

## **HAFENCITY HAMBURG**

Marcus Menzl

**REURBANISIERUNG? ZUZUGSMOTIVE UND LOKALE  
BINDUNGEN DER NEUEN INNENSTADTBEWOHNER –  
DAS BEISPIEL DER HAFENCITY HAMBURG**

**SOWIE**

**DAS VERHÄLTNISS VON ÖFFENTLICHKEIT UND PRIVATHEIT  
IN DER HAFENCITY: EIN KOMPLEXER BALANCEAKT**



Marcus Menzl

**REURBANISIERUNG? ZUZUGSMOTIVE UND LOKALE  
BINDUNGEN DER NEUEN INNENSTADTBEWohner –  
DAS BEISPIEL DER HAFENCITY HAMBURG**

**SOWIE**

**DAS VERHÄLTNISS VON ÖFFENTLICHKEIT UND PRIVATHEIT  
IN DER HAFENCITY: EIN KOMPLEXER BALANCEAKT**

Diskussionspapier zur Hafencity Nr. 2  
Hamburg, April 2010

<http://www.hafencity.com/de/informationsmaterialien-der-hafencity.html>

Der Beitrag „Reurbanisierung? Zuzugsmotive und lokale Bindungen der neuen Innenstadtbewohner – das Beispiel der Hafencity Hamburg“ erscheint in: Dittrich-Wesbuer, A., Knapp, W. u. Osterhage, F. (Hrsg.): Post-Suburbanisierung und die Renaissance der Innenstädte – neue Entwicklungen in der Stadregion. Dortmund (Rohn-Verlag) 2010.

Der Beitrag „Das Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit in der Hafencity: ein komplexer Balanceakt“ ist erschienen in: Bruns-Berentelg, J., Eisinger, A., Kohler, M. u. Menzl, M. (Hrsg.): Hafencity Hamburg. Neue öffentliche Begegnungsorte zwischen Metropole und Nachbarschaft. Wien (Springer) 2010.

**Abstract:**

Das Wohnen kehrt in die Innenstädte zurück – dieser in zahlreichen Großstädten zu beobachtende Trend lässt sich in Hamburg besonders gut in der Hafencity studieren. Das betont städtische Wohnungsangebot in der Hafencity spricht hinsichtlich Alter, Lebenslage und Milieuzugehörigkeit sehr unterschiedliche Personengruppen an. Die Attraktivität der Hafencity ist dabei nicht allein in Wasserbezug, distinguerter Wohnsituation und urbanem Flair begründet, sondern auch in der zentralen Lage, die die Realisierung anspruchsvoller Lebensentwürfe mit komplex verschachtelten Alltagsmustern ermöglicht. Die Hafencity ist aber auch ein Ort urbaner Komplexität: An der Schnittstelle der sich kleinräumig überlagernden Nutzungsansprüche und Handlungsmuster von Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern entstehen immer wieder Spannungen, die den Reiz, für manche aber auch die Belastung von Großstadt ausmachen.

**Autorenkontakt:**

Dr. Marcus Menzl  
Hafencity Hamburg GmbH  
Osakaallee 11, 20457 Hamburg  
e-mail: menzl@hafencity.com

# REURBANISIERUNG? ZUZUGSMOTIVE UND LOKALE BINDUNGEN DER NEUEN INNENSTADTBEWohner – DAS BEISPIEL DER HAFENCITY HAMBURG

## 1. EINLEITUNG: VERDRÄNGUNG UND WIEDERENTDECKUNG DES WOHNENS IN DER HAMBURGER INNENSTADT

Tendenzen der Reurbanisierung, eine Renaissance innerstädtischen Wohnens, gar eine Rückeroberung der Innenstädte durch die mit dem Wohnen verknüpften Muster des Alltags – dies sind einige der Schlagzeilen, mit denen sich in den letzten Jahren die Stadtforschung, aber auch die breite Öffentlichkeit konfrontiert sah. Musste jahrzehntelang ein Rückgang der Bewohnerzahlen in vielen Innenstädten konstatiert werden, so lässt sich heute mit einiger Berechtigung von einem Trendbruch sprechen. Bemerkenswert ist dabei insbesondere, dass sich das Interesse nicht mehr nur auf die „gründerzeitlichen Quartiere“ der inneren Stadt richtet, sondern auch auf die City ausweitet, d.h. auf den historisch definierten Bereich der inneren Innenstadt, der in vielen Städten bis heute an den Resten der historischen Wallanlagen gut ablesbar ist.

In Hamburg lässt sich das angedeutete Entwicklungsmuster von Innenstädten besonders deutlich beobachten: Zunächst prägten über Jahrzehnte hinweg Verdrängungsprozesse des Wohnens das Bild der Innenstadt, ehe es in den letzten Jahren zu einer Wiederentdeckung der Wohnnutzung kam. Im Bereich innerhalb der Wallanlagen lebten 1880 noch 171.000 Bewohner, im Jahre 2001 waren es noch knapp 14.000 Personen. Die Gründe für den dramatischen Rückgang sind vielschichtig; wichtige Etappen waren die Einrichtung des Freihafens und damit verbunden der Bau der Speicherstadt, die Cholera-Epidemie 1892 und daran anknüpfend mehrere Sanierungsschübe, die zum Verlust der Gängeviertel führten, die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und schließlich die Modernisierungswellen in der Zeit nach 1945, die den Ausbau des Straßensystems und die vielfach sehr großflächige Ansiedlung von Unternehmen und Kaufhäusern gegenüber dem Wohnen deutlich bevorzugten. Heute reduziert sich die Wohnnutzung der Hamburger Innenstadt auf drei kleinere Wohnquartiere (Großneumarkt, Venusberg, Portugiesenviertel), auf einige Wohninseln (Altstädter Hof, Katharinenviertel, Fleetinsel) und verschiedene Streulagen mit jeweils nur sehr wenigen Wohneinheiten. Die weitreichende Verdrängung des Wohnens aus der Innenstadt sticht auch im nationalen Vergleich deutlich heraus: Während in Hamburg in der inneren Innenstadt aktuell noch eine Wohndichte von 3.060 Einwohnern/km<sup>2</sup> erreicht wird, weist Köln bei vergleichbarer Größe der als Innenstadt definierten Fläche 9.660 Einwohner/km<sup>2</sup> auf, München 5.840 und Berlin (bei größerer Fläche) 6.920 Einwohner/km<sup>2</sup> (vgl. F+B 2003).

Seit einigen Jahren gewinnt die Wohnnutzung in der Hamburger Innenstadt nun wieder stärker an Bedeutung. Nicht ausschließlich, aber doch maßgeblich hängt dies mit der Entscheidung zusammen, vormalige Hafenterrassen aufzugeben und mit der Hafencity auf 157 Hektar einen neuen Innenstadt-Stadtteil zu entwickeln. Der Anteil der Wohnnutzung umfasst den gegenwärtigen Planungen zufolge 33% der Nutzfläche der Hafencity, in einigen Teilquartieren ist er deutlich höher. Insgesamt werden im Jahre 2025 – so die Zielsetzung des Senats und der Hafencity Hamburg GmbH – rund 12.000 Menschen in der Hafencity wohnen, was nahezu eine Verdoppelung der aktuellen Einwohnerzahl der Innenstadt bedeutet. Hamburg bietet sich damit die Chance, die jahrzehntelang dominierende Entwicklungstendenz der Innenstadt

schrittweise umzudrehen und ausgehend von der Hafencity innerstädtisches Wohnen wieder zur Regel werden zu lassen. Erste Hinweise auf einen solchen Trendbruch bilden daher nicht allein die 875 bislang in der Hafencity fertiggestellten Wohneinheiten, sondern auch verschiedene kleinere Wohnungsbauvorhaben in Alt- und Neustadt, etwa das Brahmquartier mit 53 Wohneinheiten, das Emporio-Projekt mit 38 Wohneinheiten, die Wallhöfe mit 184 Wohneinheiten oder das Katharinenquartier mit 125 Wohneinheiten. Bei all diesen und weiteren geplanten Vorhaben wird das Wohnen als ein wichtiger Bestandteil neuer Formen innerstädtischer Nutzungsmischung erachtet, die explizit auch dazu dienen sollen, die Vermarktbarkeit der Büroflächen zu erleichtern. Auch wenn es gute Gründe gibt, diese Aktivitäten nicht zu euphorisch zu bewerten, da z.B. die Vorhaben überwiegend im hochpreisigen Segment liegen und aufgrund ihrer geringen Größe zunächst keine Wohnquartiere zu schaffen vermögen, sondern eher neue Wohninseln bilden, kann auch die bislang noch „homöopathisch dosierte“ (Brigleb 2009: 139) Erhöhung des Wohnanteils als ein Gewinn für die Hamburger Innenstadt gesehen werden. Ein noch deutlicheres Signal in Richtung eines Umdenkens bei der Entwicklung der Innenstadt entsprang der über mehrere Monate andauernden intensiven Auseinandersetzung um die künftige Nutzung der letzten Reste der historischen Gängeviertel: Weitgehender Abriss und Neubebauung durch einen niederländischen Immobilieninvestor oder Erhalt, Sanierung und Erarbeitung eines Konzeptes zusammen mit der Künstlerinitiative, die das Gängeviertel im August 2009 besetzt hatte – das waren die Optionen. Nach langem Hin und Her entschied sich der Senat für die zweite Variante, machte den bereits erfolgten Verkauf des Grundstücks rückgängig und signalisierte damit den Willen, tatsächlich neue Akzente in der Innenstadt setzen zu wollen.

Die Rückkehr des Wohnens in die Innenstadt ist allerdings durchaus voraussetzungsvoll; sie erfordert von den zuziehenden Haushalten eine bewusste Entscheidung für eine sehr spezifische Wohnkonstellation. Vor diesem Hintergrund ist die in diesem Beitrag verfolgte Frage von großem Interesse, welche Bewohner sich aus welchen Gründen heraus für einen Umzug in die Hafencity entscheiden. Bislang liegt zu dieser Frage – nicht nur bezogen auf die Hafencity, sondern generell – nur sehr lückenhaftes Wissen vor (so auch Siedentop 2008: 207). Vermutet wird, dass es sich bei den „neuen Urbaniten“ eher um „internationale Kultur-, Medien- und Business-Eliten“ handelt, „von denen ein nicht geringer Teil per Flugzeug einpendelt und die Stadt als Bühne nutzt“ (Hesse 2008: 423). Anknüpfend an diese Vermutung besteht vielfach große Skepsis, ob das „neue Wohnen“ tatsächlich zu einem prägenden Faktor der Innenstädte werden kann. Es soll daher im Folgenden der Blick auch auf das soziale Zusammenleben in der Hafencity gerichtet werden: Kann an einem neu geschaffenen Innenstadt-Standort Nachbarschaft entstehen? Gelingt es den Bewohnern, intensive Bezüge zu ihrem neuen Wohnort aufzubauen? Diesen Fragestellungen wird der folgende Beitrag im Anschluss an eine kurze Einführung in die Konzeption der Hafencity schwerpunktmäßig nachgehen. Die empirische Grundlage der Ausführungen bilden mehrere Interviewserien, teilnehmende Beobachtungen und konkrete Praxisprojekte, die der Verfasser seit 2006 in der Hafencity durchgeführt hat – zunächst als Mitarbeiter der Hafencity Universität (zusammen mit Ingrid Breckner), seit Mitte 2007 als Beschäftigter der Hafencity Hamburg GmbH, einer 100%-Tochter der Stadt Hamburg, die als Master Developer der Hafencity fungiert. Insgesamt wurden in diesem Rahmen qualitative Interviews mit 60 in der Hafencity wohnenden Haushalten durchgeführt sowie zusätzlich 25 Interviews mit Investoren, Unternehmen und sozialen Institutionen.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Eine umfassende Dokumentation der empirischen Aktivitäten befindet sich in Vorbereitung und wird im Herbst 2010 im Rahmen der von der Hafencity Hamburg GmbH herausgegebenen Reihe „Materialien zur Hafencity“ erscheinen.

## 2. KONZEPTION DES WOHNENS IN DER HAFENCITY HAMBURG

Anspruch der HafenCity ist es, einen urbanen und rund um die Uhr mit Leben gefüllten Innenstadt-Stadtteil zu entwickeln. Neben der Schaffung von 40.000 Arbeitsplätzen und der Bildung zahlreicher Anlässe zum Besuch der HafenCity (Elbphilharmonie, Kreuzfahrtterminal, mehrere Museen, zahlreiche Einkaufs- und Gastronomiemöglichkeiten, temporäre Events) nimmt das Wohnen eine zentrale Rolle im Nutzungskonzept der HafenCity ein. Explizit angestrebt wird eine Abkehr von der jahrzehntelang dominierenden Entwicklungslogik der Städte, die – den Idealen der klassischen Moderne folgend – eine rigide Trennung der einzelnen städtischen Funktionen vorsah, und so einerseits funktional optimierte Büro- und Einzelhandelsstandorte und andererseits reine Wohnsiedlungen schuf. Die HafenCity möchte „Stadt“ im engeren Sinne des Wortes schaffen und versteht sich daher als ein komplexer und – aus Sicht der einzelnen Nutzer – anspruchsvoller Standort, der vermeintliche Gegensätze zusammenbringt, wohl wissend, dass damit Reibungen und Konflikte verbunden sein können.

