

Marcus Menzl / Toralf González

Wohnalltag in der HafenCity

Lebensentwürfe, Alltagsmuster und Nachbarschaften
in der zentralen HafenCity



Abstract

Die vorliegende Studie untersucht auf Basis einer Interviewreihe mit Bewohnerinnen und Bewohnern der zentralen HafenCity die Wahrnehmung der zentralen HafenCity als Wohnstandort. Herausgearbeitet werden zunächst Zuzugsmotive und Lebensentwürfe von Personen verschiedener Haushaltstypologien sowie – daraus resultierend – Ansprüche, Zufriedenheit, Nutzungsmuster und Rauman eignungsprozesse in der HafenCity. Ausgehend von der Kernfrage, wie Identitätsbildung und Ortsbindung in einem neuen innerstädtischen Quartier erzielt werden können, werden Zusammenhänge zwischen nachbarschaftlichen Beziehungen und unterschiedlichen Bauherrentypologien bzw. Wohnformen dargestellt. Vergleiche mit einer von den Autoren im Jahr 2011 durchgeführten Erhebung in der westlichen HafenCity zeigen Kontinuitäten und Veränderungen in der Wahrnehmung der HafenCity als Wohnstandort.

Autorenkontakt

Prof. Dr. rer. pol. Marcus Menzl

Fachbereich Bauwesen – Soziologie der gebauten Umwelt
Technische Hochschule Lübeck – University of Applied Sciences
Mönkhofer Weg 239, 23562 Lübeck
E-Mail: marcus.menzl@th-luebeck.de
www.th-luebeck.de

Prof. Dr. rer. pol. Marcus Menzl ist seit 2017 Professor für Soziologie der gebauten Umwelt an der Technischen Hochschule Lübeck. Zuvor war er – neben bundesweit verschiedenen Tätigkeiten in Lehre und Forschung – von 2007 bis 2017 als Mitarbeiter der HafenCity Hamburg GmbH verantwortlich für die sozialen Entwicklungsprozesse der HafenCity, u. a. für Themen der Quartiersentwicklung, der sozialen Mischung, Inklusion, Netzwerkaufbau und Beteiligungsprozesse.

Dipl.-Soz. Toralf González, freiberuflicher Stadtforscher, war u. a. für die TU Hamburg-Harburg und die HafenCity Universität Hamburg tätig. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen auf akteurszentrierter qualitativer Forschung in den Themenfeldern Cityentwicklung, Suburbanisierung, lokale Ökonomien, Quartiers- und Migrationsökonomien. Beide Autoren verbindet eine langjährige Zusammenarbeit in verschiedenen Publikationen und Forschungsprojekten.

Impressum

Herausgeber

HafenCity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg

Redaktion

Brigitte Witthoefft, HafenCity Hamburg GmbH

Imprimatur

Presse-Dienstleistungen Hans-Jürgen Lipkow

Design

rock&stars digital GmbH

Bildnachweis

HafenCity Hamburg GmbH: S. 6, 9
Dipl.-Soz. Toralf González: S. 36

Hamburg, Juni 2020

© 2020 HafenCity Hamburg GmbH

Inhalt

Vorwort	4
Einleitung	6
1. Lebensentwürfe: Das Spektrum der neuen HafenCity-Bewohner	12
1.1 Zuzugsmotive: Warum ziehen die Befragten in die HafenCity?	14
1.2 Unterschiedliche Bewohnergruppen und ihre Neuorientierung in der HafenCity	16
2. Alltag in der Stadt: Mit welchen urbanen Ansprüchen ziehen die Befragten in die HafenCity?	26
2.1 Einbettungen in das städtische Leben	28
2.2 Der eigene Pkw als Prüfstein für einen urbanen Lebensstil?	29
2.3 Muster der Ortsbindung	31
2.4 Rauman eignungsprozesse im Verlauf	33
3. Nachbarschaft im Haus: Welche Formen und welche Bedeutung haben die nachbarschaftlichen Beziehungen?	38
3.1 Anonyme Nachbarschaft in „Investorenprojekten“	40
3.2 Hausgemeinschaften in Genossenschaften	42
3.3 Offene Nachbarschaft in Baugemeinschaften	45
Fazit	48
Literatur	52

Vorwort

Mit der HafenCity kehrt das Wohnen zurück in die innere Stadt und ihre lange Jahre hafenwirtschaftlich genutzten Wasserlagen. Rund 5.000 Menschen leben bereits hier, bis zu 15.000 werden es in wenigen Jahren sein. 35 Baukräne, die sich in den Quartieren Baakenhafen, Elbbrücken, Strandkai und Überseequartier drehen, zeugen von einer immensen Entwicklungsdynamik, die sich im kommenden Jahrzehnt auf den gesamten Transformationsraum der inneren Stadt, insbesondere auf den Grasbrook, aber auch auf Bereiche des Billebogens und der Veddel, übertragen wird.

So wie fortschreitende Stadtentwicklung immer Zwischenstände abbildet, gehört es zum Wesen von Publikationen, dass sie Entwicklungen jeweils in der Rückschau dokumentieren und damit aktuellen Wissensständen, Wahrnehmungen, Bewertungen und Einschätzungen zwangsläufig „nachlaufen“. Dies gilt auch für das vorliegende Diskussionspapier, das auf Interviewreihen mit Bewohnerinnen und Bewohnern der zentralen HafenCity aus dem Jahr 2016 basiert. Zwei Anmerkungen sind daher vonnöten.

Die erste betrifft den zeitlichen Kontext der Erhebung. Nach der Buchveröffentlichung „Wohnen in der HafenCity“ (Menzl u.a. 2011), die den Wohnalltag in der westlichen HafenCity im Untersuchungszeitraum 2006 bis 2010 dokumentierte, bildet diese Studie eine mittlere Entwicklungsphase des Wohnens in der HafenCity ab, die bereits umfangreiche Kurskorrekturen erfahren hat. Befand sich der Wohnungsbau der ersten vier Jahre mit frei finanzierten Eigentums- und Mietwohnungen überwiegend im gehobenen oder hohen Preissegment, wurde er, erstmals 2005, zunächst um Genossenschaften, Baugemeinschaften und Seniorenwohnungen erweitert, ab 2010 um geförderte Wohnungen, ab 2013 um das Segment des preisgedämpften Wohnungsbaus sowie gezielte Angebote für Familien und Studierende, für behinderte und pflegebedürftige Menschen. Diese Ausweitung des Angebots ist positiv – für die Stadt Hamburg, weil sie zur Reurbanisierung der Innenstadt und zur Bewältigung der Herausforderungen des demografischen Wandels einen wichtigen Beitrag leistet, aber auch für die HafenCity selbst, die dadurch mehr und mehr zu einem durchmischten, zukunftsweisenden, lebendigen Stadtteil wird. Insofern ist die Arbeit der Autoren keineswegs überholt oder veraltet, sondern eine wichtige Momentaufnahme dieses Entwicklungsstands und eine wertvolle Wissensquelle für ähnliche Entwicklungsphasen andernorts: für Ausschreibungen und Grundstücksvergaben, für Quartiersmanagementprozesse, Beteiligungsformate und den alltäglichen Austausch mit Bewohnerinnen und Bewohnern.

Die zweite Anmerkung betrifft die Formulierung „zentrale HafenCity“ in der Titelgebung und den damit verbundenen räumlichen Kontext der Studie. Zum Zeitpunkt der Erhebung verwies die Bezeichnung auf eine noch mehrere Jahre in der Zukunft liegende stadträumliche Zentralität und bildete keineswegs den Status Quo ab. Die Entwicklungslinie wurde markiert durch den neuen Lohsepark. Nur ein einziges Gebäude, das der Wohnungsbaugenossenschaft Bergedorf-Bille eG, reichte als „Außenposten“ an die westliche Parkseite heran. Die östlichen Quartiere waren noch gänzlich unbebaut, das künftige „Zentrum“ war noch eine Randlage.

