschaft. Hier stand von 1891 bis zum Zweiten Weltkrieg „Stübens Volksgarten“, eines der größten und beliebtesten Ausflugslokale der Hamburger für ein Wochenende im Grünen. Heute kommt einmal im Jahr ein 20.000-Besucher-Musikfestival vorbei, und hinter den Büschen und Wäldchen zieren Rethespeicher, Hubbrücke und Benzinsilo die Landschaft.

Temporäre Minigolfanlage auf dem Parkdeck des ehemaligen Einkaufszentrums Frappant an der Große Bergstraße in Hamburg-Altona Temporary mini-golf complex on the parking level of the former Frappant shopping mall on the Grosse Bergstrasse in Hamburg's Altona district

# Metrozone Descriptions

Three Places and a Circumvention<sup>1</sup>



# Bausteine für einen Metrozonenplan

Kartierungen als Sehhilfen urbaner Alltagswelten

## Der gewöhnliche Blick

Ein Aufenthalt in den Zentren von Siena, Paris oder Münster lässt keine Fragen aufkommen. Kirchtürme, Rathäustürme 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 dahinten 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 einzuordnen 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, Bahndämme, 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. Womöglich scheint unter dem

Stadtbild-Kollision  
Cityscape collision

# Building Blocks for a Metrozone Plan

Mapping as a Visual Aid in the Everyday Urban World

## 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.



# Neue Gärten für die innere Peripherie

Eine internationale Gartenschau zur Qualifizierung der Metrozone Wilhelmsburg

Die Realisierung einer internationalen Gartenschau (igs 2013) in Wilhelmsburg generiert erst einmal einen starken Gegensatz zwischen Ort und Ereignis, zwischen den Bildern farbenfroher Blumenbeete und stark frequentierter Verkehrsstrassen. Hinzu kommt die Hamburg eigene

lange Tradition von Gartenschauen auf *Planten un Blomen* und das damit einhergehende Verständnis, die Erinnerungen und die Erwartungen an eine Internationale Gartenschau in der Hansestadt. Aber genau in diesem kontrastreichen Spannungsfeld liegt ein wichtiger Potenzial-

Visualisierung der igs 2013: „Welt der Kulturen“, Blick vom Kuckucksteich auf den künftigen Bootsanleger und Kiosk (Entwurf und Darstellung: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten)



# New Gardens for the Inner Periphery

An International Garden Show to Upgrade the Wilhelmsburg Metrozone

Visualisation of the igs 2013: "Welt der Kulturen" ("World of Cultures"), view from the Kuckucksteich (Cuckoo Pond) towards the future boat pier and kiosk (design and portrayal: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten)

The staging of an International Garden Show (igs 2013) in Wilhelmsburg generates a stark contrast between place and event, between the images of colourful flowerbeds and of roads full of traffic. Then there is also Hamburg's own longstanding *Planten un Blomen* (Plants and Flowers) garden show tradition, leading to the Hanseatic city's knowledge, memories, and expectations relating to an international event. It is precisely these contrasts, however, that present this garden show's significant potential to improve Wilhelmsburg. This lies in changing Hamburg residents' image of this Elbe Island, away from it being a gathering place for the "disagreeable" and towards becoming an important building block in the development of the city of Hamburg on an international level.

## Transforming the Existing

The garden show grounds are typical of metrozones' open spaces, which very often comprise wasteland, garden plots, and areas of quasi-natural succession with traces of earlier man-made environments. All this is surrounded by heavy-emission infrastructural routes, which are the reason for the niche occupancy referred to above. Given these parameters, an open space that is about to undergo a transformation into a city park for this metrozone, via improvement of its landscape, needs to develop a different form of sensitivity in dealing with the usage conflicts identified, the potential of the natural spaces, and the available features. It also requires a balanced approach to investment in the area—between retaining the existing

and introducing the new, between local and international, between garden plots and public park space.

The passage motif derives from this position of transforming the existing and not imposing artificial, idealised park images. Passages are corridors, enclosed spaces, which accept the existing use of garden plots, accommodating the ecologically but also aesthetically valuable natural spaces already in existence. Thus, in dialogue with the existing identity of the place, they constitute an important new component of the "innovative landscape of the Wilhelmsburg metrozone." It is this retention of the existing qualities that stimulates the changed perception of this inner periphery.