Das Wohnen in der HafenCity weist Qualitäten auf, die es abheben von anderen Wohnstandorten, die allerdings auch seine Preisstrukturen maßgeblich prägen. Die außergewöhnliche Kombination von Wasserlage, Zentralität und urbaner Innenstadtqualität schafft eine hohe Nachfrage nach Wohnraum in der HafenCity. Diese Tatsache führt in Verbindung mit einigen weiteren – die Bodenpreise bzw. die Herstellungskosten beeinflussenden – Faktoren (Kosten für die Freimachung und Sanierung der vormals von der Hafengewirtschaft genutzten Flächen, spezifische Aufwendungen für Maßnahmen des Hochwasserschutzes und des Bauens in Wassernähe, hohe qualitative und vor allem ökologisch ambitionierte Gebäudestandards) dazu, dass die HafenCity eine deutliche Tendenz dazu aufweist, insbesondere Wohnraum im gehobenen Preissegment hervorzubringen.

Ungeachtet dieser Tendenz ist es das Anliegen der HafenCity, ein konzeptionell differenziertes Wohnungsangebot zu machen. Die Grundstücksflächen für Wohnraum werden daher nicht im Höchstpreisverfahren vergeben, sondern auf der Basis eines Festpreises, der z.B. im ersten fertiggestellten Quartier Dalmannkai auf der Nordseite 430 €/m<sup>2</sup> BGF, auf der Südseite 480 €/m<sup>2</sup> BGF betrug. Ausschlaggebend für die Auswahl der Investoren ist dementsprechend die konzeptionelle Qualität des Angebots. Auf diese Weise ist es gelungen, ein breites Set unterschiedlicher Bauherren einzubinden und verschiedenartige Wohnungsangebote in die HafenCity zu integrieren: Neben Projektentwicklern, die Eigentumswohnungen errichten und verkaufen, kamen bislang in mehreren Fällen auch private Bauherren zum Zuge, die Mietwohnungen bauen und dauerhaft in ihrem Bestand halten, haben Baugenossenschaften Wohnungen errichtet, sind Baugemeinschaftsprojekte zustande gekommen sowie mehrere Sonderprojekte, wie ein Gebäude mit Seniorenwohnungen oder eines mit Musikerwohnungen. Die Idee der HafenCity ist es, durch die Differenzierung der Bauherren und des realisierten Wohnungsangebots auch auf die Zusammensetzung der Bewohnerschaft Einfluss zu nehmen und möglichst unterschiedliche soziale Milieus anzusprechen – überwiegend innerhalb des gehobenen bis oberen Einkommensspektrums, künftig jedoch auch ergänzt durch Angebote des geförderten Wohnungsbaus.

Ein wesentliches Merkmal des Wohnangebotes in der HafenCity ist zudem die ausgesprochen hohe Dichte der Bebauung (der GFZ-Wert liegt im Schnitt bei 3,9). Möglich wird sie durch die weiten Wasserflächen, die einen ausgleichenden Kontrast zu der starken Verdichtung bilden. Entsprechend wird es in der HafenCity auch keine Einfamilienhäuser oder Stadthäuser geben, sondern ausschließlich Geschosswohnungsbau, womit auch deutlich das Signal verbunden ist, dass die realisierten Freiräume öffentlichen Charakter haben (oder zumindest halböffentlichen Charakter, wie im Falle der den Bewohnern vorbehaltenen begrünten Gebäudeinnenhöfe). Der

private Raum endet damit auf den Balkonen; alle Plätze, Promenaden und Fußwege haben öffentlichen Charakter oder sind – sofern sie sich formal in privatem Eigentum befinden – mit öffentlichem Wegerecht ausgestattet.

Basierend auf der in groben Zügen skizzierten Konzeption der HafenCity und ihres Wohnungsangebots wird nun der Frage nachgegangen, welche Personengruppen sich für die HafenCity als Wohnstandort entscheiden.

## 3. WER SIND DIE BEWOHNER DER HAFENCITY? ZUZUGSMOTIVE, LEBENSENTWÜRFE UND RÄUMLICHE ORIENTIERUNGEN

Aus den bisherigen Ausführungen wurde bereits deutlich, dass in der HafenCity bislang überwiegend Wohnraum im gehobenen Preissegment realisiert wurde. Die günstigsten Wohnungen liegen bei Nettokaltmieten von 9,50 €/m<sup>2</sup> (angeboten von Genossenschaften) bzw. im Falle von Eigentumswohnungen bei ca. 2.800 €/m<sup>2</sup> (realisiert von Baugemeinschaften). Ein oberes Ende des Preisspektrums ist schwer zu bestimmen; einzelne Wohnungen reichen hinsichtlich Größe, Ausstattung und Preise in oberste Luxussegmente hinein. Hinzu kommt, dass die Preise aufgrund des bislang relativ beschränkten Wohnungsangebots und der zunehmend steigenden Attraktivität der HafenCity die Tendenz aufweisen, bei Neuvermietung oder Weiterverkauf der Wohnung nochmals z.T. erheblich zu steigen. Auch bei Berücksichtigung der inneren Differenzierung des Wohnungsangebots der HafenCity und des vergleichsweise hohen Preisniveaus auf dem Hamburger Wohnungsmarkt ist die HafenCity damit insgesamt als einer der hochpreisigsten Standorte Hamburgs zu bezeichnen.

Angesichts der Preisstrukturen ist es bemerkenswert, dass die Bewohnerschaft der HafenCity sich keineswegs nur aus extrem einkommensstarken Haushalten zusammensetzt, sondern in nicht unerheblichem Maße auch gut verdienende Mittelschichtshaushalte aufweist. Oftmals handelt es sich dabei um Doppelverdienerhaushalte, die (noch) keine Kinder haben oder deren Kinder bereits einen eigenen Haushalt gegründet haben. Auffallend ist auch die Bereitschaft, für eine Wohnung in der HafenCity mehr Geld auszugeben, als man an anderen Orten zu zahlen bereit wäre.

Hinsichtlich der Haushaltsstrukturen lässt sich in der HafenCity eine bemerkenswert deutliche Abkehr von der Dominanz der Einpersonenhaushalte konstatieren: Während der Hamburger Durchschnitt bei 52% liegt, innenstadtnahe Stadtteile Hamburgs nahezu durchweg auf Werte zwischen 60% und 70% kommen, beträgt der Anteil der Einpersonenhaushalte (an allen Haushalten) in der HafenCity nur 36% (Statistikamt Nord 2010).

Der Anteil der Haushalte mit Kindern (an allen Haushalten im Stadtteil) erreicht mit 12% bereits zum jetzigen Zeitpunkt der HafenCity-Entwicklung ein Niveau, das dem der beliebten innenstadtnahen Quartiere wie Neustadt, Winterhude (je 11%), Eimsbüttel (12%) oder Hoheluft-West und -Ost (je 13%) entspricht (ebd.). Fragt man nach den vorherigen Wohnorten der zugezogenen Bewohner, so haben knapp drei Viertel von ihnen bereits vor ihrem Umzug in die HafenCity in Hamburg oder den unmittelbar angrenzenden Landkreisen gewohnt. Die Zuzüge erfolgen dabei aus allen Teilen der Region, einen deutlichen Schwerpunkt bilden jedoch Hamburger Stadtteile mit dezidiert städtischem Charakter. Der Anteil der aus dem Ausland zugezogenen Bewohner liegt bei 11% (Statistikamt Nord).

Auffällig an der Bewohnerstruktur der Hafencity zum jetzigen, noch sehr frühen Zeitpunkt ist die Präsenz aller Altersgruppen, sodass eine nicht unerhebliche Vielfalt an Lebenslagen und Lebensentwürfen konstatiert werden kann. Im Wesentlichen lassen sich dabei vier verschiedene, im Folgenden typisiert dargestellte Lebenslagen in der Hafencity unterscheiden:<sup>2</sup>

**A)** Eine gewichtige Gruppe bilden beruf- und aufstiegsorientierte Paare und Singles, die ihren beruflichen Erfolg auch in ihrer Wohnsituation zum Ausdruck bringen wollen. Neben der prestigeträchtigen Wasserlage hat für sie auch die Innengestaltung der Wohnung große Bedeutung. Ähnlich wichtig wie die mit der Wohnung verbundene Lebensqualität des citynahen Wohnens ist vielfach der Erwerb von Eigentum und die Schaffung einer Geldanlage mit Aussicht auf erhebliche Wertsteigerung. Die perspektivische Wohndauer dieser Haushalte ist in vielen Fällen offen, da sie entscheidend von noch nicht absehbaren Entwicklungen im Bereich der Familien- und der Karriereplanung abhängt.

**B)** Bereits zu einem frühen Zeitpunkt der Hafencity-Entwicklung – und noch deutlich vor Eröffnung von Kindertagesstätte und Schule – entschieden sich zahlreiche Familien für einen Umzug in die Hafencity. Auffallend ist, dass Familien in allen Gebäudetypen vorzufinden sind, d.h. gleichermaßen in genossenschaftlichen und anderen Mietwohnungen sowie in Eigentumswohnungen unterschiedlicher Preisklassen. Von Interesse sind dabei vor allem die Erdgeschosswohnungen mit direktem Zugang zu einem begrünten Innenhof.

**C)** Anteilsmäßig stark vertreten sind in der Hafencity Paare im Alter von 50+. Oftmals handelt es sich dabei um schrumpfende Haushalte, d.h. um Paare, die sich nach dem Auszug der Kinder aus der gemeinsamen Wohnung neu orientieren. Gesucht wird eine neue, in der Regel kleinere Wohnsituation und ein anregendes Wohnumfeld, das die Absicht unterstützt, das eigene Leben mit zusätzlichen Impulsen zu bereichern. Ein wichtiges Motiv dieser Gruppe ist auch die Reduktion von Wegestrecken zwischen Wohnung und Arbeit sowie von und zu wichtigen öffentlichen Orten (Flughafen, Bahnhof, kulturelle Einrichtungen).

**D)** Eine vierte Gruppe bilden die nicht mehr erwerbstätigen Senioren, die die Hafencity gezielt als Alterswohnsitz wählen. Sie suchen vielfach nach Möglichkeiten, um die mit der Pensionierung gewonnenen zeitlichen Freiräume aktiv zu nutzen, und sind insofern an attraktiven nahäumlichen Angeboten (Kultur, Events, Möglichkeiten eigenen Engagements) und einem sozial lebendigen Umfeld interessiert. Diese Haushalte suchen ganz bewusst die Herausforderung, in fortgeschrittenem Alter noch einmal ein neues (wohn-) biografisches Kapitel aufzuschlagen.

Was motiviert nun die skizzierten Personengruppen in die Hafencity zu ziehen? Quer zu den vier Altersgruppen bzw. Lebenslagen lassen sich bei den Bewohnern sehr prägnante Zuzugsmotive identifizieren und damit verbunden Lebensentwürfe, die mit der Wahl des neuen Wohnstandorts angestrebt werden. Im Folgenden werden sechs Aspekte unterschieden und näher herausgearbeitet. Es handelt sich dabei um Argumentationsmuster, die quer durch die zuvor differenzierten Lebenslagengruppen in den Interviews immer wieder angesprochen wurden und dabei je spezifische Gewichtungen erfuhren. Eine Zuordnung einzelner Motive zu bestimmten Lebenslagen ist – mit Ausnahme des Motivs „Vereinbarkeit von Wohnen, Arbeiten und Familie“ – allenfalls in ganz groben Tendenzen möglich:

<sup>2</sup> Auf Grundlage des vorliegenden empirischen Materials lässt sich eine quantitative Verteilung der differenzierten Lebenslagen nicht seriös vornehmen.

## WASSER

Die „einmalige“ Lage an der Elbe und in unmittelbarer Nachbarschaft zu Hafen und Speicherstadt fehlt in keiner Darstellung der Beweggründe für den Umzug in die Hafencity. Es ist ein unbestreitbares Kapital Hamburgs, dass sich viele Bewohner der Stadt mit der Ausrichtung zum Wasser und insbesondere zur Elbe identifizieren können. In vielen Schilderungen werden persönliche Bindungen zur Elbe hervorgehoben, sei es infolge miterlebter Anfahrten großer Schiffe, aufgrund früherer Berufstätigkeiten in maritimem Kontext oder schlicht aufgrund der „Urlaubsatmosphäre“, die das Wasser ausstrahlt und die im Rahmen von Spaziergängen oder Schiffsausflügen auf der Elbe genossen wurde. In diesem Umfeld wohnen zu können wird als „Geschenk“, zumindest aber als großartige Gelegenheit erfahren. Den Zuziehenden erscheint der Erholungswert des Wohnens in der Hafencity (ungeachtet potenzieller Beeinträchtigungen, wie der vielen Besucher, der Geräuschkulisse des Hafens und der Geruchsemissionen von Schiffen), als hoch und selbst der geringe Anteil an Grünflächen fällt dabei nur geringfügig ins Gewicht.

Interessant ist auch die Ausstrahlung des Elbe-Bezugs auf Menschen, die bis zum Umzug außerhalb der Stadtregion gelebt haben. Sie sehen die Chance, im Herzen Hamburgs zu wohnen, dort wo Hamburg authentisch zu erfahren ist, an dem Ort, der das Bild Hamburgs begründet: im Hafen, an der Elbe. Der Elbe-Bezug ist insofern ein erheblicher Mehrwert, den der Wohnstandort Hafencity verspricht, er wirkt in hohem Maße anziehend auf Bewohner der Stadtregion wie auch auf auswärtige Personen.

Besonders deutlich wird das Gewicht dieses Mehrwerts an der Tatsache, dass ein großer Teil der zugezogenen Bewohner im Rahmen des Suchprozesses nicht Optionen in verschiedenen Quartieren Hamburgs abgewogen hat, sondern sehr früh eine Festlegung auf die Hafencity erfolgte und die Suche sich dann darauf konzentrierte, eine geeignete Wohnung innerhalb der Hafencity zu finden.