Umso positiver stimmt es, dass sich trotz der noch fehlenden räumlichen Integration in vielen Aussagen der Befragten eine hohe Zufriedenheit mit dem Wohnstandort widerspiegelt. Es zeigt sich, dass die Nachjustierungen im Wohnungsbau, die seit der Frühphase der HafenCity-Entwicklung erfolgten, Früchte getragen haben und die Ausbildung von Nachbarschaften und Ortsaneignungsprozesse stärken, aber auch, dass noch wichtige Aufgaben sozialer „Kapitalbildung“ vor uns liegen.

Mit dieser Erkenntnis reicht die Studie im Ergebnis über die zeitlich und räumlich eng umrissene Bestandsaufnahme hinaus: Sie zeigt konkrete Bewältigungsansätze für die Ausbildung neuer Stadtquartiere, die auch für künftige Entwicklungsprozesse – nicht nur in der HafenCity und im Transformationsraum innere Stadt – bedeutsam sind.

Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre und – im Sinne der Reihe – anregende Diskussionen.

Prof. Jürgen Bruns-Berentelg
Vorsitzender der Geschäftsführung | HafenCity Hamburg GmbH

Einleitung

Im Jahr 2011 erschien die Publikation „Wohnen in der HafenCity“, die erstmals einen Einblick vermittelte, welche Menschen in der HafenCity wohnen und wie sich Nachbarschaft in dem jungen Stadtteil schrittweise herausbildet (Menzl u.a. 2011). Neun Jahre später veröffentlichen wir mit diesem Diskussionspapier erneut Ergebnisse einer empirischen Erhebung zum Wohnalltag in der HafenCity. Für diese neuerliche Publikation gibt es einige gute Gründe.

Der neue Stadtteil HafenCity entsteht auf einem 157 ha großen, innerstädtisch gelegenen und vormals durch hafen- und industriebezogene Nutzungen geprägten Areal. Aufgrund der Größe des neuen Stadtteils war immer klar, dass sich die Entwicklung über 25, vielleicht sogar 30 Jahre hinziehen würde. Über diese sehr lange Zeit hinweg kommt es selbstverständlich zu Wandlungsprozessen in der Ausrichtung und Schwerpunktsetzung der Entwicklung, die nicht ohne Folgen für die Bewohnerstruktur¹ bleiben. Fundamental ist dabei die Frage, nach welchen Kriterien Grundstücke durch die HafenCity Hamburg GmbH ausgeschrieben und nach Zustimmung der Kommission für Bodenordnung anhand gegeben werden. Wurden bis 2004 die Grundstücke noch im Höchstpreisverfahren vergeben, so ging die Gesellschaft danach zu Verfahren über, die der konzeptionellen Qualität der jeweiligen Projektentwicklungen deutlich mehr Gewicht einräumten. Die Grundstücke wurden im Fest- und ab 2010 verstärkt im Bestpreisverfahren (mit einer Gewichtung von 70 % Konzept und 30 % Preis) vergeben, sodass auch Baugemeinschaften und Genossenschaften zum Zuge kamen. Von der HafenCity Hamburg GmbH wurden zunehmend qualifizierende Anforderungen formuliert, z.B. hinsichtlich der Qualität der Innenhofgestaltungen, der Nutzung der Erdgeschosszonen oder der Integration von Gemeinschaftsflächen. Und nicht zuletzt wandelte sich die Haltung zum geförderten Wohnungsbau, der von der regierenden SPD zunächst kategorisch ausgeschlossen worden war, dann ab 2009 von CDU und Grünen mit einem Anteil von 20 % berücksichtigt wurde und der seit 2011 unter SPD-Regierung selbstverständlicher Bestandteil des Hamburger Drittmixes ist, der Mischung von je einem Drittel Eigentums-, Miet- und geförderten Wohnungen. Das Spektrum der Bauherren, der angebotenen Wohnformen und letztlich auch der Nutzer ist so schrittweise deutlich breiter und vielfältiger geworden.

¹In dieser Studie wird der besseren Lesbarkeit halber auf eine regelmäßige Verwendung der männlichen und der weiblichen Form verzichtet; gleichwohl beziehen sich die Ausführungen auf Angehörige beider Geschlechter.

Standortspezifika und Bewohnerstruktur

Diese Entwicklung wird durch die Lagespezifika des Bereichs der zentralen HafenCity, der in dieser Studie schwerpunktmäßig betrachtet wird, noch einmal deutlich unterstrichen. Es handelt sich in der zentralen HafenCity (anders als im westlichen Teil, der in den früheren Studien im Mittelpunkt der Untersuchungen stand) um Gebäude, die nur teilweise Wasserlage (zum Magdeburger Hafen) oder Parkblick (zum Lohsepark) aufweisen und die in Teilen an der viel befahrenen Shanghaiallee liegen. Im Gegensatz zur westlichen HafenCity ist das Einschränkung und Chance zugleich. Das Spektrum der angesprochenen Zielgruppen ist durch eine Vielfalt unterschiedlicher Wohnangebote deutlich ausgeweitet worden. Es umfasst hochwertige Eigentumswohnungen, die ersten geförderten Wohnungen der HafenCity, genossenschaftliche Wohnformen und mehrere Baugemeinschaften und reicht von vielen Familienangeboten über die meist als Wohngemeinschaft organisierten Wohnmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen bis hin zu der Wohn- und Lebensgemeinschaft des Ökumenischen Forums. Im Ergebnis sind nicht nur die sozioökonomischen, sondern auch die milieu- und altersspezifischen Unterschiede der Bewohner erheblich. In der zentralen HafenCity findet sich ein Mix an unterschiedlichen Lebensentwürfen, der in dieser Breite in der westlichen HafenCity trotz sozioökonomischer Differenzierung über genossenschaftlichen Wohnungsbau und Baugemeinschaften nicht anzutreffen ist.

Zu den Spezifika des Standorts und der veränderten wohnungspolitischen Ausrichtung in Bezug auf die Spreizung der Bauherrenvielfalt wie auch insbesondere in Bezug auf die Haltung zum geförderten Wohnungsbau kommt noch hinzu, dass in der zentralen HafenCity bereits zahlreiche Beobachtungen hinsichtlich der Förderung sozialer Nachbarschaften aus der westlichen HafenCity als Erfahrungswerte in die Entwicklung mit einfließen konnten. Das betrifft Themen wie z.B. die Gestaltung von Innenhöfen und von Erdgeschosszonen, aber auch die Erfahrungen aus der seit 2007 von der HafenCity Hamburg GmbH aktiv betriebenen sozialen Nachbarschaftsbildung (Aufbau von Netzwerken und Institutionen, Formen der Beteiligung und Mitwirkung, Organisation von Begegnung usw.). Insofern haben wir in der zentralen HafenCity eine gegenüber der westlichen HafenCity in mehreren wesentlichen Punkten veränderte Ausgangskonstellation, die eine neue Erhebung sinnvoll erscheinen ließ.

Fragestellung und Methode

Der Prozess der Nachbarschaftsbildung in der westlichen HafenCity war maßgeblich von der „Pioniersituation“ geprägt, die daraus resultierte, in einen Stadtteil ohne Supermarkt (Eröffnung 2010), ohne Schule (Grundschule ab 2009), ohne die gewohnten Dienstleistungen und ohne etablierte lokale Institutionen zu ziehen. Diese Herausforderung war ungewohnt und in hohem Maße verbindend. Die Menschen kamen schneller in Kontakt miteinander („wie auf dem Dorf“), waren bereit, sich im lokalen Kontext zu engagieren, und identifizierten sich mit ihrem Quartier, das viele Hamburger noch gar nicht so recht kannten, das dennoch in der städtischen und medialen Öffentlichkeit häufig skeptisch bis ablehnend kommentiert wurde.

Diese Rahmenbedingungen treffen auf die zentrale HafenCity nicht mehr zu, sodass sich die Frage stellt, wie sich Nachbarschaft hier konstituiert. Was verbindet die Bewohner der zentralen HafenCity? Knüpfen sie an die westliche HafenCity an oder grenzen sie sich eher ab und versuchen eigene Nachbarschaftsstrukturen aufzubauen? Gibt es besondere Orte, die maßgeblich zur Herausbildung eines Quartiersbewusstseins beitragen können? Ist der Umzug in die HafenCity überhaupt noch etwas Besonderes, unterscheidet er sich noch signifikant von einem Umzug nach Eppendorf, Uhlenhorst oder Rissen?