This balance between change and respect in the reformatting of the open space supports its constructive role in combating the scepticism of the Wilhelmsburg residents and in their integration in the change process. In urban planning transformation processes, the distrust of change is often very significant in metrozones. In Wilhelmsburg, the offer of public green spaces open for use by all residents and visitors at no cost will be able to reduce this scepticism. This is, of course, based on the assumption that, after the igs 2013, the park facilities and the level of their maintenance will not be allowed to decline in comparison to the show year.

## Networking of Separate Neighbourhoods

The passages are, on the one hand, independent "park worlds" and, on the other, from a

# Die Strategie der Yrr

Unvollständiger Entwurf einer akustischen Aneignung von Wilhelmsburg

Denkt der Fisch ans Wasser? Denkt er daran, wie er darin schwimmt? Ob es kalt oder warm ist? Denkt er an die Strömung? An die Wogen, in denen er sich ununterbrochen bewegt, von denen er getragen wird und getrieben, ja, von denen er sogar durchflutet wird? Nein! Er denkt gar nicht daran. Denn er ist im Meer, mit dem Meer und durch das Meer und ohne Meer ist er nichts.

Denkt der Fisch an die Welle? Denkt er an diese riesige, wogende und unüberschaubare Materie, die sich in sich verschiebt und alles in ihr und alles außer ihr Befindliche durchdringt? Mysteriös verfließen mächtige und zarte, breite und schmale, hohe und tiefe Felder, gefährliche und schmeichelnde, lockende und drohende Gewebe. Hier weich und fein wie samtgrünes Moos, dort hart, grob und schneidend wie Metall, plump und träge wie Fels und von hinten saust ein Speer. Das Fluidum umhüllt alles, wird hineingesogen, verinnerlicht und entäußert.

## Die Gestalt des Meeres

Der Mensch schwimmt in einem Meer. Er wird von ihm getragen und getrieben. 17,5 Meter messen die massivsten Wellen, die er wahrnimmt. Kurz und scharf wie die Nadeln der Tannen queren, tauchen durch, lenken ein die schrillen Strömungen - die kleinen: 17 Millimeter lang. Das Fluidum umhüllt alles. Die Gestalt des Meeres ist die Form des Lebens in ihm. Der Mensch denkt nicht daran. Denn er ist im Meer, mit dem Meer und durch das Meer und ohne Meer ist er nichts.