## URBANITÄT

Die angestrebte, bislang ja eher in Ansätzen erlebbare Urbanität der Hafencity ist ein zweites wichtiges Zuzugsmotiv, das von Personen in gänzlich unterschiedlichen Altersgruppen vorgebracht wird. Ein wichtiges Argument bildet es für ältere Haushalte, die bislang z.B. in einem Eigenheim am Stadtrand gelebt haben und dort dem kollektiven Alterungsprozess in der Nachbarschaft entfliehen möchten. Hier geht es explizit darum, in ein Umfeld zu ziehen, das anregt und irritiert, das einen starken Aufforderungscharakter hat und das eine Herausforderung auch hinsichtlich der eingespielten individuellen Handlungsmuster und Verhaltensweisen darstellt. Es ist der Wunsch, stärker teilzuhaben an einer Entwicklung der eigenen Stadt, die man seit Jahren intensiv verfolgt hat, und der man sich nun noch weiter öffnen möchte. Auch junge Haushalte argumentieren mit der Urbanität, die in der Hafencity, aber natürlich auch im innerstädtischen Umfeld erlebt werden kann. Ihnen geht es insbesondere um eine hohe Kontaktdichte, um Gelegenheitsstrukturen und um die Möglichkeiten, Netzwerke zu pflegen bzw. zu erweitern. Angesichts der starken zeitlichen Beanspruchung durch die Erwerbsarbeit ist das Wohnen und Arbeiten in einem urbanen Kontext vielfach schon deshalb erforderlich, um lange Wegestrecken zu vermeiden.

## ZENTRALITÄT

Die zentrale Lage der Hafencity innerhalb Hamburgs ist für viele Haushalte ein entscheidender Standortvorteil, da er komplexe Lebensentwürfe der Haushaltsmitglieder überhaupt erst ermöglicht. So schilderte eine dreiköpfige Familie, dass erst die Nähe zum Hauptbahnhof die hohen Mobilitätsanforderungen infolge der jeweiligen Standorte der Erwerbsarbeit erträglich macht. Im Falle dieser Familie fährt der Ehemann jeden Morgen mit dem Zug zur

Erwerbsarbeit nach Kiel, die Ehefrau reist an vier Tagen die Woche nach Berlin, da sie dort ihren Arbeitsplatz hat. In der HafenCity verbleibt nur das gemeinsame einjährige Kind, das von den Großeltern betreut wird, die mit dem Zug aus der Lüneburger Heide anreisen. Der Wohnstandort HafenCity wird so zu einem pragmatisch gewählten, nahezu alternativlosen Kompromiss, der Mobilitätszeiten reduziert und die verbleibende „Familienzeit“ optimiert.

Die Vorzüge des innerstädtischen Wohnstandortes werden jedoch auch hervorgehoben, wenn es um die Nähe zu kulturellen Einrichtungen geht. Es wird häufig als großer Vorteil gesehen, dass die Wege zum Kino, ins Theater oder ins Museum in der Regel nicht sehr weit sind und damit die Hemmschwelle zu einem abendlichen Aufbruch – im Vergleich zu Wohnstandorten am Stadtrand – signifikant reduziert wird. Möglich wird somit eine intensivere Teilhabe am öffentlichen Leben der Stadt, als das zuvor der Fall war, womit der Wunsch verbunden wird, einen zu sehr aufs Private verengten Lebensstil auszuweiten.

#### VEREINBARKEIT WOHNEN – ARBEITEN – FAMILIE

Familien, die sich für die HafenCity entscheiden, aber auch junge Paare, die noch keine Kinder haben, heben am Wohnstandort HafenCity die hervorragenden Möglichkeiten hervor, Wohnen, Arbeiten und Familie miteinander zu verknüpfen. Dazu trägt zum einen natürlich erneut die zentrale Lage der HafenCity bei, die es vielen Bewohnern ermöglicht, sehr schnell vom Arbeitsplatz in der City zur Wohnung zu gelangen. Das betont etwa ein Architektenehepaar, die beide in Büros in der Innenstadt tätig sind und so mehrfach am Tag zwischen Büro und Wohnung, also zwischen Erwerbsarbeit und Familie hin und her pendeln können. Auch die Ansiedlung von Arbeitsplätzen in der HafenCity verspricht im Einzelfall Verknüpfungsmöglichkeiten von Arbeit und Familie, die als sehr vorteilhaft beschrieben werden: Ein in der HafenCity beschäftigter Vater nimmt seine Mahlzeiten jetzt z.B. nicht mehr in der Firma, sondern in der wenige hundert Meter entfernten Familienwohnung ein und kann danach (auch abends) ohne großen Aufwand nochmals an den Arbeitsplatz zurückkehren.

Die Vereinbarkeit wird am Standort HafenCity auch dadurch erleichtert, dass man hier keine ideologischen Diskussionen darüber führen muss, ob es angemessen ist, seine Kinder schon recht früh und über längere Zeitabschnitte in einer Kindertagesstätte betreuen zu lassen. Ein entsprechendes Angebot inklusive einer 24-Stunden-Notfall-Kinderbetreuung ist vorhanden; es obliegt den Eltern zu entscheiden, wie sie eine angemessene Balance zwischen Erwerbsarbeit und Familie finden.

Die HafenCity reflektiert damit recht offensiv auf die gesellschaftlichen Veränderungsprozesse, die zur Erosion von Normalarbeitsverhältnissen, gesteigerten Mobilitäts- und Flexibilitätsanforderungen, einer größeren Unsicherheit über die Dauerhaftigkeit von Beschäftigungsverhältnissen und insbesondere zu deutlich veränderten Erwartungen der oft hoch qualifizierten Frauen an die Erwerbstätigkeit geführt haben. Es ist kein Zufall, dass unter den bislang in der HafenCity wohnenden Müttern nicht eine Frau dabei ist, die infolge der Familiengründung dauerhaft aus der Erwerbsarbeit aussteigt. Der Wohnstandort HafenCity wird insofern ganz bewusst auch deshalb gewählt, da er speziell Müttern sehr gute Optionen zum beruflichen Wiedereinstieg bietet. Mit dieser – alle Haushaltsmitglieder berücksichtigenden – Entscheidungsperspektive verbunden ist die Abkehr von Wohnstandortentscheidungen, die ausschließlich auf den vermeintlichen Vorteil der Kinder ausgerichtet sind und dann zu Umzügen an den Stadtrand führen. Der Standort HafenCity wird von Familien vielfach als Kompromiss zwischen verschiedenen Interessen dargestellt; die Abstriche der Kinder bezüglich Grünflächen glaubt man durch Wochenendausflüge kompensieren zu können.

#### DISTINKTION

„Eine Wohnung in der HafenCity ist etwas Besonderes“ – diese Aussage ist häufig in Gesprächen mit Bewohnern zu hören. Berichtet wird von der großen Aufmerksamkeit, die man mit diesem Wohnstandort im Freundes- und Bekanntenkreis erregt. Natürlich nehmen die Bewohner auch das enorme mediale Interesse an der HafenCity wahr und registrieren unaufgeregt, dass sie immer wieder in den Mittelpunkt universitärer, insbesondere studentischer Forschungsaktivitäten geraten und infolgedessen Rede und Antwort zum „Innenleben“ der HafenCity stehen sollen.

Zu beobachten ist darüber hinaus, dass nicht nur der Umzug in die HafenCity selbst ein wichtiges Distinktionsmerkmal bildet, sondern auch die Gestaltung der neuen Wohnung. Vielfach ist es den Nutzern möglich, zum Teil erheblichen Einfluss auf die Grundrissgestaltung zu nehmen, was intensiv in Anspruch genommen wird. Zahlreiche Bewohner nutzen den Umzug in die HafenCity zudem dazu, ihren eigenen Wohnstil zu überdenken: Sie trennen sich von diversen Möbelstücken und schaffen neue an, die dem Charakter der modernen Wohnung besser entsprechen. Die „Vorzeigbarkeit“ der Wohnung spielt eine große Rolle; viele Grundrisse mit sehr großen Wohn- und Esszimmern sowie integrierter Küche einerseits und kleinen „Funktionsräumen“ andererseits legen die Bedeutung dieses Aspekts des Wohnens bereits sehr nahe. Nicht selten gibt es – auch bei älteren Bewohnern – die Tendenz, eine möglichst individuelle und dabei vermeintlich unkonventionelle Gestaltung der Wohnung vorzunehmen.

#### LUST AUF NEUANFANG

In den vorangegangenen Punkten ist bereits deutlich geworden, dass ein ganz wesentliches Motiv für den Umzug in die HafenCity in der Lust zu sehen ist, ein neues und vor allem ein neuartiges Kapitel in seiner Wohnbiografie aufzuschlagen zu wollen. Umzüge in die HafenCity sind in der Regel keine „normalen“ Umzüge im Sinne von pragmatischen Anpassungen des Platzbedarfes oder räumlicher Entfernungen, sondern es geht darum, sich selbst herauszufordern und in gewissem Maße auf etwas Unbekanntes einzulassen. Die Nähe zu den Gezeiten und möglichen Hochwassersituationen, das rauere Wetter, die sehr schwer abzuschätzende Zusammensetzung der Nachbarschaft, die fehlenden Einkaufsmöglichkeiten und das Leben in der nicht als Wohnort bekannten Innenstadt lassen den Alltag des Wohnens zu einem kleinen Abenteuer werden. Entsprechend haben sich die ersten Bewohner auch gerne als Pioniere bezeichnet, die sich das fremde Terrain mühsam aneignen mussten.

Viele Bewohner betonen ausdrücklich, dass sie eine solche Situation gewünscht hatten – eine Situation, die sie aus vertrauten Bahnen herausreißt und die es möglich macht, sich ein Stück weit neu zu erfinden. Entsprechend groß sind die Offenheit und die Neugier in der Nachbarschaft: Von Beginn an war es üblich, sich sehr schnell zu duzen; es bildeten sich Formen des Austauschs und der Vernetzung in der Nachbarschaft und manch einer engagierte sich in Initiativen an seinem Wohnort, obwohl er das zuvor stets abgelehnt hatte. Hand in Hand mit der Offenheit für die Nachbarschaft geht dabei in vielen Fällen das große Interesse am Projekt HafenCity, mit dem sich ein Großteil der Bewohner – bei aller Kritik im Detail – stark identifiziert. Bemerkenswert ist schließlich auch, dass offensichtlich ein erheblicher Teil der Bewohner die Bezüge zum vorherigen Wohnort ohne größere Kompromisse weitgehend abbricht.

Insgesamt stellt sich die Bewohnerschaft trotz des eingeschränkten Spektrums an Einkommensgruppen, das mit dem Wohnungsangebot angesprochen wird, relativ vielfältig dar. Dies liegt zunächst daran, dass die HafenCity bzw. der Wohnstandort Innenstadt – wie gezeigt – aus sehr verschiedenen Gründen heraus von Interesse sein kann. Es werden somit unterschiedliche Altersgruppen, Lebensentwürfe und auch soziale Milieus erreicht. Wie erwähnt ist die in der HafenCity vorfindliche Form der Heterogenität auch Resultat planerischer Anstren-

gungen, wobei insbesondere die Vergabe von kleinteiligen Baufeldern und die Vielfalt unterschiedlicher Bauherren hierbei hervorzuheben sind.

Diese Betrachtung abschließend sei auf ein zusätzliches Differenzierungsmerkmal der Bewohnerschaft der HafenCity hingewiesen: die Mobilitätsintensität der Bewohner und damit auch die alltägliche Präsenz in der HafenCity. Dieses Merkmal ist nicht nur deshalb von hoher Relevanz, weil es oftmals als besonderes Charakteristikum der „neuen Urbaniten“ benannt wird. Vielmehr tragen die unterschiedlichen Mobilitätsmuster auch wesentlich zu der in Interviews häufig genannten Vielfalt der Bewohnerschaft bei, da sie in all ihren Abstufungen bis hin zu den Extremen in der HafenCity vertreten sind und dabei quer durch alle skizzierten Lebenslagen verlaufen. Das Spektrum reicht von stark lokal ausgerichteten jüngeren Haushalten, die die HafenCity bewusst als Wohnstandort gewählt haben, um somit Wohnen und Arbeiten besser miteinander kombinieren zu können, über regelmäßig pendelnde und dabei zum Teil sehr lange Strecken zurücklegende Bewohner jeden Alters bis hin zu multilokalen Haushalten, die sich in unterschiedlichen Rhythmen an mehreren Wohnstandorten aufhalten. In der HafenCity finden sich zahlreiche Pensionäre, die z.B. über einen Wintersitz in Florida oder mehrere Wohnungen in Deutschland verfügen oder die einen stark ausgeprägten Reisetrieb pflegen, genauso wie lokal fest verankerte Bewohner; neben den hoch mobilen Geschäftsreisenden mit Wohnsitz HafenCity gibt es Haushalte, die gerade die kurzen Wege zwischen Wohnen und Arbeiten schätzen und es genießen, den gesamten Tag in der HafenCity und ihrem Umfeld zu sein. Somit entstehen stark unterschiedliche Perspektiven auf den Wohnstandort HafenCity, wobei es aus Sicht vieler Bewohner den besonderen Reiz der HafenCity ausmacht, dass hier Menschen mit sehr unterschiedlichen Lebensentwürfen nebeneinander leben. Auf interessante Weise bestätigt die Empirie zur HafenCity zudem, dass hohe Mobilität keineswegs notwendig zu Formen der Bindungslosigkeit und Entbettung führt, sondern dass von Teilen dieser Personengruppe neue Formen des Zusammenlebens, der Identifikation mit lokalen Kontexten und selbst des bürgerschaftlichen Engagements gesucht werden (vgl. Hilti 2009: 83).