Die HafenCity wird in vielerlei Hinsicht komplexer. Wie sich dies in der Zusammensetzung der Bewohnerschaft, in ihren alltäglichen Dispositionen und in ihren Haltungen zur HafenCity als Wohnquartier und als Nachbarschaft ausdrückt, liegt als zentrale Fragestellung dieser Untersuchung zugrunde.



Aus den eingangs genannten Gründen ist die zentrale HafenCity ein überaus lohnender Ort für eine neuerliche empirische Studie, die sich einreicht in die seit 2006 praktizierte sozialwissenschaftliche Begleitforschung der HafenCity. Begonnen hatte diese Form des Monitorings mit einer Interviewserie mit frisch eingezogenen oder kurz vor dem Umzug stehenden Haushalten am Sandtorkai und Kaiserkai. Es folgten vertiefende Interviewserien zu Familien, multilokalen Haushalten, Senioren und Jugendlichen. Ergänzend wurden zudem ethnografisch ausgerichtete Studien angefertigt, etwa die Fotodokumentation zur Nutzung der öffentlichen Räume (Bruns-Berentelg u. a. 2010) oder eine Analyse zu den Interaktionsprozessen an ausgewählten öffentlichen Plätzen der HafenCity. Das Anliegen all dieser von der HafenCity Hamburg GmbH initiierten Aktivitäten war es, eine fundierte und wissenschaftlich valide Grundlage zu schaffen, um aus den Effekten des eigenen Handelns lernen und so den Entwicklungsprozess der HafenCity angemessen fortschreiben zu können.

Die vorliegende Studie basiert auf einer neuerlichen empirischen Erhebung, die im Jahr 2016 durchgeführt wurde. Das Sample umfasste insgesamt 18 Haushalte, wobei nach Möglichkeit alle Haushaltsmitglieder in das Interview einbezogen wurden (somit wurden in der Summe 30 Personen interviewt). Alle Interviewpartner verbindet, dass ihr Wohnsitz in der zentralen HafenCity liegt (vgl. Abb. 1). Darüber hinaus überwiegen Unterschiede: Die älteste Gesprächspartnerin war 78 Jahre alt, der jüngste neun Jahre; es wurden Interviews mit Ein- oder Zwei-Personen-Haushalten, mit Familien sowie mit einer Wohngemeinschaft geführt; einige Haushalte leben in geförderten Wohnungen, andere in Baugemeinschaften, frei finanzierten Eigentums- oder Genossenschaftswohnungen. Auch die Berufe der Befragten sind komplett unterschiedlich, auffallend ist allein, dass die Selbsteinordnung Hausfrau nicht ein einziges Mal vorkam.

Methodologisch wurde erneut eine qualitative Erhebung gewählt, da es das Ziel der Studie war, relevante Argumentations- und Handlungsmuster der Beteiligten herauszuarbeiten und so wesentliche Strukturen der Bewohnerschaft der zentralen HafenCity zu identifizieren. Verteilungseffekte einzelner Phänomene interessierten allenfalls am Rande. Als konkretes Erhebungsverfahren wurde die Methode der problemzentrierten Interviews ausgewählt (vgl. Menzl u. a. 2011: 41). Eine Besonderheit der Interviews

Abb. 1: Der Flächenentwicklungsstand der HafenCity im Jahr 2016. Markiert sind die Wohngebäude der zentralen HafenCity, unter deren Bewohnern die Interviews erfolgten. Die fertiggestellte Bebauung (lila eingefärbt) reichte zur Zeit der Befragung bis an die Westseite des Lohseparks. Weiter östlich befanden sich erst wenige Gebäude im Bau (rot eingefärbt), die meisten in vorlaufenden Planungsphasen.

war ihr phasenweise dialogischer Charakter, da einige Gesprächspartner mitunter auch ihrerseits Fragen an die Interviewenden stellten und deren Wissensvorsprung als Vertreter der Hafencity Hamburg GmbH abzuschöpfen versuchten. Die Suche nach Interviewpartnern erfolgte über ein Schreiben, das in den Briefkästen der entsprechenden Häuser in der zentralen Hafencity verteilt wurde. Die etwa 60- bis 90-minütigen, in Ausnahmefällen auch 120 Minuten dauernden Interviews fanden in der Regel in den Wohnräumen der Gesprächspartner statt, in einigen Fällen auch in den Geschäftsräumen der Hafencity Hamburg GmbH.

In den Interviews wurden insbesondere die Gründe thematisiert, in die Hafencity zu ziehen, es wurden erste Alltagserfahrungen am neuen Wohnort reflektiert, die Erfahrungen mit Nachbarn diskutiert und Ideen für die weitere Aus- und Mitgestaltung der sozial gemischten Nachbarschaft und des Stadtteils ausgetauscht. Von Interesse waren auch die Einschätzungen zum Mobilitätsverhalten am Wohnstandort, das aufgrund der Citylage, eines reduzierten Stellplatzschlüssels (von z.T. nur 0,6 Stellplätzen pro Haushalt) und einer hohen Verfügbarkeit anderer Optionen (Rad, auch StadtRad, ÖPNV, seit 2012 U4 in Betrieb) Umstellungen nahelegt. Und schließlich wurde auch die öffentliche Wahrnehmung der Hafencity thematisiert, da diese den Neubewohnern des Stadtteils seit der Umzugsentscheidung oft und intensiv gespiegelt wird.

Neben den genannten Haushalten wurden auch Interviews mit zwei im Quartier ansässigen Leiterinnen von Kindertagesstätten sowie mit dem Vorstand einer als Bauherr im Quartier vertretenen Wohnungsbaugenossenschaft geführt. Diese Interviews lieferten insbesondere wichtiges Kontextwissen für die Interpretation der Haushaltsinterviews.

An der Erarbeitung der von der Hafencity Hamburg GmbH initiierten und finanzierten Studie war neben Marcus Menzl, der das empirische Projekt konzipierte, die Interviews führte und für die erzielten Ergebnisse die Verantwortung trägt, zunächst insbesondere Caroline Manz beteiligt, die im Rahmen eines Praktikums bei der Hafencity Hamburg GmbH den empirischen Prozess koordinierte, an den Interviews beteiligt war und bis zum Ende ihres Praktikums auch zur Auswertung stark beitrug. Nach ihrem Ausscheiden stieg Toralf González in den Arbeitsprozess ein und brachte die Studie in eng abgestimmter Zusammenarbeit mit Marcus Menzl zu Ende.

Das Diskussionspapier zum Wohnalltag in der zentralen Hafencity bemüht sich durchgehend, möglichst anschaulich – und das heißt eng am empirischen Material – zu argumentieren, weshalb viele Zitate aus den Interviews in das Dokument aufgenommen wurden. Der entstandene Text untergliedert sich in drei größere Blöcke. Im ersten Kapitel wird die Diversität der in der Hafencity vertretenen Lebensentwürfe herausgearbeitet. Die Darstellung der Alltagsmuster und Wohnvorstellungen der betrachteten Haushalte belegt anschaulich die inzwischen entstandene Mischung in der Bewohnerstruktur und zugleich die Vielfalt von Wahrnehmungen des Wohnstandorts Hafencity und der daraus resultierenden Ansprüche an ihn. Im zweiten Kapitel widmen wir uns der Frage, wie zentrale (alltagspraktische, aber auch eher atmosphärische) Herausforderungen des Wohnens im innerstädtischen Kontext von den Protagonisten der Studie bewältigt werden. Unter anderem geht es um die Organisation von Mobilität und um die Frage, wie es möglich ist, sich einen durch viele Nutzungen gleichzeitig geprägten Ort wie die Hafencity anzueignen, punktuell mitzugestalten und zu einem Zuhause werden zu lassen. Abschließend gehen wir im dritten Kapitel der immer wieder vertretenen These nach, dass die Auswahl der Bauherren weitreichende Implikationen auf die Zusammensetzung der Bewohnerschaft und auf Art und Intensität der entstehenden Nachbarschaft hat. Hierzu werden wir in einige der in der zentralen Hafencity realisierten Gebäude „hineinzoomen“ und die jeweiligen Formen von Nachbarschaft herausarbeiten.