## Ein Meer aus Schall

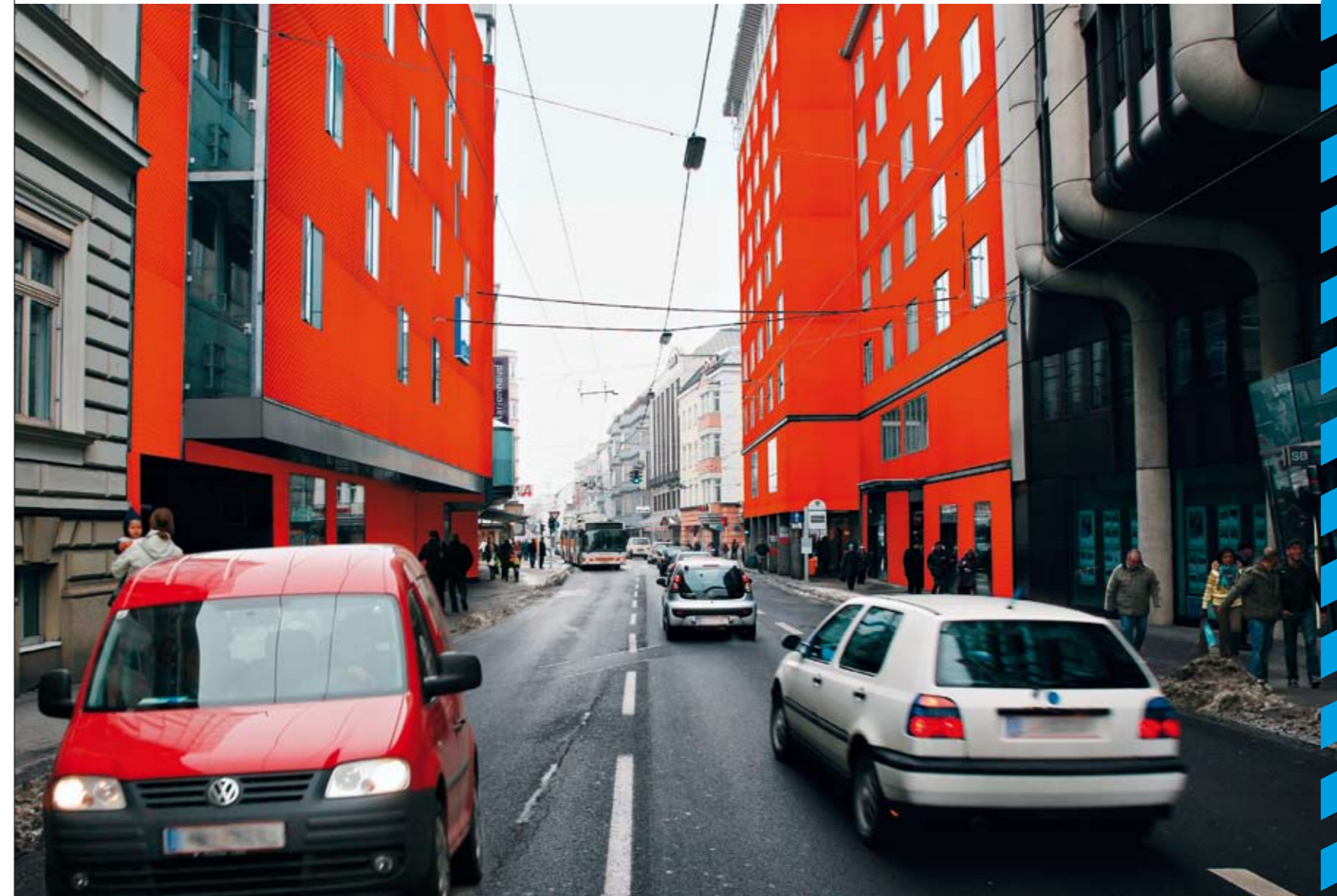
Der Mensch lebt in einem Meer aus Schall. Deshalb heißt er auch Person. Weil es durch ihn soniert von Anfang bis Ende. Ohne Schallmeer mit seinen Schallwellen ist der Mensch nichts. Es nützt also nichts, wenn wir aus dem Meer einen Ausschnitt abtrennen und verbergen wollen. Die atavistische Verdrängung des selbst hervorgerufenen Lärms mittels Lärmschutz führt in einen modernen Manichäismus, der uns ohnmächtig zurücklässt. Der Lärm ist ein abgelehnter Teil unserer Gesellschaft, den wir als „das böse Andere“ empfinden und bekämpfen. Je nach Situation sind wir aber abwechselnd Opfer und Täter. Denn Lärm lässt sich gar nicht definieren, höchstens höchst subjektiv als nicht erwünschter Schall. Damit könnte jeder Teil des Schallmeeres Lärm sein. Der manichäische Zugang gipfelt in den Redewendungen vom „höllischen Lärm“ und der „himmlischen Ruhe“. Doch wie der Fisch weiß der Mensch nichts von dem Meer, in dem er lebt. Das ist meist auch gut so, weil die drei im Ohr angesiedelten Sinne unbewusst arbeiten, um gut funktionieren zu können. Die Trias Gleichgewichts-, Orientierungs- und Hörsinn ermöglicht dem Menschen Raumwahrnehmung, Richtungs- und Bewegungskontrolle, Positionierung im Raum und Warnung vor Gefahr. Denn das Gehör ist der Fluchtsinn schlechthin.

Doch was ist, wenn wir am und im Meer krank werden? Sollten wir versuchen, etwas dagegen zu tun? So wie die Yrr! ihr Meer und damit sich selbst retten?