Gleicht man nun in einem nächsten Schritt die dargestellte Altersstruktur und die Zuzugsmotive der Bewohner der HafenCity mit den in der Literatur kursierenden Annahmen ab, so lassen sich durchaus breite Überschneidungen entdecken – aber es gibt auch zumindest drei Punkte, die von Einschätzungen in der Literatur abweichen oder sie ergänzen und daher an dieser Stelle noch einmal betont seien.

Neben anderen betont auch Walter Siebel (2008: 41 f.) explizit, dass „die Erwartung, eine älter werdende Bevölkerung werde nach dem Ende der Familienphase wieder in die Städte ziehen, ziemlich illusorisch“ sei. Seiner Erfahrung nach werde die Bevölkerung dort alt, wo sie wohnt – eine Einschätzung, die z.B. auch von Köppen (2007) und Glasze/Graze (2007) für andere Stadtregionen bestätigt wird. Zumindest bezogen auf die bisherige Entwicklung trifft dieser Trend für die HafenCity nicht in der genannten Weise zu. Sowohl in einem Gebäude, in dem eine Stiftung gezielt seniorenorientierte Wohnungen anbietet, als auch in den sonstigen bislang errichteten Wohngebäuden finden sich Senioren sehr gut repräsentiert. Insgesamt sind 12,3% der HafenCity-Bewohner 65 Jahre oder älter, ein Wert der dem anderer innenstadtnaher Stadtteile entspricht (Hamburg insgesamt: 18,8%; Statistikamt Nord). In den Interviews wurde wiederholt von expliziten Rückzügen aus suburbanen Eigenheimen in die Innenstadt gesprochen. Sicherlich ist es möglich, dass die HafenCity einen spezifischen Reiz auch auf ältere Menschen ausstrahlt, der den sonstiger Innenstadtlagen nochmals übertrifft. Problematisch an der Einschätzung zum Wohnverhalten von Senioren ist meines Erachtens jedoch vor allem ihr pauschaler Charakter, mit der es nicht möglich ist, die größer werdende Differenziertheit von Lebensentwürfen und Lebensstilen von Senioren adäquat abzubilden. Während

bis zur Pensionierung eine sorgfältige Differenzierung der Bevölkerung in Milieus und Lebensstile selbstverständlich ist, scheinen danach nur noch alters- und gesundheitsbezogene Differenzierungen relevant zu sein – die zitierte Aussage von Siebel steht hier nur exemplarisch für eine weit verbreitete Haltung. Es spricht jedoch einiges dafür, dass gerade die Lebensphase zwischen 65 und 80 Jahren künftig erhebliche Unterschiede hinsichtlich der verfolgten Lebensentwürfe und der damit verbundenen Mobilitätsintensität hervorbringen wird.

Eine zweite Abweichung zur Literatur bezieht sich auf die nach wie vor bemerkenswert weit verbreitete Annahme, dass Haushalte mit Kindern nicht in der Innenstadt wohnen wollen bzw. nicht kompatibel sind mit den strukturellen Rahmenbedingungen der inneren Stadt (vgl. Brühl 2005: 61). Auch hier findet ein Differenzierungsprozess statt, der neben die klassische Logik der an den Stadtrand ziehenden Familien andere Philosophien treten lässt – oftmals ausgehend vom Wandel der Rolle der Frau hin zu einer stärkeren Betonung der Erwerbsarbeit und der beruflichen Karriere (Siebel 2008: 39; Läßle 2005). Mit diesem Wandel verbunden ist keineswegs nur die Aufgabe der klassischen Hausfrauenrolle, die die Individuen zunehmend auf die umfangreiche „Versorgungsmaschinerie der modernen Dienstleistungsstädte“ verweist (Siebel), sondern auch der Anspruch der Frauen, berufliche Karriere mit Familiengründung zu vereinbaren. Die Möglichkeiten, die sich für einen solchen Lebensentwurf von einem Wohnstandort „Innere Stadt“ aus bieten, sind im Vergleich zu klassischen „Familienstandorten“ meist um ein Vielfaches günstiger. Damit verbunden ist auch eine Prioritätenverschiebung bei den Kriterien der Wohnstandortentscheidung: Während häufig in dominanter Weise das (vermeintliche) Wohl des Kindes die Entscheidung junger Familien prägt (vgl. Menzl 2007), werden inzwischen wesentlich stärker die Effekte der Wohnstandortentscheidung aus Sicht aller Haushaltsmitglieder bei vielen Haushalten bedacht und gegeneinander abgewogen. Insofern ist es keineswegs ein Zufall, dass in der HafenCity alle Mütter – von temporären Unterbrechungen abgesehen – auch erwerbstätig sind und der Lebensentwurf „Hausfrau“ nicht existiert.

Schließlich möchte ich noch auf einen dritten Punkt hinweisen: Betrachtet man die genannten Zuzugsmotive, so stimmen sie mit Befunden zu anderen innerstädtischen Standorten weitgehend überein (vgl. Siedentop 2008, Sandfuchs 2008, Brühl 2005): Zentralität, Optionen der Vereinbarkeit von Beruf und Familie und der urbane Charakter gelten generell als entscheidende Vorzüge von innerstädtischen Lagen; der Wasserbezug und ein gewisser Distinktionsgewinn sind typische Charakteristika der in vielen Städten neu geschaffenen Wohnstandorte am Wasser. Bemerkenswert an den Zuzugsmotiven zur HafenCity ist daher insbesondere die Lust, an einem Neuanfang teilzuhaben, ihn ggf. sogar mitgestalten, zumindest jedoch miterleben zu können. Der HafenCity gelingt es, eine hoch attraktive Vision des Wohnens und Lebens zu vermitteln, die für Hamburg etwas ganz Besonderes und Neuartiges darstellt und so einen „emotionalen Mehrwert“ zu schaffen, der über objektive Abwägungen und Charakteristika hinausreicht und sich sehr positiv auf Identifikation und Ortsbezug der Bewohner auswirkt.

In einem nächsten Schritt wird nun hinterfragt, welche Formen des nachbarschaftlichen Zusammenlebens sich in der HafenCity bereits entwickelt haben. Damit verbunden geht es auch um die Fragen, welchen Bezug die Bewohner zu ihrem Wohnquartier aufbauen und wie bzw. aus welcher Motivation heraus sie sich in dessen Entwicklung einbringen.

## 4. NACHBARSCHAFT UND SOZIALE PROZESSE IN DER HAFENCITY

In der Literatur (vgl. von Barsewich/Koffer 2004, Bodenschatz 2005) finden sich immer wieder Hinweise darauf, dass die Zunahme des Wohnens in den Innenstädten nicht notwendig mit einer Belegung der Innenstädte verbunden sei. Einer der zentralen Gründe hierfür wird darin gesehen, dass die „falschen“ Bewohner in innerstädtische Wohnlagen ziehen. Dangschat formuliert das etwa wie folgt: „In diesen [innerstädtischen] Quartieren leben jedoch häufig Menschen, die sich für die Gemeinschaft des Hauses und der Straße wenig interessieren, die wenig in die lokale Ökonomie eingebunden sind und die ihre Netzwerke weit im Stadtgebiet respektive in andere Städte ausgedehnt haben. Aus diesen Rückzugsmentalitäten entstehen eher Abgrenzungs- und Abschottungstendenzen; sie führen in der Regel zu zwar multifunktionalen, aber sozial eher homogenen 'Burgen' für einen Teil der modernen Dienstleistenden.“ (Dangschat 2009: 256). Trifft diese Einschätzung auf die Bewohnerschaft der HafenCity zu? Und welche konkreten Muster nachbarschaftlichen Zusammenlebens haben sich in der HafenCity bislang herausgebildet?

Der Wohnstandort HafenCity stellt in der Regel keine im Rahmen eines Wohnsuchprozesses gefundene Kompromisslösung dar, sondern bildet das bewusst ausgewählte Ziel des Umzugs. Entsprechend zieht ein großer Teil der Bewohner mit einer ausgesprochen positiven und offenen Grundstimmung, zugleich aber auch mit einer großen Erwartungshaltung in die HafenCity ein. Aus dieser Ausgangssituation heraus erwachsen in der HafenCity sehr schnell unterschiedliche Formen nachbarschaftlichen Austausches. Es entstanden bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt Kommunikationswege und Netzwerke, die seither kontinuierlich weiter gewachsen sind und wesentlich zur Integration der später zugezogenen Bewohner beigetragen haben. Die wichtigsten Beispiele hierfür sind das schon 2006 gegründete digitale Bewohnerforum hafencityleben.de, die von einem Bewohner in Eigenregie betriebene und sowohl digital als auch in Print erscheinende HafenCity-Zeitung, zwei monatlich stattfindende Nachbarschaftstreffs, zu denen alle Bewohner eingeladen sind, oder die unter Bewohnern organisierten Feste (Trödelmarkt, Sommerfest, Nikolaus, diverse Hoffeste) und Ausflüge. In diesen Aktivitäten spiegelt sich das starke Interesse, sich mit seinem Wohnumfeld auseinanderzusetzen; ein Bedarf, der durch die HafenCity Hamburg GmbH auf unterschiedlichen Ebenen unterstützt wird (Verteilung von Welcome Packages, Informations- und Diskussionsveranstaltungen für Bewohner, hohe bilaterale Kommunikationsdichte mit Bewohnern).

Aus den beschriebenen Kommunikationszusammenhängen und Netzwerken sind inzwischen auch bereits stärker formalisierte Formen des quartiersbezogenen Engagements erwachsen. Das Spektrum reicht von der Kunstkompanie HafenCity e.V., einem Verein, der künstlerische und kulturelle Projekte unterschiedlichster Art in der HafenCity realisiert, über den Sportverein Störtebeker SV bis hin zum Verein Spielhaus HafenCity e.V., der sich die Realisierung und den Betrieb des auf dem Spielplatz „Schatzinsel“ gelegenen Spielhauses zur Aufgabe gemacht hat. Um die Mitverantwortung von Bewohnern und Unternehmern in der HafenCity noch weiter zu stärken, ist Ende 2008 von der HafenCity Hamburg GmbH die Bildung eines Stadtteilbeirats angeregt worden. In der Folge haben rund 40 Bewohner, Unternehmer und Vertreter sozialer Institutionen über den Zeitraum von einem halben Jahr hinweg die Konzeption eines solchen Beirats beratschlagt und schließlich im Oktober 2009 den Verein „Netzwerk HafenCity e.V.“ gegründet. Viele Detailfragen, die den Alltag des Lebens und Arbeitens in der HafenCity betreffen, sollen nun hier diskutiert und möglichst geklärt werden. Auch will der Verein, der sich als Klammer verschiedener thematischer Arbeitsgruppen versteht, als Initiator von Veranstaltungen und Festen auftreten. Explizit versteht sich der Verein dabei nicht als Forum, Partikularinteressen einzelner Anlieger umzusetzen, sondern Fragen kollektiven Interesses im Geiste der

Philosophie des neuen Stadtteils zu klären. Mit der Gründung des Vereins konnte insofern ein wichtiger Schritt auf dem Weg hin zu stärker selbstregulativen Strukturen unternommen werden, die angesichts des im Stadtteil gebündelten kulturellen Kapitals auch angemessen erscheinen.

Diese Andeutungen machen deutlich, dass die Einschätzung Dangschats – zumindest bezogen auf die HafenCity, die in mancherlei Hinsicht (räumliche Abgrenzung im Sinne einer Insellage, markante Identität) sicher ein Sonderfall ist – erheblich differenziert werden muss. So zeigt sich sehr deutlich, dass ein erheblicher Teil der Bewohnerschaft sehr daran interessiert ist, sich auf neue soziale Kontakte und Vernetzungen einzulassen und eben gerade nicht darauf aus ist, sich „abzuschotten“.<sup>3</sup>

Dessen ungeachtet gibt es in der Tat auch Bewohner der HafenCity, die sich aus Desinteresse oder aufgrund anderer Prioritäten aus dem lokalen Kontext zurückziehen und die Gemeinschaft des Hauses oder der Urbanität eher meiden. Auch das, die hohe Wertschätzung der Privatsphäre und der großstädtischen Anonymität, sind zunächst völlig legitime Erwartungen an das Wohnen in der Stadt, da diese im Unterschied zum traditionellen Dorf den Individuen die Wahl lässt zwischen Offenheit/Begegnung und Indifferenz/Rückzug. Bei aller Bedeutung, die urbanen Begegnungen, der Konfrontation mit Fremdem und der Herstellung von Öffentlichkeit für die Entstehung von Großstadt beizumessen ist, darf nicht vergessen werden, dass aus der Begegnungsmöglichkeit kein Begegnungszwang im Sinne einer Unterminierung des Privaten erwachsen darf – das wäre nämlich nicht typisch für Großstadt, sondern für das traditionelle Dorf (vgl. Schroer 2006: 245).