1. Lebensentwürfe: Das Spektrum der neuen HafenCity-Bewohner

Die Bewohnerschaft der HafenCity wird vielfältiger – aber was heißt das? Wie drückt sich diese Vielfalt aus, wer bewohnt die neu entstandenen geförderten Wohnungen, was bedeutet die soziale Mischung für die Nachbarschaft, was für die öffentliche Wahrnehmung des Stadtteils? Diese Fragen waren der entscheidende Anlass für die empirische Erhebung zum Wohnen in der zentralen HafenCity. Ähnlich wie in den früheren Studien gefragt wurde, welche Menschen sich aus welchen Gründen für eine Wohnung in der HafenCity entscheiden, soll dieses sehr grundlegende Erkenntnisinteresse nun erneut eine zentrale Rolle spielen.

Als Hintergrund sollen zunächst die in den früheren Interviewserien gewonnenen Erkenntnisse zur Bewohnerstruktur der westlichen HafenCity zusammengefasst werden. Die Wohnungen am Sandtorkai (ab 2005) und am Kaiserkai (ab 2007) waren größtenteils auf Bewohner der mittleren bis gehobenen Mittelschicht zugeschnitten. Eine relevante Gruppe waren vor allem Paare ab einem Alter von 60 Jahren, die nach Ende des Berufslebens des Ehemanns den Hamburger Stadtrand oder andere Städte verlassen und in der HafenCity einen Neuanfang in einer großzügigen Wohnung wagen wollten. Eine weitere Gruppe bildeten beruflich erfolgreiche Singles und Paare ab ca. 35 Jahren, die das Pionierdasein reizte und die dafür auch bereit waren, eine Fünf-Zimmer-Wohnung in Eppendorf zu verlassen, oder die, aus dem Ausland zurückkehrend, hier ein neues, aufregendes Domizil suchten. Die kleinere Teilgruppe der jüngeren, aber schon vergleichsweise wohlhabenden Singles und Paare sah in der noch jungen HafenCity häufig die Möglichkeit für ein gewinnbringendes Investment in Wohneigentum, während die eigene Wohndauer aufgrund der immer möglichen beruflich bedingten Mobilität offenblieb.

Die Option, in der HafenCity eine (noch günstige) Wohnung zu kaufen, bevor der Stadtteil überhaupt Konturen angenommen hatte, bot kurzzeitig auch Doppelverdienern aus der mittleren Mittelschicht (die sich selbst als „normal“ bezeichnen) die Möglichkeit, in die HafenCity zu ziehen, zumeist kinderlose Paare um die 50 Jahre. Ebenso boten die ersten, allerdings noch durchweg auf Eigentum basierenden Baugemeinschaften Zuzugsmöglichkeiten für mittlere Einkommensgruppen, da die vergleichsweise moderaten Grundstückspreise das zuließen. Z.T. wiesen diese Haushalte eine nicht ganz so statusorientierte Lebenseinstellung auf. Die prägendste Variation der Bewohnerschaft erfolgte über die Einbindung der Genossenschaften, insbesondere die Gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaft Bergedorf-Bille, weil dadurch z. B. auch Paare und Familien aus den beliebten Innenstadtvierteln in die HafenCity zogen.

Ausgehend von den früheren Erhebungen in der westlichen HafenCity wird im Folgenden der Frage nachgegangen, welche anderen und gleichen Wahrnehmungen und Haltungen sich bei den Bewohnern der zentralen HafenCity zeigen. Hierzu wird zunächst die Frage nach den Zuzugsmotiven gestellt, d.h. warum gerade die HafenCity als Wohnstandort gewählt wurde. Diese Fragestellung wurde in der Interviewserie mit der Zielsetzung verknüpft, eine Hierarchisierung der Zuzugsmotive vorzunehmen und so zu definieren, welche Aspekte eine besonders große und welche eine eher nachgeordnete Rolle gespielt haben. Das Ergebnis dieser bewertenden Abfrage werden wir gleich zu Anfang vorstellen, ergänzt um einige differenzierende Beobachtungen zu den Motiven. Beginnend im darauffolgenden Abschnitt 1.2 werden die Haushalte des ausgewählten Samples und ihre Perspektiven auf die HafenCity dann näher beschrieben und genauer unterschieden.

1.1 Zuzugsmotive: Warum ziehen die Befragten in die HafenCity?

Die in den früheren Studien identifizierten Zuzugsmotive (Menzl u.a. 2011: 92f.) wurden in der neuen Studie vergleichend bewertet. Die Befragten wurden aufgefordert, diese Zuzugsmotive auf einer Benotungsskala von „1“ (sehr wichtig) bis „5“ (unwichtig) einzuordnen. Die abgefragten Motive lassen sich in allgemeine Standortmerkmale, die für die HafenCity charakteristisch sind und für alle Zuziehenden gleichermaßen gelten, und in individuellere, nur auf einzelne Befragte zutreffende Motive unterteilen. In der zweiten Dimension polarisieren die Zustimmungswerte, da die Aussagen entweder eindeutig oder gar nicht zutreffen, sodass die hier dargestellten Durchschnittswerte insgesamt niedriger ausfallen als in der ersten Gruppe der Standortmerkmale.

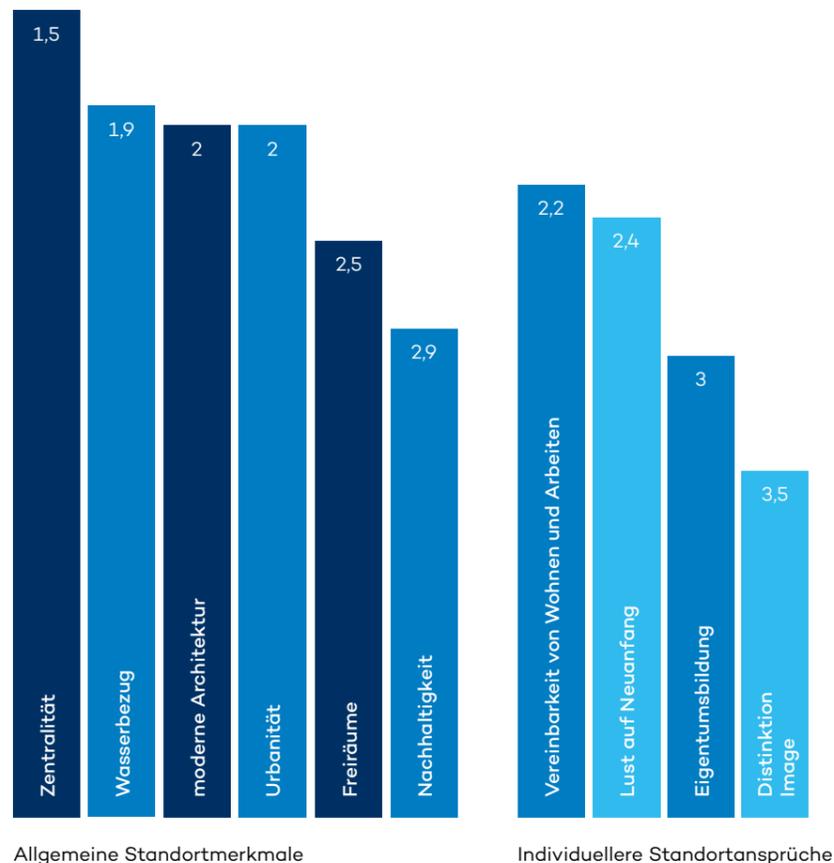


Abb. 2: Bewertung der Zuzugsmotive durch die interviewten Bewohner der zentralen HafenCity. Dominierend bei der Wohnstandortentscheidung sind die Motive der Zentralität und der Vereinbarkeit von Wohnen und Arbeiten.