Projekt einer „Schallschleuse“, in der Fassaden einen Großteil des Schalls absorbieren und massive Irritation erzeugen, indem sie die Menschen auf die Bedeutung von Schallreflexion hinweisen. In the "Schallschleuse-Sound Tunnel" project, façades absorb most of the sound and create tremendous irritation by making people aware of the significance of sound reflection

# The Yrr Strategy

An Incomprehensive Plan for the Acoustic Appropriation of Wilhelmsburg





# Über die Herstellung urbaner Orte in einer Gegend

Oder: Von den wirklichen Aufgaben der Stadtentwickler

## Suche nach Attraktivität

Wenn ich die Bemühungen der Stadt Hamburg und der IBA Hamburg richtig verstehe, dann soll die Elbinsel Wilhelmsburg nun endlich ein Teil von Hamburg werden.

Damit hat man bereits wahrnehmungstechnisch seine Probleme: Man sieht Wilhelmsburg von der Stadt aus nördlich und südlich der Elbe nicht. Es ist nicht nur durch die Elbe, sondern auch durch Industrie, Brachen und Verkehrsstränge von der übrigen Stadt getrennt. Und wer bloß über die Elbe springt, findet sich im Niemandsland wieder. Wer weiter springt bzw. fährt, steht immer noch vor der Frage: Wo bin ich? Veddel, Reiherstieg, Wilhelmsburg S-Bahnhof, Kirchdorf Süd oder irgendwo dazwischen? Das Gebiet zwischen Norder- und Süderelbe ist eine Gegend. Eine Gegend ist etwas Unbestimmtes, von dem man nur weiß, dass es gegenüberliegt, aber man kommt dort nicht ganz beiläufig und selbstverständlich immer wieder mal hin. Sie entzieht sich den mentalen Landkarten auch sprachlich. Für diese Gegend, in die eben keine U-Bahn fährt, den Begriff der Metrozone einzuführen erscheint absurd und wird vermutlich wenig helfen, diese Zone im Bewusstsein der Hamburger stärker zu verankern.

Aber das ist auch nicht das Entscheidende: Orte müssen von (orts)fremden Menschen wirklich - beiläufig und selbstverständlich - aufgesucht werden, damit sie einen urbanen Charakter erhalten. Momentan gibt es für den gewöhnlichen Hamburger allerdings kaum Gründe warum er über die Elbe springen soll - wenn er nicht

schon dort lebt. Nur Touristen fahren einfach so in einer Stadt herum. Eine Gegend kann nur punktuell zur Stadt werden: Sie braucht Anziehungspunkte und Angebote, die man in der übrigen Stadt nicht findet. Das können billige Wohnungsmieten, viel Grünraum, gute Schulen, interessante Nachbarschaften, coole Clubs und Cafés oder ganz schlicht Arbeitsplätze sein. Wilhelmsburg - so die These - ist erst dann ein ganz selbstverständlicher Teil von Hamburg, wenn es solche Anziehungsorte besitzt.

## Beteiligung andersherum

Dementsprechend viel bleibt für Stadtentwickler und die IBA Hamburg zu tun.

Es gibt verschiedene Strategien: Man setzt auf die Kraft von außen, indem man neue gestalterisch orientierte Projekte (zentraler Stadtpark, neue Wohnbauten) entwickelt, zieht mit dem Amt für Stadtentwicklung und Umwelt nach Wilhelmsburg und hofft auf Investoren. Und wenn diese in Zeiten der ökonomischen Krise nur noch an den „Filetstücken“ der Stadt, in Hamburg wäre das zum Beispiel die Hafencity, Interesse zeigen, dann verlagert sich die Hoffnung auf die Kreativen, die überall dort hin sollen, wo sonst niemand hin will.

Und man setzt auch auf die Kreativen bzw. Künstler, wenn es um die Aktivierung der endogenen Potenziale geht: Der Künstler quasi als Stadtentwicklungshelfer, der den „Hilfsbedürftigen“ zeigt, was alles möglich wäre.

All diese Szenarien sind in der Zwischenzeit altbekannt, aber nur bedingt überall einsetzbar und erfolgreich.

Die Gaststätte mit Fischbratstand  
The restaurant with the grilled fish stand

# On the Creation of Urban Locations within a Locality

Or: The Real Task of Urban Developers