Problematisch wird das Desinteresse am lokalen Kontext oder an Nachbarschaft erst dann, wenn die persönlichen Wohnvorstellungen und die Ansprüche bezüglich Ruhe, Sichtfreiheit, Exklusivität usw. in den öffentlichen Raum hinein verlängert werden und weit reichende Ansprüche zur Reduzierung der urbanen Komplexität formuliert werden. Stadt wird dann nicht als Ort verstanden, an dem verschiedenartige Handlungsmuster und Nutzungsansprüche aufeinandertreffen, sondern als Zumutung erfahren, die persönliche Entfaltungsmöglichkeiten einschränkt. In der Regel suchen diese Personen nicht den Dialog mit den Nachbarn oder loten im Falle von Konflikten Kompromisse aus, sondern setzen ihre Interessen durch Interventionen bei hochrangigen Entscheidungsträgern, über öffentlichen/medialen Druck oder im Zweifel auf gerichtlichem Wege durch. Solche in der Tat stadtfeindlichen Fixierungen auf Partikularinteressen und reine NIMBY-Positionierungen (Not In My BackYard) finden sich heute an vielen Orten der Stadt, sie sind keineswegs ein Phänomen neuer innerstädtischer Quartiere. Auch in der HafenCity gibt es diese Haltungen, doch sind sie (bislang) nicht mehrheitsfähig, da der Wunsch überwiegt, sich mit dem Projekt HafenCity zu identifizieren, es mitzugestalten und nach konsensuellen Lösungen für noch bestehende Missstände oder auftauchende Konflikte zu suchen (vgl. Menzl 2010).

Die bisherigen Ausführungen haben verdeutlicht, dass sich das soziale Zusammenleben in der HafenCity durch ein hohes Maß an Lebendigkeit, an Engagementbereitschaft und auch durch sehr intensive Formen von Ortsbezug auszeichnet. Dies ist sicherlich zunächst überraschend, nicht nur für außenstehende Beobachter. Auch einzelne Bewohner bezeichnen es rückblickend als sehr erstaunlich und vor dem Einzug völlig unerwartet, welche intensive Form von Nachbarschaft sich in der HafenCity entwickelt hat. Einige der besonders engagierten Akteure betonen, dass sie sich zuvor nie in lokalen Kontexten engagiert hatten, dies nun jedoch mit großer Freude tun. Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig und wurden zum Teil bereits angesprochen; drei Punkte seien noch einmal betont:

<sup>3</sup> Dies trifft im Übrigen durchaus auch auf Bewohner mit sehr großem Aktionsradius und räumlich weit verzweigten Netzwerken zu. Bezogen auf die empirischen Erfahrungen in der HafenCity lässt sich jedenfalls nicht beobachten, dass sich diese Haushalte nicht für lokale Kontexte interessieren, vielmehr entwickeln sich neue Formen lokaler Vernetzung, etwa digitaler Art.



**A)** Die HafenCity schafft zahlreiche Anreize, sich in die Nachbarschaft oder allgemeiner in die Entwicklung des Stadtteils einzubringen, ohne dass daraus ein Druck resultiert, sich einbringen zu müssen. Solche Anreize bilden z.B. die Offenheit und das Unfertige des Stadtteils, aber auch die neugierig machende Vielfalt an unterschiedlichen Lebensentwürfen, die in der HafenCity – bedingt auch durch die kleinteilige Mischung der Bauherren – nebeneinander besteht. Auch der intensive Kommunikationsfluss zwischen den Bewohnern und zwischen Bewohnern und Planenden trägt dazu bei, mitzudenken und sich einzubringen. Schließlich regt auch die Vision, die mit der HafenCity verfolgt wird und die vielfach ja bereits ein wesentlicher Zuzugsgrund war, dazu an, sich im lokalen Kontext einzubringen. Diese Rahmenbedingungen treffen auf die beschriebene subjektive Lust vieler zuziehender Bewohner, einen Neuanfang zu wagen und sich neue Felder des Engagements und zum Teil der Selbstverwirklichung zu erschließen. Wichtig ist bei alledem, dass es sich um Optionen handelt, um Angebote nachbarschaftlichen Engagements bzw. lokaler Aneignung, die man in sehr unterschiedlicher Intensität wahrnehmen kann. Die Privatsphäre und der Bedarf nach Rückzug werden respektiert.

**B)** Die Bewohnerschaft der HafenCity verfügt über ein hohes Maß an kulturellem Kapital, d.h. hohe Bildungsabschlüsse und oftmals herausgehobene berufliche Positionen und in der Folge über große Artikulations- und Organisationsfähigkeiten. Von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung des sozialen Lebens in der HafenCity ist es daher, dieses Potenzial zu aktivieren und es für den lokalen Kontext produktiv werden zu lassen. Dies gelingt durch die Etablierung und die kontinuierliche Pflege intensiver und verlässlicher Kommunikationsstrukturen zwischen Planenden und Bewohnern. Zugleich wird darauf geachtet, deutliche Grenzen öffentlicher Unterstützungsmöglichkeiten zu setzen und Gestaltungsfelder aufzeigen, die eigendynamischen und selbstregulativen Prozessen durch Bewohner offenstehen. In solchen Konstellationen steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Bewohner ihr kulturelles Kapital aktivieren und die Herausforderung annehmen, sich selbst zu organisieren und konstruktiv das Quartier zu gestalten. Die oben beschriebene Haltung, Partikularinteressen im NIMBY-Stil durchzusetzen, bleibt dann eine Randerscheinung.

Als ein Beispiel der Aktivierung kulturellen, aber auch sozialen Kapitals kann die Entstehung der Vereins „Spielhaus HafenCity e.V.“ gelten: Im Rahmen eines von der HafenCity Hamburg GmbH durchgeführten Beteiligungsprozesses der Eltern und Kinder zur Gestaltung des ersten Spielplatzes der HafenCity war der Wunsch aufgekommen, auf dem Spielplatz ein Spielhaus zu integrieren. Die HafenCity Hamburg GmbH sagte zu, diese Idee zu unterstützen, wenn die Eltern sich bereit erklärten, an der Finanzierung mitzuwirken (Einwerbung von Spenden) und den Betrieb des Hauses zu organisieren. Aus diesem Anreiz heraus gründete sich der Verein und – was vor allem entscheidend ist – entwickelten sich ein starkes lokales Engagement und eine enge wohnortbezogene Vernetzung der Eltern in der HafenCity.

Das Beispiel der Nachbarschaft in der HafenCity zeigt anschaulich, dass Menschen mit viel kulturellem und/oder ökonomischem Kapital keineswegs notwendig erhebliche Defizite im Bereich des sozialen Kapitals und insbesondere des lokalen Engagements aufweisen. Diese Zuschreibung, wie sie auch bei Dangschat durchklingt, ist viel zu schematisch und verkennt die wesentlich komplexeren Bestimmungsmomente bei der Entwicklung sozialer Zusammenhänge. Im Einzelnen reichen die Motive für das Engagement von handfesten Eigeninteressen über verschiedene Formen der Selbstverwirklichung und den Wunsch nach gemeinsamem Handeln bis hin zur Faszination, am Wachsen der HafenCity aktiv teilhaben zu können.

**C)** Mit dem Zuzug in die HafenCity ist – wie oben dargestellt – ein deutlicher Distinktionsgewinn verbunden. Die starke mediale Präsenz der HafenCity und die täglichen Besucherströme bestärken die Bewohner darin, an einem besonderen und symbolisch hochgradig aufgeladenen Wohn-

ort zu leben. Die Exklusivität der HafenCity wird wahrgenommen und durchaus geschätzt. Die regional wie überregional intensiv beobachtete HafenCity bietet jedoch auch eine hervorragende Bühne für sehr grundsätzliche Kritik an falschen stadtpolitischen Akzentsetzungen, an sozialer Ungerechtigkeit und generell gesellschaftlichen Fehlentwicklungen, die sich in der HafenCity in Reinform erkennen ließen (siehe als ein Beispiel: Die Zeit 2009). Die infolge solcher oftmals stark zugespitzter Darstellungen polarisierte öffentliche Wahrnehmung des Projekts hat auch den Effekt, dass Bewohner immer wieder darüber klagen, wie leid sie es seien, sich für ihren Zuzug in die „versnobte“, „leblose“ und nur von den „sozial inkompetenten Superreichen“ bewohnte HafenCity rechtfertigen zu müssen. Auch wenn die Bewohner wissen, dass viele der im medialen Diskurs auftauchenden Aussagen nicht der Wahrheit entsprechen, müssen sie mitunter unangenehm erfahren, dass der Distinktionsgewinn mit einer nicht unerheblichen und teilweise belastenden Stigmatisierung des Wohnens in der HafenCity beglichen werden muss.

Positiv gesehen tragen beide Momente jedoch auch dazu bei, sich immer wieder mit dem eigenen Wohnort auseinanderzusetzen und das Außergewöhnliche des Wohnens in der HafenCity zu reflektieren. Zugleich stiftet der öffentliche Diskurs über die HafenCity in nicht unerheblichem Maß ein Gefühl der „Zusammengehörigkeit“ unter den Bewohnern, das zu Austausch und gemeinsamem Handeln anregt.

## **5. DIE RÜCKKEHR DES WOHNENS IN DIE INNENSTADT – EINE CHANCE FÜR DIE GESAMTE STADTREGION?**

Die zurückliegenden Ausführungen haben deutlich gemacht, welche Bedeutung die HafenCity mit ihrem vergleichsweise hohen Wohnanteil für die Entwicklung der Hamburger Innenstadt hat: Wohnen bildet nicht mehr eine Ausnahme, sondern wird zur Regel; Alltag mit der dazugehörigen sozialen Infrastruktur kommt in seiner gesamten Komplexität zurück in die City und damit verbunden gibt es auch wieder Anlieger, die lange vernachlässigte Aspekte für die Innenstadt einfordern und somit den Weg ebnen für innerstädtischen Wohnungsneubau auch außerhalb der HafenCity.

Aus Sicht der Stadtregion ist insbesondere zu betonen, dass die HafenCity ein Wohnungsangebot schafft, das in Hamburg bislang nicht ausreichend verfügbar ist: Haushalte mit anspruchsvollen und oftmals sehr komplexen Lebensentwürfen, die unterschiedliche Lebensbereiche flexibel vereinbaren wollen, finden in der HafenCity sehr gute Rahmenbedingungen. Es spricht daher im Übrigen auch manches dafür, dass die HafenCity aufgrund ihres spezifischen Wohnangebots potenziell dazu beiträgt, den Aufwertungsdruck auf einige stark nachgefragte innenstadtnahe Wohngebiete zu mindern; wie oben erwähnt, zeichnet sich bereits jetzt ab, dass die HafenCity einen Teil der dortigen Nachfrage absorbiert.

Darüber hinaus leistet die HafenCity ohne Frage einen wesentlichen Beitrag bei der Verfolgung des Ziels – sowohl in der Konkurrenz innerhalb der Stadtregion als auch im Wettbewerb mit anderen Stadtregionen –, einkommensstarke Haushalte in der Stadt zu halten oder sogar für diese zurückzugewinnen. Positiv zu bewerten sind dabei nicht allein der fiskalische Aspekt und die Bindung von artikulationsstarken Haushalten mit viel kulturellem und ökonomischen Kapital an die Innenstadt, sondern auch die Tatsache, dass sich Haushalte, die aufgrund ihres Einkommens viele Wohnoptionen hätten und sich z.B. auch in ein Eigenheim am Stadtrand mit großem Grundstück und einer das Private schützenden Umzäunung zurückziehen könnten, ganz bewusst für das Wohnen in der dicht bebauten, stark frequentierten und von vielfältigen „Störungen“ durch öffentliches, urbanes Leben begleiteten Innenstadt entscheiden. Ansätzen in Richtung von „abgeschotteten“ Wohnkonstellationen wird so zumindest eine Alternative gegenübergestellt.

Eine offene Frage ist, wie sich die HafenCity, die sich stadträumlich in einer gewissen Insellage befindet, künftig mit angrenzenden Quartieren vernetzen wird. Es gibt bereits jetzt Anzeichen dafür, dass der sozialräumliche Brückenschlag mittelfristig gelingen kann (etwa die Verlagerung der Grundschule aus der Altstadt in die HafenCity oder Feste, die im Zusammenwirken von Akteuren aus der Altstadt und der HafenCity entwickelt werden), doch ist dies sicher noch ein weiter Weg. Schwierig für eine ausgewogene Stadtpolitik ist ohne Frage auch die „Magnetwirkung“, die von der HafenCity ausgeht und in starkem Maße zur Konzentration von öffentlicher Aufmerksamkeit und Investoreninteresse führt. Zwar profitiert hiervon auch die Stadtregion insgesamt, doch ist es dessen ungeachtet eine hochbedeutsame Aufgabe der Stadtpolitik, Strategien des Ausgleichs und alternativer Akzentsetzungen zu entwickeln, um ein Auseinanderfallen der Stadtregion in sich dynamisch entwickelnde Bereiche einerseits und stagnierende bzw. Probleme kumulierende Quartiere andererseits zu vermeiden.

Inwieweit die HafenCity als Teil eines umfassenden Reurbanisierungstrends zu deuten ist, bleibt vorsichtig abzuwarten (vgl. Hesse 2008); unstrittig ist jedoch, dass in Hamburg Innenstadt – und nicht nur innenstadtnahe Quartiere – als Wohnstandort wiederentdeckt wird. Da sich der Kreis der Nachfrager nach dem neuen Wohnen in der Innenstadt keineswegs nur (oder auch nur überwiegend) auf internationale Kultur-, Medien- und Business-Eliten beschränkt, sondern einen sehr breiten, unterschiedlich motivierten, aber vielfach lokal stark verankerten Personenkreis umfasst, spricht zum jetzigen Zeitpunkt vieles dafür, dass sich in der HafenCity neue, sehr intensive und äußerst facettenreiche Formen innerstädtischen Alltags im Spannungsfeld von Urbanität und Nachbarschaft entwickeln werden.

## LITERATURVERWEISE

BODENSCHATZ, H. (HRSG.) (2005):

Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin. Berlin.

BRIGLEB, T. (2009):

City reloaded – Die Innenstadt verändert wieder einmal ihr Gesicht. In: Architektur in Hamburg. Jahrbuch 2009. Herausgegeben von der Hamburgischen Architektenkammer. Hamburg, S. 136-143.