Das Zuzugsmotiv mit der höchsten Zustimmung ist die Zentralität der HafenCity, gefolgt von den Motiven Wasserbezug, moderne Architektur und Urbanität. Letztere wurde allerdings sehr häufig mit Zentralität gleichgesetzt, weshalb dieser Begriff als zu unscharf gelten kann. Die Qualität der Freiräume und die Nachhaltigkeit der HafenCity scheinen aus Sicht der Befragten eher „weichere“ Standortvorteile zu sein, die für die Umzugsentscheidung weniger wichtig sind. In der Gruppe der individuelleren Motive sind die Zustimmung für die Vereinbarkeit von Wohnen und Arbeiten und die Bedeutung des Neuanfangs am höchsten. Obwohl diese Motive jeweils nur für einen Teil der Befragten relevant sind, ist die durchschnittliche Bedeutung immer noch größer als die der Nachhaltigkeit, die eher hingenommen als bewusst gesucht wird. Auffallend ist die geringe Bedeutung des Motivs Distinktion/Image. Anders als in den früheren Studien wurde es in den Interviews häufig als vollkommen unwichtig bezeichnet. Möglicherweise ist dies auf veränderte Präferenzsysteme der neuen Bewohner zurückzuführen, vielleicht aber auch nur darauf, dass dies ein Motiv ist, das man nicht unbedingt in den Vordergrund stellt.

Vor der Bewertung hatten die Befragten die Möglichkeit, ihren Zuzug in die HafenCity differenziert darzustellen. Die Abwägungsprozesse machten besonders deutlich, wie attraktiv den Zuziehenden die HafenCity im Vergleich zu möglichen Alternativen erscheint und dass der Stadtteil daher in der Regel auch schnell als bevorzugte Wahl feststand. Die HafenCity wird von den meisten Befragten innerhalb Hamburgs als einzigartiger Wohnort angesehen. Das liegt vor allem an den drei Standortmerkmalen mit der höchsten Zustimmung (Zentrumsnähe, Wasserbezug und moderne Architektur), die nicht nur einzeln, sondern gerade in ihrer Kombination das Besondere und Einmalige der HafenCity ausmachen. Attraktive Neubauten an anderen Standorten sind den Befragten häufig nicht zentral genug oder es fehlt die Atmosphäre des Wassers. Andere zentral gelegene Wohnquartiere bieten dagegen zu selten attraktive Neubauten.

Eine weitere Facette der Einzigartigkeit ist, dass es für das Wohnen in der HafenCity innerhalb Hamburgs keinen Vergleichsstandort und keine Erfahrung gibt, auf die man sich beziehen könnte. Wer hier wohnt, kann sich als Teil eines exklusiven Zirkels fühlen. Der Pionierstatus hingegen hat sich im Vergleich zu den früheren Interviews stark abgeschwächt. In der zentralen HafenCity wird er nur noch vereinzelt angesprochen, vermutlich wegen der im Vergleich zum Kaiserkai inzwischen stark ausgebauten sozialen und versorgungsbezogenen Infrastruktur.

Auffallend in den Gesprächen ist die Verknüpfung von standortbezogenen und individuellen Zuzugsmotiven. Der neue Stadtteil scheint sich gerade für ältere Menschen aus dem etablierten Bürgertum besonders für einen wohnbiografischen Neuanfang zu eignen, weil hier, anders als an der Alster und in den Elbvororten, keine alteingesessene Bevölkerung existiert. Die Bewohner der HafenCity, die hier ebenso wie man selbst neu sind, werden als sozial offener und aufgeschlossener angesehen. Somit steht der junge, dynamische und sich neu erfindende Stadtteil auch als Symbol für eine weitreichende biografische Entscheidung.

Bemerkenswert ist zudem, dass der HafenCity trotz oder gerade wegen ihrer Zentralität eine besondere Wohn- und Lebensqualität zugeschrieben wird. Aufgrund der noch geringen Bevölkerungszahl wird sie trotz der Citynähe häufig als dörflich erlebt. Die Wohnungen und Freiräume bieten z.B. attraktive Möglichkeiten des Rückzugs, der Erholung und der Naturerfahrung, was in der positiven Wertung Mängel bei der Abwicklung des Alltags (z.B. durch die noch unzureichende Versorgung mit spezifischen Dienstleistungen und Produkten) oder die zuweilen auftretende Kritik an der Architektur überdeckt.

Während sich die genannten Differenzierungen von Zuzugsmotiven in ähnlicher Weise auch in den früheren Studien fanden, lassen sich weitere vier Aspekte benennen, die tatsächlich neu sind oder eine weitaus gewichtigere Rolle spielen. Erstens erreicht die Anziehungskraft der HafenCity verstärkt Bewohnermilieus, die bislang die innerstädtischen Altbauquartiere einem Neubauviertel vorgezogen haben – die HafenCity erscheint zunehmend attraktiv für Menschen, die urbane und hedonistische Lebensstile praktizieren und großen Wert auf eine individuelle Selbstverortung legen.

Hochinteressant ist zweitens die individuelle Auseinandersetzung mit dem Image der HafenCity, die auch in früheren Studien schon Thema war, jetzt aber noch einmal einen neuen Dreh bekommt. Die Wahrnehmung, dass das zentrumsnahe Wohnen am Wasser in einer modernen Wohnung etwas Besonderes darstellt, ist weit verbreitet und bietet ein hohes Identifikationspotenzial. Oft haben die Bewohner schon beim Einzug ein sehr positives und emotionales Verhältnis zum neuen Wohnort. Andererseits sind sie in ihrem nicht wohnortbezogenen sozialen Umfeld häufig mit negativen stereotypen Aussagen zur HafenCity konfrontiert und geraten unter Rechtfertigungsdruck. Die Bedeutungen, die die Befragten dem privilegierten Status als HafenCity-Bewohner beimessen, sind jedoch sehr verschieden. Wer wie die wohlhabenden Senioren schon vorher in einem herausgehobenen Wohnumfeld gelebt hat, misst dem gesamten Thema vergleichsweise wenig Bedeutung bei. Ganz anders reagiert das Milieu der bürgerlichen Mitte: Eine Beamtin freut sich über den besonderen Wohnort („Ich bin auch stolz darauf, dass ich sage, ich wohne jetzt hier“) und hofft, die einzige Lehrerin im Umfeld zu sein. Eine Bankkauffrau kommt ins „Schwärmen“, wenn sie von der HafenCity redet, während ihr Mann „schüchtern“ reagiert, weil er in seinem Bergedorfer Umfeld auf Ablehnung gestoßen ist („Wie kannst du da hinziehen?“). Die neuen Bewohner, die aus der Innenstadt zugezogen sind, reagieren ebenfalls auf verschiedene Weise: Ein Interviewter aus dem St.-Pauli-Milieu ärgert sich über die kritische Fremdwahrnehmung und wird wütend angesichts der „fürchterlichen“ Berichterstattung; allerdings können Bewohner, die Milieus angehören, in denen eine urbane Selbstverortung vorteilhaft ist, im Allgemeinen mit einer differenzierten Reaktion ihres Umfelds rechnen, wenn sie an den „spannenden“ Wohnort HafenCity ziehen. Menschen mit einem hedonistischen Lebensstil können selbstbewusst Vorzüge aufzählen, die nichts mit dem klassischen Distinktionsgewinn gemein haben („In zehn Minuten bin ich mit dem Bus auf der Reeperbahn. Das schafft keiner von meinen Freunden, egal wo sie wohnen“).

Gänzlich neu im Vergleich zu den früheren Erhebungen sind drittens dezidierte Binnendifferenzierungen innerhalb des Stadtteils HafenCity: Am Kaiserkai möchte man auf gar keinen Fall wohnen, aber hier, in der zentralen HafenCity, ist das etwas anderes, es ist normaler, sozialer und grüner. Die eigene Wohnlage wird aufgewertet, aber nicht nur in Abgrenzung zu anderen Hamburger Stadtteilen, sondern auch in Abgrenzung zu Lagen innerhalb der HafenCity. Diese Aussagen können u.a. so interpretiert werden, dass die in der zentralen HafenCity weniger direkt vorhandene Wassernähe kompensiert wird durch andere breit akzeptierte Vorzüge.