BRÜHL, H. ET AL. (2005):

Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance? Difu-Beiträge zur Stadtforschung 41. Berlin.

VON BARSEWICH, A., KOFFER, B. (2004):

Living in Potsdamer Platz. Das Leben in einer Hochglanzbrochure. In: Berliner Blätter, 32. Sonderheft, S. 136-149.

DANGSCHAT, J. (2009): Das Down-Town-Syndrom. Über die Wiederbelebung der Innenstädte – aber zu welchem Preis? In: vhw, Forum Wohnen und Stadtentwicklung Heft 5, S. 255-257.

DIE ZEIT 2009: Der gelbe Planet. Heft 45, S. 15-19.

F+B GMBH 2003:

Belebung der Innenstadt – Chancen und Herausforderungen innerstädtischen Wohnens in Hamburg. Hamburg.

GLASZE, G., GRAZE, P. (2007):

Raus aus Suburbia, rein in die Stadt? Studien zur zukünftigen Wohnmobilität von Suburbaniten der Generation 50+. In: Raumforschung und Raumordnung Heft 5, 65, S. 467-473.

HAFENCITY HAMBURG GMBH (2008):

Soziale Prozesse in der HafenCity – ein zusammenfassender Zwischenbericht. Bearbeitung: Breckner, I., Gonzalez, T., Menzl, M. (Unveröffentl. Ms). Hamburg.

HESE, M. (2008): Reurbanisierung: Urbane Diskurse, Deutungskonkurrenzen, konzeptionelle Konfusion. In: Raumforschung und Raumordnung Heft 5, 66, S. 415-428.

HILTI, N. (2009):

Multilokales Wohnen: Bewegungen und Verortungen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2, S. 77-86.

KOEPPEL, B., MAI, R., SCHLÖMER, C. (2007):

Reurbanisierung in Ostdeutschland – möglicher Leittrend zukünftiger Stadtentwicklung? In: Geographische Zeitschrift, Heft 4, 95, S. 211-230.

LÄPPLE, D. (2005):

Phönix aus der Asche: Die Neuerfindung der Stadt. In: Berking, H., Löw, M. (Hrsg.): Die Wirklichkeit der Städte, Sonderband Soziale Welt 16, S. 397-413. Wiesbaden.

MENZL, M. (2007):

Leben in Suburbia – Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg. Frankfurt/New York.

MENZL, M. (2010):

Das Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit in der HafenCity: ein komplexer Balanceakt. In: Bruns-Berentelg, J., Eisinger, A., Kohler, M., Menzl, M. (Hrsg.): HafenCity Hamburg. Neue öffentliche Begegnungsorte zwischen Metropole und Nachbarschaft. Wien/New York.

SANDFUCHS, K. (2008):

Die Motive der Wohnstandortwahl und die Bewohnerstruktur innenstadtnaher Neubaugebiete am Beispiel von Hannover. In: Materialien zur Bevölkerungswissenschaft, Heft 125, S. 83-91.

SCHROER, M. (2006):

Räume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raums. Frankfurt.

SIEBEL, W. (2008): Wohnen in der Innenstadt. In: Deutsche Zeitschrift für

Kommunalwissenschaften, Heft 1, 47, S. 37-46. STATISTIKAMT NORD (2010): Struktur der Haushalte in den Hamburger Stadtteilen im September 2009. Statistik informiert Spezial III/2010. Hamburg/Kiel.

SIEDENTOP, S. (2008):

Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3/4, S. 193-210.

STEINFÜHRER, A., HAASE, A., KABISCH, S. (2009):

Reurbanisierungsprozesse zwischen Planung und Realität. Das Beispiel Leipzig. In: Kühn, M., Liebmann, H. (Hrsg.): Regenerierung der Städte. Strategien der Politik und Planung im Schrumpfungskontext, S. 176-194. Wiesbaden.

# DAS VERHÄLTNISS VON ÖFFENTLICHKEIT UND PRIVATHEIT IN DER HAFENCITY: EIN KOMPLEXER BALANCEAKT

## 1. EINLEITUNG

Öffentliche Räume sind seit jeher ein zentraler Betrachtungsgegenstand der Stadtforschung. Sie gelten als Orte des Austauschs, der Repräsentation von Individualität, der Begegnung mit Andersartigem. Die Präsenz von Räumen mit öffentlichem Charakter wird als entscheidendes Definitionsmerkmal der europäischen Stadt angesehen (vgl. zur Übersicht die Beiträge in: Selle 2003). Eine besondere Betonung erfährt bei vielen Autoren vor allem das produktive Wechselverhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit – so auch bei Hans Paul Bahrtdt: „Eine Stadt ist eine Ansiedlung, in der das gesamte, also auch das alltägliche Leben die Tendenz zeigt, sich zu polarisieren, d.h. entweder im sozialen Aggregatzustand der Öffentlichkeit oder dem der Privatheit stattzufinden. [...] Je stärker Polarität und Wechselbeziehung zwischen öffentlicher und privater Sphäre sich ausprägen, desto ‚städtischer‘ ist, soziologisch gesehen, das Leben einer Ansiedlung.“ (Bahrtdt 1961: 38 f.). Aus Sicht von Bahrtdt ist die Stadt (ähnlich wie der Markt) ein Ort, an dem Individuen im Prinzip frei entscheiden können, ob sie und, wenn ja, mit wem und zu welchem Zweck sie Kontakte aufnehmen wollen. Damit verbunden ist auch, dass städtische Sozialbeziehungen immer nur einen Ausschnitt der Person erfassen, während andere Teile verborgen bleiben. Die Stadt bietet damit – im Vergleich zum traditionellen Dorf – ein Sozialsystem der „unvollständigen Integration“, ein System, in dem nicht jeder alles über jeden weiß; sie wird durch diese positiven Formen der Distanz und der Anonymität zur zentralen Voraussetzung der Entfaltung von Individualität.

Gerade aufgrund der großen Bedeutung, die der städtischen Öffentlichkeit beigemessen wird, werden Wandlungsprozesse der öffentlichen Räume oder des Verhältnisses von Öffentlichkeit und Privatheit von vielen Forschern mit Sorge gesehen. Unabhängig davon, ob tatsächlich Anlass zu Sorge geboten ist, steht außer Frage, dass solche Wandlungsprozesse stattfinden, nicht nur weil sich stadt- oder freiraumplanerische Gestaltungsideale ändern, sondern insbesondere weil öffentliche Räume durch das Verhalten und Handeln von Menschen geprägt werden, das seinerseits wiederum in Abhängigkeit von vielschichtigen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Entwicklungstendenzen steht. Zwei viel diskutierte Aspekte seien an dieser Stelle exemplarisch hervorgehoben. So wurde in den letzten Jahren verschiedenen Facetten der Privatisierung öffentlicher Räume besondere Aufmerksamkeit zuteil (vgl. Selle 2003, Siebel 2007, Herlyn 2004). Ihren Ausgangspunkt hat diese Diskussion in den schon seit längerem zu konstatierenden Verlagerungstendenzen vormals zentraler Funktionen öffentlicher Räume (Markt, politischer Austausch, Freizeit, Kinderspiel): So entstanden und entstehen in großer Zahl überdachte, „eingehauste“ (Siebel) Örtlichkeiten, zunächst in Form von Kaufhäusern und Passagen, dann als Shopping Malls, Freizeit- oder Themenparks. Mit der Einhausung unmittelbar verbunden ist die Zunahme von Räumen, die privatem Hausrecht unterliegen und sich einer öffentlichen Einflussnahme weitgehend entziehen. Die Änderung des rechtlichen Status hat den Kritikern zufolge erhebliche Auswirkungen auf die freie Zugänglichkeit dieser Räume (aufgrund von Eintrittsgeldern oder dem Ausschluss bestimmter Personengruppen/ Aktivitäten), auf die normativen Standards hinsichtlich Sicherheit, Sauberkeit und adäquater Verhaltensweisen und damit auf den Charakter dieser Räume, die nicht mehr als öffentliche bezeichnet werden können (vgl. Wehrheim 2009).

Deutlich sichtbare Veränderungen im Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit – der vorliegende Bildband kann hier als Beleg dienen – werden auch hinsichtlich der akzeptierten „Codes urbanen Verhaltens“ (Siebel 2007: 83) festgestellt: Im öffentlichen Raum wird gegessen, geschlafen und geküsst, Handy-Nutzer lassen jeden an den Inhalten ihrer Gespräche teilhaben und auch die Kleidung weist kaum noch formalisierte Vorgaben auf. Offen bleibt die Bewertung dieser Wandlungsprozesse: Kritiker sehen hier ein „Vordringen informeller Umgangs- und Darstellungsformen, die eher in Richtung einer distanzlosen Intimisierung weisen“, als dass sie noch mit der Notwendigkeit zu „distanzüberbrückendem Verhalten der Repräsentation“ zu tun haben, wie es etwa Bahrtdt oder Simmel als typisch für Großstädter beschreiben (Herlyn 2004: 128).

Die Liste mit Befunden zu Veränderungsprozessen im Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit, insbesondere mit Hinweisen zur Auflösung der Polarität dieses Beziehungspaares, ließe sich noch problemlos verlängern und kontrovers diskutieren. Die folgenden Ausführungen knüpfen an diese Diskussion an, richten den Fokus jedoch auf Konstellationen des Verhältnisses von Öffentlichkeit und Privatheit in den bereits fertiggestellten Teilen der HafenCity – ein Fokus, der vor dem Hintergrund des konzeptionellen Anspruchs der HafenCity von großem Interesse ist.

Die HafenCity möchte „Stadt“ im engeren Sinne des Wortes schaffen und versteht sich daher als ein komplexer und – aus Sicht der einzelnen Nutzer – anspruchsvoller Standort, der vermeintliche Gegensätze zusammenbringt, wohl wissend, dass damit Reibungen und Konflikte verbunden sein können. Konkret bedeutet das, dass neben der Schaffung von 40.000 Arbeitsplätzen und der Bildung von zahlreichen Anlässen zum Besuch der HafenCity (Elbphilharmonie, Kreuzfahrtterminal, mehrere Museen, zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, temporäre Events) auch das Wohnen eine zentrale Rolle im Nutzungskonzept der HafenCity einnimmt. 2025 werden 12.000 Menschen in der HafenCity leben. Jede der vertretenen städtischen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, Kultur und Tourismus ist verbunden mit bestimmten Nutzungsansprüchen und -logiken, die es so gut wie möglich zu integrieren gilt. Das Kunststück besteht darin, die zum Teil stark divergierenden Bedarfe und Ansprüche der einzelnen Akteure so miteinander zu vereinbaren, dass die „Funktionslogik“ keiner der Nutzungen grundlegend blockiert wird, zugleich jedoch auch möglichst keine oder nur geringe Belastungen für andere Nutzungen erzeugt werden. Der komplexe Balanceakt, der in der HafenCity zu vollbringen ist, wirft vielerlei Fragen auf – im Folgenden wird insbesondere zwei Aspekten nachgegangen:

Wie verträgt sich gerade die sensible Wohnnutzung, die zugleich am stärksten die Sphäre des Privaten repräsentiert, mit der engen räumlichen Nähe zu den anderen genannten Nutzungen mit eher öffentlichem Charakter? Welche Muster der Anpassung, Aushandlung, Konfliktführung lassen sich erkennen?

Können sich in einem Raum, der in extrem starker Weise überlagert ist von kontrastierenden Nutzungsansprüchen, wohnortbezogene und nachbarschaftliche Beziehungen etablieren? Ist es möglich, sich Räume anzueignen, die in hohem Maße von einer weit über das Quartier hinausreichenden Öffentlichkeit in Anspruch genommen werden?

Bevor auf diese beiden Fragekomplexe eingegangen werden kann, ist es unumgänglich, zumindest in komprimierter Weise einige Eckpunkte zur Zusammensetzung der Bewohnerschaft – um die es im Folgenden ja schwerpunktmäßig gehen wird – zu benennen (vgl. ausführlicher: Menzl 2010). Auffällig an der HafenCity zum jetzigen, noch sehr frühen Zeitpunkt ist die Präsenz aller Altersgruppen, sodass eine nicht unerhebliche Vielfalt an Lebenslagen und Lebensentwürfen innerhalb des gehobenen bis oberen Einkommensspektrums konstatiert werden

kann. Neben jungen, aufstiegsorientierten Paaren und Singles, die ihren beruflichen Erfolg auch in ihrer Wohnsituation zum Ausdruck bringen wollen, haben sich bereits auch zahlreiche Familien für einen Umzug in die HafenCity entschieden. Anteilsmäßig stark vertreten sind zudem Paare im Alter von 50+, die sich nach dem Auszug der Kinder aus der gemeinsamen Wohnung neu orientieren, aber auch nicht mehr erwerbstätige Senioren, die mit dem Umzug in die HafenCity noch einmal einen neuen wohn-biografischen Abschnitt beginnen wollen. Ein großer Teil der ca. 1.500 Bewohner hat bereits vor seinem Zuzug in der Metropolregion Hamburg gewohnt. Angezogen werden die Bewohner insbesondere von dem unmittelbaren Wasserbezug, der räumlichen Nähe zum Zentrum der Stadtregion, den guten Möglichkeiten zur Vereinbarkeit von Wohnen, Arbeiten und Familie und schließlich auch dem nicht unwesentlichen Distinktionsgewinn, der mit einem Wohnsitz in der HafenCity verbunden ist. Für viele Bewohner bildet die neu entstehende HafenCity zudem den idealen Ort, um einen persönlichen wohnbiografischen Neuanfang zu starten. Die Alltagsmuster der Bewohner weisen bezüglich der Präsenz am Wohnort deutliche Unterschiede auf: Das Spektrum reicht von stark lokal ausgerichteten jüngeren Haushalten, die die HafenCity bewusst als Wohnstandort gewählt haben, um somit Wohnen und Arbeiten besser miteinander kombinieren zu können, über regelmäßig pendelnde und dabei zum Teil sehr lange Strecken zurücklegende Bewohner jeden Alters bis zu multilokalen Haushalten (Erwerbstätige, aber auch Pensionäre), die sich in unterschiedlichen Rhythmen an mehreren Wohnstandorten aufhalten.

## **2. NUTZUNGSMISCHUNG IM ALLTAG ODER: KONFRONTATIVE ZUSPITZUNG DES VERHÄLTNISSSES VON ÖFFENTLICHKEIT UND PRIVATHEIT**

In der Konzeption des Wohnens in der HafenCity ist die Sphäre des Privaten zugunsten der Öffentlichkeit deutlich zurückgedrängt worden. Dies belegt nicht nur die vergleichsweise hohe bauliche Dichte, sondern z.B. auch die Tatsache, dass die realisierten Freiräume grundsätzlich öffentlichen Charakter haben (oder zumindest halb öffentlichen Charakter, wie im Falle der den jeweiligen Bewohnern vorbehaltenen begrünten Gebäudeinnenhöfe). Der private Raum endet damit auf den Balkonen; alle Plätze, Promenaden und Fußwege haben öffentlichen Charakter oder sind – so sie sich formal in privatem Eigentum befinden – mit öffentlichem Wegerecht ausgestattet. Hinzu kommen zahlreiche weitere Spezifika des Wohnstandorts HafenCity, die aus der schon erwähnten kleinräumigen Überlagerung unterschiedlicher Nutzungen resultieren. Wie wird das Wohnen in der HafenCity in der Bewohnerschaft diskutiert? Leicht zugespitzt lassen sich zwei Haltungen unterscheiden:

Folgt man der Darstellung einiger Bewohner, so lassen sich zahlreiche Punkte anführen, die – vor allem infolge der starken Präsenz von Besuchern – zu einer erheblichen Reduktion der Privatsphäre beitragen: Den ganzen Tag sieht und hört man geführte Touristengruppen zu Fuß, auf Barkassen oder in Bussen; bis in die Wohnung hinein wird man von einer Geräuschkulisse aus privaten Unterhaltungen, Gastronomiebetrieb und Sportaktivitäten (Skaten, Basketball) verfolgt; geht man auf den Balkon, wird man gesehen oder steht im Dampf der einheizenden Traditionsschiffe; tritt man vor die Tür, muss man sich die wohnortnahen Freiräume mit „quartiersfremden“ Nutzern teilen; verlässt man das Haus mit dem Auto, gerät man bereits in der eigentlich Anliegern vorbehaltenen Straße in einen chaotisch anmutenden Parksuchverkehr der Besucher. Hinzu kommen regelmäßig stattfindende Veranstaltungen in den öffentlichen Räumen (Lesungen, Konzerte, Sportaktivitäten, Kinderprogramme, Märkte und die überregional wahrgenommenen Anläufe von Kreuzfahrtschiffen), welche die benannten Einschränkungen des Privaten noch weiter verschärfen.

Legt man als Vergleichsmaßstab hierzu das Wohnen in reinen Wohnsiedlungen zugrunde – und einige Bewohner tun dies –, so muss das Wohnen in der HafenCity als eine einzige Zumutung erscheinen. Vermeintlich selbstverständliche Standards und Normen des Wohnens werden missachtet, der öffentliche Charakter der HafenCity erscheint in hohem Maße übergriffig. Die Bedürfnisse derjenigen, für die eigentlich geplant werden sollte, werden missachtet. Diese Haltung mündet in der Konsequenz einerseits in Beschwerden bzw. in die Organisation von Maßnahmen zur Durchsetzung der eigenen Ansprüche. Andererseits tendieren diese Haushalte in ihrem Wohnalltag dazu, sich möglichst direkt – am besten über die Tiefgarage – in den privaten Raum zurückzuziehen, und entwickeln kaum Ambitionen, ihr Wohnumfeld näher zu erkunden oder es sich in kreativer Weise anzueignen. Das Quartier bleibt ihnen äußerlich. Bevor hierauf näher eingegangen wird, soll noch die zweite Haltung, gewissermaßen eine alternative Lesart der gleichen Konstellation, vorgestellt werden. Diese bestreitet nicht die Punkte, die in der ersten Lesart kritisiert werden, bewertet sie jedoch anders. Die Grundaussage lautet, dass die HafenCity nie eine „normale“ Wohnsituation bieten wird und man genau deshalb auch an diesen Ort gezogen ist. Die HafenCity vereinigt unterschiedliche Nutzungen in hoher Dichte und kleinräumiger Überlagerung an einem innerstädtischen, touristisch hoch attraktiven Standort. Jeder Bewohner müsse sich daraufhin befragen, ob diese Konstellation seinen Wohnbedürfnissen entspricht oder ob er sich damit überfordert. Der Anspruch, die erheblichen Vorteile des Wohnstandorts (Wasser- und Hafenbezug, zentrale Lage, Urbanität, Prestige) abschöpfen, daraus resultierende Belastungen jedoch vermeiden zu können, sei unangemessen: Die unmittelbare Nachbarschaft der Elbphilharmonie hat nun mal ein höheres Verkehrsaufkommen zur Folge; die hochwertige Gestaltung der Promenaden legitimiert sich nicht allein durch die Funktion, wohnortnaher Freiraum der Bewohner zu sein, sondern weil damit allen Bewohnern der Stadtregion ein neuer öffentlicher Zugang zur Elbe geboten wird; die Chance, Kreuzfahrtschiffe von seinem Wohnzimmer aus sehen zu können, hat die Präsenz von Touristen im Umfeld der Wohnung zur Folge; wer ein maritimes Wohnumfeld nachfragt, der muss auch dazu imstande sein, sich mit Lärm- und Geruchsemissionen durch Traditionsschiffe oder Sicht Einschränkungen durch historische Hafenkräne zu arrangieren. Die Liste ließe sich noch beliebig fortsetzen.

Auch die Vertreter dieser Lesart setzen sich intensiv und kritisch mit Aspekten auseinander, die aus ihrer Sicht noch verbesserungsbedürftig sind. Diese Auseinandersetzung erfolgt jedoch auf der Grundlage einer starken Identifikation mit dem Standort und dem Projekt HafenCity und in dem Wunsch, die Philosophie der HafenCity zu konkretisieren und mit Leben zu füllen. Dies äußert sich im Wohnalltag häufig in sehr intensiven Formen der individuellen oder kollektiven Nutzung der öffentlichen Räume: etwa in der Form, dass der Tee nicht in den eigenen vier Wänden, sondern im Rahmen eines Picknicks auf den Marco-Polo-Terrassen eingenommen wird oder dass abends der Bouleplatz oder die Außengastronomie – also der öffentliche und nicht der private Raum – zu einer Zusammenkunft mit Freunden genutzt wird. Im Fall von Konflikten suchen diese Haushalte den Dialog mit den planenden Akteuren, was nicht schwierig ist, da auch die HafenCity Hamburg GmbH in hohem Maße an einem kontinuierlichen und intensiven Dialog mit den ansässigen Akteuren interessiert ist. Konkret findet dieser wechselseitige Bedarf seinen Ausdruck in regelmäßigen Informations- und Diskussionsveranstaltungen für Bewohner, in einer hohen bilateralen Kommunikationsdichte und in der im Oktober 2009 erfolgten Gründung des Vereins „Netzwerk HafenCity e.V.“, in dessen Rahmen viele Detailfragen von kollektivem Interesse, die den Alltag des Lebens und Arbeitens in der HafenCity betreffen, diskutiert und im Geiste der Philosophie des neuen Stadtteils geklärt werden. Der Verein versteht sich dabei als Klammer verschiedener thematischer Arbeitsgruppen, als Initiator von Veranstaltungen und Festen, aber explizit nicht als Forum zur Umsetzung von Partikularinteressen einzelner Anlieger.

Während in der zweiten Haltung der Versuch unternommen wird, öffentliche und private Interessen zusammen zu denken und konstruktive Lösungen zu entwickeln, nimmt die erste Lesart öffentliche Übergriffe auf ihre Privatsphäre wahr, gegen die es sich zu wehren gilt. Dies geschieht auf unterschiedliche Weise: Wenn die unmittelbare Kommunikation in Form von Beschwerden und Forderungen nicht zum Ziel führt, wird entweder juristisch gegen den Missstand vorgegangen oder es wird der Versuch unternommen, eine größere Öffentlichkeit (innerhalb der Nachbarschaft, aber meist auch darüber hinaus) zu erreichen und den Vorgang zu skandalisieren. Das Ziel der Aktivitäten ist vordergründig darauf bezogen, als unzumutbar erscheinende Beeinträchtigungen der eigenen Wohnsituation abzuwenden, zielt de facto jedoch auf die Maximierung der eigenen „Raumprofite“ (Bourdieu) ab: Alles, was Lärm, Unordnung und Belästigung verspricht, gilt es fernzuhalten („Situationsrendite“); die Verfügung über „eigenen Raum“ – die Wohnung, aber auch das Umfeld und die freie Sicht – ist möglichst zu erhöhen („Okkupations- oder Raumbeliegungsprofite“); schließlich wird darauf gedrungen, dass die angesprochenen Missstände vordringlich – dem eigenen Status entsprechend – behandelt werden („Positions- oder Rangprofite“) (vgl. Bourdieu 1991: 31). Vor diesem Hintergrund lässt sich die beschriebene Haltung, die vermeintliche Übergriffe des Öffentlichen auf die Privatsphäre beklagt, auch ganz anders interpretieren: als ausgesprochen egoistische Versuche, die eigenen – privaten – Interessen auf den öffentlichen Raum auszuweiten, wobei meist völlig abstrahiert wird von den Auswirkungen, die diese Eingriffe auf die Konzeption des Ganzen (des öffentlichen Raumes, der urbanen Atmosphäre usw.) haben.

Eine besonders pikante Note bekommt diese Haltung durch die zunächst paradox anmutende zweite Ebene, auf der ihre Vertreter Öffentlichkeit auch wahrnehmen bzw. nutzen: Während die Präsenz einer Vielzahl von Menschen mit unterschiedlichen Interessen und Nutzungsmustern einerseits als Belastung erlebt wird, gegen die es sich abzugrenzen bzw. zu wehren gilt, bekommen die den öffentlichen Raum bevölkernden Menschen andererseits eine wichtige Funktion als aufmerksam beobachtendes Publikum. Deutlicher gesagt: Die Existenz von Öffentlichkeit macht es überhaupt erst möglich, die eigene Wohnkonstellation als Bühne zur Inszenierung von distinguiertem Individualität und hohem Status zu nutzen. Ganz wesentlich scheint bei der Interpretation dieser beiden Ebenen das Moment der Kontrolle zu sein. Die direkte Berührung mit den in ihrem Handeln mitunter schwer zu verstehenden und noch schwerer zu steuernden Menschenmengen weckt Unbehagen und das Verlangen nach Distanz; dagegen trägt die selbstkontrollierte Öffentlichkeit, die von der – im Vergleich zur öffentlichen Promenade deutlich erhöht gelegenen – Wohnung aus erlebt werden kann, entscheidend zur Erzielung des mit dem Wohnen in der HafenCity verbundenen Distinktionsgewinns bei.

Anzumerken ist noch, dass sich aus der beschriebenen Haltung, die oftmals ja auch mit dem Akronym Nimby (Not In My BackYard) bezeichnet wird, in der HafenCity bislang in keinem Fall eine „Bewegung“ oder wirklich kollektive Vorgehensweise entwickelt hat. Dies kann damit zusammenhängen, dass die egoistischen Motive bislang in der Regel völlig unverblümt vorgetragen wurden und so – über gleichermaßen betroffene und ähnlich denkende Personen hinaus – kaum mobilisierende Kraft entfalten konnten. Erfolgreiche Nimby-Bewegungen zeichnen sich jedoch gerade durch die Verbindung von „knallharten ego-zentrierten Interessen und Legitimierungsversuchen durch universalistische Normenbestände (die mindestens das Generalisierungsniveau von ‚Nachhaltigkeit‘ oder ‚Zivilgesellschaft‘ erreichen)“ (Matthiesen 2002: 177) aus.

Mindestens genauso schwer wie dieses „taktische Ungeschick“ wiegt vermutlich die Tatsache, dass bei allem Verständnis für einzelne Kritikpunkte das in der Nimby-Haltung zum Ausdruck kommende Desinteresse am „Ganzen“ in der Bewohnerschaft der HafenCity nicht mehrheitsfähig ist. Es überwiegt der Wunsch, sich mit dem Projekt HafenCity zu identifizieren, es mitzugestalten und nach konsensuellen Lösungen für noch bestehende Missstände oder auftauchende Konflikte zu suchen.

### 3. NACHBARSCHAFT IN DER CITY ODER: AUFWEICHUNG DER DICHOTOMIE VON ÖFFENTLICHKEIT UND PRIVATHEIT

Welche Formen sozialen Lebens entwickelten sich bislang in der Bewohnerschaft – und wie war dies möglich angesichts der starken Präsenz einer über das Quartier hinausreichenden Öffentlichkeit?