Der vierte Aspekt, der bei differenzierter Analyse der Zuzugsmotive auffällt, ist die spezifische Wahrnehmung des Stadtteils durch die interviewten Haushalte, die in die geförderten Wohnungen gezogen sind. Sie sind nicht etwa glücklich darüber, in einem Stadtteil gelandet zu sein, dessen Image ihren eigenen sozialen Status übersteigt, sondern sind eher trotz als wegen der HafenCity in den Stadtteil gezogen. Ausschlaggebend war die Möglichkeit, eine geeignete geförderte Wohnung bekommen zu können, aber das Wohnumfeld wird von den Gesprächspartnern insgesamt eher als Hypothek denn als Vorteil angesehen. Hierauf wird im weiteren Verlauf der Studie noch näher eingegangen.

1.2 Unterschiedliche Bewohnergruppen und ihre Neuorientierung in der HafenCity

Der Umzug in die HafenCity ist in den seltensten Fällen eine bloße Verlagerung des Wohnorts. Mit dem Zuzugsmotiv „Neuanfang“ wurde schon angedeutet, in welcher enger Beziehung die Vorzüge des Wohnstandorts und individuelle Abwägungen beim Umzug in die HafenCity stehen können. Die zuletzt angesprochene soziale Ausdifferenzierung der Zuziehenden bedeutet, dass das Spektrum der Lebensentwürfe, die die Zuziehenden hier verwirklichen wollen, weiter zunimmt. Damit einher gehen verschiedene Erwartungshaltungen an den neuen Stadtteil ebenso wie Variationen des jeweiligen Alltagslebens und der Rolle, die der HafenCity dabei zukommt.

In den vorherigen Untersuchungen wurden gezielt Bewohnergruppen ausgewählt, die ein breites Spektrum unterschiedlicher Ansprüche und Alltagsroutinen abdeckten (Familien, Senioren, multilokale Haushalte). Für diese Studie über die zentrale HafenCity erfolgte die Variation der Befragten über die verschiedenen Eigentumsformen und Haustypen mit Schwerpunkt auf den Genossenschaftswohnungen. Um die Vielfalt der Lebensentwürfe, die dieses neue Sample repräsentiert, darzustellen, werden im Folgenden einzelne Haushalte und Personen charakterisiert.

Etablierte Senioren

Die Senioren haben in der neuen Befragung keinen besonders großen Anteil, gleichwohl spiegeln die einbezogenen Fälle ihre Bedeutung innerhalb des Gesamtsamples wider. Das Ehepaar G. steht in idealtypischer Weise für etablierte, wohlhabende Senioren, die aus dem großzügigen Einfamilienhaus am Stadtrand oder Hamburger Umland in eine ebenfalls geräumige Eigentumswohnung mit großzügigem Balkon in der HafenCity ziehen, um hier einen wohnbezogenen Neuanfang umzusetzen. Am Ende des von der Schifffahrt geprägten Berufslebens war auch Herr G. bereit, das Einfamilienhaus zu verlassen (Frau G. hatte sich dies schon weitaus früher gewünscht). Eine Wohnung mit einem unverbaubaren Elbblick wurde als Ziel auserkoren. Durch den beruflich bedingten Hafenbezug hatte das Paar die Entwicklung des ehemaligen Freihafengebiets von Beginn an interessiert verfolgt, wobei sich die anfängliche Skepsis („Am Sandtorkai möchte ich nicht tot überm Zaun hängen“) in große Begeisterung für den neuen Stadtteil gewandelt hat. Der Neuanfang ist als Wohnen im Alter angelegt, was neben den spezifischen Anforderungen an die Wohnung vor allem die fußläufige Alltagsorganisation und Versorgung betrifft.

„Und dann haben wir aber gesagt, es muss was sein, wo wir bis ins hohe Alter sein können mit Bahnanschluss, Busanschluss, fußläufig Geschäfte, fußläufig die Ärzte ... Dass, wenn man kein Auto mehr haben möchte, man alles zu Fuß machen kann.“

Dem Ehepaar schien ein sozialer Neuanfang in der HafenCity passender zu sein als z. B. in den Elbvororten oder rund um die Alster. Insbesondere Herr G. verspürt trotz hanseatischen Lebensstils als gebürtiger Ostfrieser eine gewisse Distanz zum alteingesessenen Hamburger Bürgertum. Typisch für die wohlhabenden Senioren ist auch der multilokale Lebensstil. Schon während der von Dienstreisen geprägten Berufstätigkeit besaß das Paar eine Zweitwohnung in der Stadt sowie eine Ferienwohnung. Jetzt ist das Seniorenleben von Reisen durchzogen, u. a. mit einem in den Niederlanden liegenden Motorboot. Der neue Alltag in der Innenstadt ist noch immer stark geprägt durch die vorherige Perspektive des Stadtrandbewohners. Die Stadt erscheint aus der Wohnung heraus als Kulisse (wobei der Blick vor allem auf das Wasser und den Hafen gerichtet bleibt). Von hier aus brechen Herr und Frau G. – vergleichbar mit Touristen – zu ihren Erkundungen auf, ohne großes Interesse am kleinteiligen lokalen Einzelhandel, weil man eher gewohnt ist, in Kaufhäusern einzukaufen. Dabei bleiben sie als eingespieltes Paar auch weitgehend unter sich. Die Fragen, die in der Eingewöhnungsphase auftauchen, sind an die Routinen des vorherigen Lebens angelehnt („Also die erste Woche haben wir nach einem Altglascontainer gesucht. Warum gibt es den nicht?“).

Das zweite Beispiel verdeutlicht die Spannweite der Lebensentwürfe innerhalb der Gruppe der wohlhabenden Senioren. Das etwas jüngere Ehepaar C. repräsentiert das liberale Bildungsbürgertum, das gezielt einen Ort sucht, der noch Raum für Engagement bietet. Beide stammen nicht aus Hamburg, und als das Paar nach vielen Jahren im Ausland einen Neuanfang in einer deutschen Großstadt anstrebte, wurde nach dem „Probewohnen“ in Hamburg die Entscheidung gefällt, vom Ausland aus in Hamburg eine Baugemeinschaft zu suchen. Die Entscheidung für ein Projekt in der HafenCity war mit der Vorstellung verknüpft, dass der Neuanfang in einer Umgebung, wo fast alle neu sind und neue Nachbarn haben, leichter gelingen würde als in einem alteingesessenen Umfeld. Hinzu kommen in diesem Fall die international zusammengesetzte Hausge-

meinschaft und der Eindruck einer größeren Aufgeschlossenheit und Weltoffenheit in der Nachbarschaft. Beides erleichtert nicht nur den praktischen Einstieg in das neue Leben, sondern auch das bürgerschaftliche Engagement im Quartier, das für das Paar einen hohen Stellenwert besitzt. Das Wohnen ist nicht so sehr auf Repräsentativität angelegt (die Wohnung wird auch genutzt, um Schlafmöglichkeiten für die erwachsenen Kinder vorzuhalten, die in der Welt verstreut leben), und die Angebote für den urbanen Alltag werden konsequent genutzt: Das Paar lebt bewusst ohne eigenen Pkw, was im Sample die Ausnahme darstellt (dazu s.u.).

Berufsorientierte und hochmobile Ein-Personen-Haushalte

Die Gruppe der Ein-Personen-Haushalte um die 40 Jahre deutet sowohl auf die Kontinuität als auch auf die weitere Ausdifferenzierung der Hafencity-Bewohnerschaft hin. Wie in den vorherigen Befragungen dominiert hier die Erwerbsarbeit den derzeitigen Lebensentwurf. Aufgrund von sehr langen Arbeitszeiten im Büro und / oder hoher berufsbedingter Mobilität wird vergleichsweise wenig Zeit in der Hafencity verbracht. Anhand von insgesamt vier gut verdienenden Ein-Personen-Haushalten lässt sich allerdings auch zeigen, dass in dem arbeitszentrierten Lebensentwurf der Wohnort Hafencity ganz unterschiedliche Rollen spielen kann.