Der Wohnstandort HafenCity stellt in der Regel keine im Rahmen eines Wohnsuchprozesses gefundene Kompromisslösung dar, sondern bildet das bewusst ausgewählte Ziel des Umzugs. Entsprechend zieht ein großer Teil der Bewohner mit einer ausgesprochen positiven und offenen Grundstimmung, oft mit einer regelrechten Lust auf einen Neuanfang, zugleich aber auch mit einer großen Erwartungshaltung in die HafenCity ein. Aus dieser Ausgangssituation heraus erwachsen in der HafenCity sehr schnell unterschiedliche Formen nachbarschaftlichen Austausches. Es entstanden bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt Kommunikationswege und Netzwerke, die seither kontinuierlich weiter gewachsen sind und wesentlich zur Integration der später zugezogenen Bewohner beigetragen haben. Die wichtigsten Beispiele hierfür sind das schon 2006 gegründete digitale Bewohnerforum hafencityleben.de, die von einem Bewohner in Eigenregie betriebene und sowohl digital als auch in Print erscheinende HafenCity-Zeitung, zwei monatlich stattfindende Nachbarschaftstreffs, zu denen alle Bewohner eingeladen sind, oder die unter Bewohnern organisierten Feste (Anwohner-Trödelmarkt auf den Promenaden, Sommerfest für Bewohner und Beschäftigte im Kreuzfahrtterminal, Nikolausfeier auf den Pontons des Traditionsschiffhafens, diverse Hoffeste in den halb öffentlichen Innenhöfen) und Ausflüge. In diesen Aktivitäten spiegelt sich das starke Interesse, sich mit seinem Wohnumfeld auseinanderzusetzen und es mitzugestalten.

Aus den beschriebenen Kommunikationszusammenhängen und Netzwerken sind inzwischen auch bereits stärker formalisierte Formen des quartiersbezogenen Engagements erwachsen. Das Spektrum reicht von der Kunstkompanie HafenCity e.V., einem Verein, der künstlerische und kulturelle Projekte unterschiedlichster Art in der HafenCity realisiert, über den Sportverein Störtebeker SV bis zum Verein Spielhaus HafenCity e.V., der sich die Realisierung und den Betrieb des auf dem Spielplatz „Schatzinsel“ gelegenen Spielhauses zur Aufgabe gemacht hat. Kennzeichnend für einen Großteil der beschriebenen Aktivitäten ist, dass sie in Konstellationen (Einladung nur an die Quartiersöffentlichkeit, d.h. in der Regel Bewohner, mitunter auch Beschäftigte der HafenCity) bzw. in Räumen (z.B. Gemeinschaftsräume in zwei Gebäuden, Spielhaus) stattfinden, die weder eindeutig privat noch uneingeschränkt öffentlich sind. Ähnlich wie das andernorts bezogen auf Clubs oder Salons bereits beschrieben wurde (Lanz 2003, Steets 2008), sind also auch in der HafenCity Formen von „Hybridräumen“ entstanden, die sich nur an eine selektive Öffentlichkeit, die Quartiersöffentlichkeit, wenden.

Versucht man diese Aktivitäten einzuordnen, steht vermutlich außer Frage, dass es für den Aufbau tragfähiger Netzwerke, die Identifikation der Bewohner mit dem neuen Wohnstandort und die Aneignung der HafenCity als Alltagsraum äußerst wichtig ist, eine halb öffentliche Sphäre zu etablieren. Anders ausgedrückt: Die Entwicklung sozialen Lebens in der HafenCity kann sich nicht nur aus der Begegnung von Fremden, von Menschen mit unterschiedlichen Anliegen und Nutzungsansprüchen speisen, sondern bedarf verschiedener Ebenen der Begegnung und der Abgrenzung – eine davon ist die der Quartiersöffentlichkeit. Aus dieser Überlagerung resultiert eine besondere – im vorliegenden Bildband gut erkennbare – Qualität der HafenCity im Vergleich zu monofunktional strukturierten Innenstadtbereichen der Moderne: Sie ist zugleich ein Ort großstädtischer Anonymität und Urbanität wie auch der nachbarschaftlichen Vertrautheit und Begegnung.

## 4. FAZIT

Die HafenCity ist aufgrund ihres weit reichenden konzeptionellen Anspruchs ein einmaliger stadt-regionaler Teilraum. Es ist daher nicht möglich, normative Standards, die sich in anderen Teilbe-reichen der Stadt für das Verhältnis von Privatheit und Öffentlichkeit herausgebildet haben, auf die HafenCity zu übertragen: Die HafenCity ist weder ein reiner, in sich abgeschlossener Wohnort, der dem Rückzug ins Private und der Erholung dient, noch ist sie ein Ort, der ausschließlich oder auch nur überwiegend auf die Befriedigung von kulturellen und gastronomischen Bedürfnissen, von Unterhaltungsansprüchen oder Konsumwünschen einer breiten Öffentlichkeit abzielt. Erforderlich ist daher die Suche nach einer geeigneten Balance zwischen den unterschiedlichen Nutzungsan-sprüchen, nach individuellen Regelungen und lokalen Standards im Verhältnis von Privatheit und Öffentlichkeit. Das Ringen um normative Ordnungen hat immer viele Facetten; es geht – und das keineswegs nur in der HafenCity (vgl. Menzl 2007) – stets auch um Fragen von Macht und um Raumprofite, weshalb an dieser Stelle auch die vergleichsweise stark regulierende Rolle der Hafen-City Hamburg GmbH noch einmal explizit betont sei. Sie hat einerseits die Funktion, Bemühungen der Bewohner und anderer lokaler Akteure um die Aneignung öffentlicher Räume und die Ingang-setzung sich selbst regulierender Prozesse zu ermutigen und zu unterstützen (z.B. durch die Förde-rung von Halböffentlichkeiten), da diese in einem mit verschiedenenartigen Nutzungen beladenen Raum wie der HafenCity besonders schwierig zu organisieren sind. Andererseits ist es Aufgabe der HafenCity Hamburg GmbH, im engen Dialog mit den Anliegern als Anwalt der HafenCity-Philoso- phie zu fungieren und die Balance der verschiedenen Nutzungen im Auge zu behalten. Dazu ist es gleichermaßen notwendig, die sensible Funktion des Wohnens und damit die Sphäre des Privaten gegen Belastungen durch andere Nutzungen zu schützen, wie es erforderlich ist, die mitunter sehr weit reichenden Ansprüche privater Haushalte auf die öffentliche Sphäre zurückzuweisen. Es geht also sowohl um die Stimulierung von Aneignungsprozessen bzw. um die Ermöglichung einer Vielfalt verschiedenartiger sozialer Prozesse als auch um die Bewahrung dieser Vielfalt und z.B. den Schutz potenziell „schwächerer“ Nutzungen.

Resümierend lässt sich auch für die HafenCity feststellen, dass das Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit nicht mehr den dichotomen, stark polarisierten Charakter aufweist, den Bahrndt als entscheidendes Merkmal einer Großstadt identifiziert hat. Es sind sowohl Aufweichungen des Verhältnisses zu beobachten (starke Bedeutung von Hybridräumen; kollektive und dialogorientierte Aushandlung von Reibungen an der Schnittstelle von Öffentlichkeit und Privatheit) als auch kon-frontative Zuspitzungen um die Frage einer angemessenen Balance der beiden Sphären. Manches spricht dafür, dass heute nicht mehr – wie es Bahrndt annahm – die starke Polarität von Öffentlich- keit und Privatheit das entscheidende Definitionsmerkmal von Großstadt ist, sondern schlicht die Präsenz dieser beiden verschiedenen Sphären, ggf. erweitert um zusätzliche halb oder teilöffent- liche Bereiche, die Mischformen oder fließende Übergänge zwischen den beiden Extremen darstel- len. Nur die gut ausbalancierte Präsenz verschiedener Sphären und die selbstbestimmte Zugäng- lichkeit zu ihnen belassen den Individuen die großstadtypische Handlungsoption zu wählen zwischen Offenheit/Begegnung und Indifferenz/Rückzug (vgl. Schroer 2006: 245) – nur so bleibt den Individuen die Freiheit erhalten, sich selbst zu positionieren, sich etwa auf Interaktionen/ Gemeinsamkeiten mit anderen einzulassen, ohne jedoch am urbanen Treiben oder an nachbar- schaftlichen Aktivitäten zwingend mitwirken zu müssen. Bei aller Bedeutung, die urbanen Begeg- nungen, der Konfrontation mit Fremdem und der Herstellung von Öffentlichkeit für die Entstehung von Großstadt beizumessen ist, darf daher nicht vergessen werden, dass aus der Begegnungsmög- lichkeit kein Begegnungszwang im Sinne einer Unterminierung des Privaten erwachsen darf – das wäre nämlich nicht typisch für Großstadt, sondern für das traditionelle Dorf.

## LITERATURVERWEISE

BAHRDT, H.-P. (1961):

Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. Reinbek bei Hamburg.

BOURDIEU, P. (1991):

Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: Wentz, M. (Hrsg.): Stadt-Räume. Die Zukunft des Städtischen, Bd. 2, S. 25-34. Frankfurt/New York.

HERLYN, U. (2004):

Zum Bedeutungswandel der öffentlichen Sphäre – Anmerkungen zur Urbanitätstheorie von H.-P. Bahrndt. In: Siebel, W. (Hrsg.): Die europäische Stadt, S. 121-130. Frankfurt.

LANZ, S. (2003): Zwischen Entertainment-Mall und Themenpark Europäische Stadt.

In: Selle, K. (Hrsg.): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte. Ein Lesebuch für Studium und Praxis. 2. erw. und akt. Aufl.. Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur (= AGB Bericht Nr. 49), S. 151–159. Dortmund.

MATTHIESEN, U. (2002): NIMBY und LULU am Stadtrand – Bürgergesellschaftliche Streitformen um lokale Raumnutzungen und Raumkodierungen im engeren Verflechtungsraum. In: Ders. (Hrsg.): An den Rändern der deutschen Hauptstadt. Suburbanisierungsprozesse, Milieubildungen und biogra- phische Muster in der Metropolregion Berlin-Brandenburg, S. 173-185. Opladen.

MENZL, M. (2007):

Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg. Frankfurt/New York.

MENZL, M. (2010): Reurbanisierung? Zuzugsmotive und lokale Bindungen der neuen Innen- stadtbewohner – das Beispiel der HafenCity Hamburg. In: Dittrich-Wesbuer, A., Knapp, W., Osterhage, F. (Hrsg.): Post-Suburbanisierung und die Renaissance der Innenstädte – neue Entwicklungen in der Stadtregion. (In Vorbereitung). Dortmund.

SCHROER, M. (2006):

Räume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raums. Frankfurt.

SELLE, K. (HRSG.) (2003): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Kon- zepte. Ein Lesebuch für Studium und Praxis. 2. erw. und akt. Aufl.. Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur (= AGB Bericht Nr. 49). Dortmund.

SENNETT, R. (1986):

Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität. Frankfurt.

SIEBEL, W. (2007):

Vom Wandel des öffentlichen Raumes. In: Wehrheim, J. (Hrsg.): Shopping Malls. Interdisziplinäre Betrachtungen eines neuen Raumtyps, S. 77–94. Wiesbaden.

STEETS, S. (2008): „Wir sind die Stadt!“ Kulturelle Netzwerke und die Konstitution städtischer Räume in Leipzig. Frankfurt/New York

WEHRHEIM, J. (2009):

Der Fremde und die Ordnung der Räume. Opladen & Farmington Hills.

## HAFENCITY DATEN UND FAKTEN



- **GESAMTGRÖSSE:** 157 Hektar
- **LANDFLÄCHEN:** 123 Hektar
- mehr als 2,0 Millionen m<sup>2</sup> BGF
- 5.500 Wohnungen für ca. 12.000 Menschen
- Dienstleistungsflächen für über 40.000 Arbeitsplätze
- Erweiterung der Hamburger Innenstadt um 40%
- derzeit 67 Projekte entweder in Planung, im Bau oder bereits realisiert
- **ENTFERNUNG ZUM RATHAUS:** 800 Meter
- **VERKEHRSANSBINDUNG:** leistungsfähiges Straßennetz mit Anschluss an City und Autobahn, im Bau: neue U-Bahn-Linie U4 mit zwei Haltestellen (Betriebsstart: Herbst 2012)
- zehn Kilometer Kaipromenaden
- **ÖFFENTLICHE RÄUME:**
  - Magellan-Terrassen (fertiggestellt Juni 2005): 4.700 m<sup>2</sup>
  - Marco-Polo-Terrassen (fertiggestellt September 2007): 6.400 m<sup>2</sup>
  - Vasco-da-Gama-Platz (fertiggestellt September 2007): 2.700 m<sup>2</sup>
  - Lohsepark (in Planung): 4 ha
- **KULTUREINRICHTUNGEN:**
  - Elbphilharmonie (Konzerthalle, Hotel, Wohnungen, Fertigstellung 2012)
  - Internationales Maritimes Museum Hamburg (eröffnet seit Sommer 2008)
  - Science Center mit Wissenschaftstheater in Planung
- **BILDUNGSEINRICHTUNGEN:**
  - Grundschule mit Kindertagesstätte (in Betrieb seit Sommer 2009)
  - HCU HafenCity Universität (Fertigstellung 2012)
  - Kühne Logistics University (in Planung)
  - Weiterführende Schule (in Planung)
- **BESONDERE PROJEKTE (AUSWAHL):**
  - Hamburg-Amerika Zentrum (eröffnet 2009)
  - Designforum designport hamburg (Fertigstellung 2012)
  - Ökumenisches Forum (Fertigstellung 2012)
  - Dokumentationszentrum Hannoverscher Bahnhof zu NS-Deportationen (in Planung)

Luftbild HafenCity 2010 (Fotofrizz)