Zwei befragte Frauen begründen den Umzug in die Hafencity in erster Linie mit der Nähe zu ihrem Arbeitsplatz. Einmal wurde damit die aufreibende Pendelei aus Lübeck beendet, ein anderes Mal erfolgte ein Umzug aus dem Ausland direkt in die Nähe des neuen Arbeitsplatzes in Hamburg. Im ersten Fall ist die Wohnortverlagerung nach Hamburg ausschließlich der Arbeit geschuldet. Die Wohnung sollte im Rahmen der Alterssicherung gekauft werden, und da schon der Arbeitsplatz in der Hafencity lag, fiel die Entscheidung, hier zu kaufen, zwar leicht, aber eben ohne große Begeisterung. Weder das maritime Flair noch der Pionierstatus gaben der Entscheidung für die Hafencity eine besondere Note.

„Ich habe in Lübeck auch nichts vermisst, außer wie gesagt die Pendelei zur Arbeit, die auf die Dauer halt nervt. Aber ansonsten hat Lübeck alles, was man braucht, finde ich. Wäre auch gerne da wohnen geblieben, habe mich auch lange dagegen gewehrt, nach Hamburg zu ziehen. Hamburg ist mir schon wieder zu groß, zu unpersönlich eigentlich. Aber wie gesagt die Logistik zur Arbeit und eben auch Flughafen zum Beispiel ... Ansonsten würde ich gerne wieder in Lübeck wohnen.“

Die Wohnung in der Hafencity ist zwar formal der Lebensmittelpunkt, sie spielt im Lebensentwurf als „meine Stadtwohnung“ jedoch eine untergeordnete Rolle, weil das Leben jenseits der Arbeit im ländlichen Raum stattfindet. Jeden Freitagabend fährt Frau Z. zu ihrem Lebensgefährten, der im ländlichen Raum Schleswig-Holsteins wohnt, und kommt Montagabend zurück. Von Dienstag bis Freitag arbeitet sie mindestens bis 20 Uhr. Die Wohndauer wird an die jetzige Arbeit geknüpft, eine stärkere Einbindung am Wohnort steht nicht an.

Im zweiten Fall wird der Lebensentwurf noch stärker durch die Mobilität geprägt. Frau H., die aus einer Bundeswehrfamilie stammt und schon als Kind mit wechselnden Wohnorten konfrontiert war, hat auch im eigenen Berufsleben verschiedene Stationen im In- und Ausland absolviert („Wenn man so aufwächst wie ich, dann hält man es auch nicht so lange an einem Ort letztendlich aus, irgendwann kommt dann so die Überlegung: Woanders kann man auch noch mal gucken“). Mobilität als Teil des Lebensentwurfs geht mit einer gewissen Ambivalenz einher: Frau H. blickt zuweilen neidisch auf Menschen, „die wirklich eingebettet sind in ihr Leben da“, aber dann „denke ich, oh, da würde ich eingehen“. Soziale Distanz zu den Nachbarn ist in diesem Lebensentwurf positiv besetzt, daher war das Ziel ein Neubau, in dem man den Nachbarn „nicht auf dem Schoß sitzt“. Die Entscheidung aus dem Ausland nach Hamburg zu ziehen und

in der City einen neuen Job anzunehmen sollte auch die langjährige Wochenendpendelei zum Lebensgefährten beenden. Tatsächlich wohnt Frau H. jedoch wieder allein (zur Miete) – der Freund, der die Hafencity nicht mag, wohnt weiterhin im Hamburger Osten. Der Wochenalltag ist wie im ersten Beispiel durch lange Arbeitstage, Dienstreisen und morgendlichen Sport geprägt, das Wochenende wird beim Lebensgefährten, der Mutter oder mit sonstigen sozialen Aktivitäten verbracht. Frau H. bleibt nur in der Hafencity, wenn sie selbst Besuch bekommt. Dieser Lebensentwurf erscheint zwar bei Weitem nicht so dichotomisch wie im ersten Fall, in Bezug auf die Alltagspraxis sind die sozialen Ansprüche an den Wohnort aber ähnlich reduziert.

Die Vielfalt der in der Hafencity anzutreffenden Lebensentwürfe und die Kombinationsweisen aus Arbeitsbelastung, Mobilität und Alltagsleben veranschaulichen zwei männliche Befragte, die Fälle drei und vier der berufsorientierten und hochmobilen Ein-Personen-Haushalte. Für einen afrikanischen Zuwanderer, der zunächst mit seiner damaligen Lebensgefährtin in die Hafencity gezogen war und jetzt allein wohnt, ist dieser Schritt ein Symbol für den eigenen gesellschaftlichen Aufstieg und die Offenheit der Aufnahmegesellschaft („Hier steht die Welt offen für mich“). Hinzu kommen Stolz und Repräsentationsbedürfnis: Er kann z.B. Freunden und Bekannten zeigen, dass er sich die hohe Miete leisten kann. Zwar ist er in der Woche als Trainer für eine internationale Restaurantkette meistens unterwegs, aber das Wochenende wird in der Hafencity verbracht. Er bezeichnet sich selbst als „Typ, der eben viel ausgeht“, sich im Sommer mit Freunden auf den Magellan-Terrassen trifft und mittlerweile auch das Nachtleben der Hafencity kennt.

„Ich bin in der Szene auch sehr aktiv. Ich weiß, wo man hinmuss, oder zum Beispiel, wenn ich Freitag komme, so nachmittags ... rufe ich abends Freunde an: Ich bin da, Leute! Entweder die kommen zu mir, oder wir gehen in diese kleinen Bars hier, trinken was und dann geht es wieder weiter.“

Der Lebensentwurf dieses Bewohners ist der eines lebensbejahenden Singles. Arbeits- und Freizeitorientierung schließen sich nicht aus, und die Hafencity ist trotz der Mobilität Lebensmittelpunkt. Anders als dies für die frühen Pioniere der Fall war, ist das Angebot in der Hafencity für ihn auch breit genug, um hier abends Zeit zu verbringen.

Im vierten Fall ist der Befragte aus Stockholm zurück nach Hamburg gezogen. Ziel war es, wie in Stockholm möglichst zentral zu wohnen und im Alltag wenig auf Bus und Bahn angewiesen zu sein („Also ich kann ja hier wirklich alles laufen, außer zur Arbeit, da muss ich jetzt mit der U-Bahn fahren“). Angetan von skandinavischer Modernität und Stilbewusstsein konnte er durch den Umzug in die Hafencity diesem Lebensgefühl nun auch in Hamburg Ausdruck verleihen.

„Es hat auch irgendwie sehr was von Stockholm hier, also von dem Typ Leute, weil ein Stockholmer eben auch so sehr viel Wert auf Stil legt. Also gerade meine schwedischen Freunde, wenn die herkommen, die finden das ganz irrtoll. Das ist genau deren Ding.“

Realisierbar wurde der Zuzug über den Eintritt in eine Baugemeinschaft. Dies ermöglichte nicht nur den vergleichsweise günstigen Wohnungskauf, sondern auch die Integration in eine seines Erachtens sehr nachbarschaftliche Hausgemeinschaft. Der Lebensgefährte kommt am Wochenende regelmäßig aus Stockholm in die Hafencity, sodass der Wohnort auch sozial als Lebensmittelpunkt fungiert. Entscheidend ist zudem, dass in diesem Lebensentwurf die Wohnung nicht so sehr als Rückzugsort definiert ist. Herr S. hat in relativ kurzer Zeit über das eigene Hausprojekt hinaus ein gutes nachbarschaftliches Verhältnis zu Geschäftstreibenden der Hafencity und zu anderen Bewohnern, die er dort trifft, aufgebaut. Er verkörpert einen hedonistischen und extrovertierten Lebensstil, den er mit seiner weiterhin bestehenden beruflichen Mobilität offenbar mühelos verbinden kann.

Paare und Familien aus dem Segment der bürgerlichen Mitte

Die in diesem sehr breit definierten Segment zusammengefassten Haushalte bilden die Veränderungen in der Bewohnerstruktur der HafenCity recht deutlich ab. Das werden die insgesamt neun hier kurz eingeführten Fälle zeigen. Eine zentrale Gemeinsamkeit dieser Haushalte, die sich als „normal“ und als „Mittelschicht“ definieren, ökonomisch dabei teils in der mittleren bis gehobenen, teils in der unteren Mittelschicht zu verorten sind, ist der durch den Umzug in die „exklusive“ HafenCity verursachte Einschnitt in der Wohnbiografie. Das besondere, prestigeträchtige Wohnumfeld sowie das Wohnen in der Innenstadt produzieren eine gewisse Verunsicherung, weil es schwieriger als zuvor ist, auf eigene Wohnroutinen zurückzugreifen und das Gefühl der automatischen Zugehörigkeit entfällt. Für diese Verunsicherung gibt es in der aktuellen Untersuchung zwei idealtypische Fälle: zwei kinderlose Paare um die 40 Jahre, die vom Hamburger Stadtrand in die HafenCity gezogen sind und sich sozialstrukturell sehr ähneln.

Die beiden befragten Paare wollten jeweils erstmals zusammenziehen bzw. aus der kleinen Wohnung eines Partners in eine gemeinsame Wohnung umziehen. Beide Paare entschieden sich für einen Umzug in das Stadtzentrum und, wenn möglich, in eine Neubauwohnung der HafenCity. In Bezug auf den praktizierten Lebensentwurf steht zwar nicht ein weitreichender Neuanfang, aber zumindest eine neue Etappe in der Wohnbiografie an, da das zentrumsnahe Wohnen weitgehend Neuland darstellt. Eine Verbesserung des Arbeitswegs spielte für die vier Erwerbstätigen keine große Rolle; die Pendelzeiten haben sich z.T. sogar erhöht.

Die letztlich gelungene Verknüpfung der eigenen Wohn- und Lebensansprüche mit dem neuen Stadtteil HafenCity ist vor allem für die Frauen eine sehr emotionale Angelegenheit. Die Identifikation mit dem neuen Wohnort ist enorm („ein Quantensprung“), und die Wahrnehmung, Bestandteil dieser „spannenden“ Entwicklung zu sein, löst schwärmerische Begeisterung aus. Zugleich ringen die Paare um eine eigene Positionierung angesichts des Images, das die HafenCity auch im eigenen Umfeld hat. Einerseits wird der eigene Statusgewinn genossen („Ich finde es auch cool, wenn man sagen kann: ‚Ich wohne in der HafenCity.‘ Das hat so was Besonderes“). Andererseits bestanden z.T. große Befürchtungen, auf eine „versnobbt“ Bewohnerschaft zu treffen („Die tragen die Nase so weit oben, die fangen den Regen mit der Nasenspitze auf“). Daher wird auch mit großer Erleichterung darauf reagiert, dass die Nachbarn „ganz normal“ sind oder auf einer Veranstaltung „überhaupt keine Yuppies oder keine Reichen“ auftreten. Der vom Arbeitsleben dominierte Wohnalltag ist auf die Privatsphäre konzentriert. Da das Einrichten der Wohnung bislang auch die Wochenenden bestimmt hat, ergaben sich zunächst wenig Aktivitäten außerhalb der Wohnung. Der immer wieder geäußerte Wunsch nach „normalen“ Läden, die Betonung, dass hier „normale Leute wohnen, die normale Sachen brauchen“, lässt sich auch in der Form interpretieren, dass eine erhebliche Distanz zu dem extrovertierten Lebensstil besteht, der der HafenCity mitunter zugeschrieben wird.

Der mit dem Wohnen in der HafenCity verbundene Statusgewinn kann aber auch, wie das Beispiel einer Sportlehrerin, des dritten Haushalts dieser Kategorie, zeigt, ganz anders wahrgenommen werden und einen enormen Einfluss auf das eigene Lebensgefühl haben. Ursprünglich war Frau U. mit ihrem damaligen Freund in eine hochpreisige Wohnung am Sandtorkai gezogen. Trotz des Preises („Oh mein Gott! Ist so teuer!“) sei es die „richtige Entscheidung“ gewesen, „so toll“ zu wohnen. Nach dem trennungsbedingten Auszug gelang es ihr als Single, eine Drei-Zimmer-Wohnung in der Baugenossenschaft Bergedorf-Bille zu bekommen, die zwar „nicht mehr ganz so exklusiv in den Details ist“, aber zumindest das Wohnumfeld erhalten hat. Sie definiert sich als jemand, der immer das Besondere und damit Teurere sucht, „wo andere sagen: Oh Gott! Das würde ich nicht machen“. Die besondere Adresse erfüllt sie mit Stolz („Ich bin stolz darauf, dass ich sage, ich wohne jetzt hier“), und sie genießt die Aufmerksamkeit im sozialen Umfeld.

„Wenn man dann sagt: ‚Ich wohne in der HafenCity‘, dann so ‚Oh, wow!‘ Irgendwie kriegt man ja doch so eine Rückmeldung: ‚Mensch, das ist ja toll! Und das kann sich ja auch nicht jeder leisten! Und Mensch, das ist ja total schön da!‘ oder ‚Da würde ich aber auch gerne wohnen!‘ ... Das muss ich dazusagen, dass ich viele Leute habe, die mich bitten, ob ich denen nicht irgendeine Wohnung hier besorgen kann.“

Dabei wird der soziale Distinktionsgewinn so hoch gewichtet, dass die mittlerweile angestrebte soziale Durchmischung der Bewohnerschaft als Bedrohung des eigenen Aufstiegs angesehen wird:

„... ist es ambivalent, weil wenn man hier selber wohnt und viel Geld zahlt und sagen wir mal auch ein bisschen Exklusivität gewählt hat, dann merke ich, dass das einen schon ein bisschen innerlich stört und man sich natürlich auch fragt, inwieweit denn so eine Mischung das dann aufrechterhält.“

Sichtbarstes Zeichen der sozialen Durchmischung sind die geförderten Wohnungen. Die Mieter, die im Sample durch zwei Fälle repräsentiert sind, bilden im Hinblick auf Einkommen und sozialen Status das untere Ende ab, und die Spanne zwischen „oben“ und „unten“ wird durch diese Mieter tatsächlich deutlich erweitert. Zu den damit einhergehenden Neuerungen gehört, dass erstmals (bzw. zum ersten Mal innerhalb der Befragungen) Menschen in die HafenCity ziehen, die sich nicht bewusst für den Wohnstandort entschieden und hier nicht gezielt nach einer Wohnung gesucht haben. In beiden Fällen erfolgte bei der Baugenossenschaft Bergedorf-Bille eine Bewerbung für eine geförderte Wohnung; die HafenCity kam erst durch das Angebot der Genossenschaft in den Fokus.

Das junge Ehepaar R. (30/26 J.), der vierte Fall der Kategorie, bewohnt eine der für Familien vorgehaltenen Sozialwohnungen (der §5-Schein ist für drei Personen). Herr R. ist nach dem Wirtschaftsingenieurstudium jetzt Berufseinsteiger und pendelt nach Norderstedt, sie ist Betriebswirtin und absolviert noch einen Integrationskurs in der City. Er ist zwar überzeugter „Genosse“ (und von Geburt an Mitglied der Baugenossenschaft), aber in der HafenCity stören ihn Baustellen, der Lärm und der fehlende Discounter. Er betont die soziale Distanz zu den Bewohnern, die älter und einkommensstärker sind, selbst in Bezug auf die eigene Schwester.

„Meine Schwester wohnt mit ihrem Mann am Kaiserkai, auch in einer Bille-Wohnung. Die haben wesentlich mehr Nettoeinkommen als wir beide, weil die beide sehr gut verdienen. Und die können hier ganz anders, sage ich mal, umgehen oder Sachen ausprobieren. Die stört nicht, wenn sie morgens brunchen gehen und 30 Euro bezahlen. Das fällt für uns alles weg, weil wenn wir mal essen gehen, dann vielleicht einmal im Halbjahr.“

Die Freizeit wird dementsprechend weitgehend außerhalb der HafenCity verbracht, wo es „normaler“ und weniger „elitär“ ist. Der vorherige Wohnort Eilbek wird vermisst, weil dort mehr jüngere Leute wohnten und mehr Freizeit- und Einkaufsangebote für die Altersklasse vorhanden waren. Der Lebensentwurf als junges Paar, das am Beginn des Berufslebens und der Familienbildung steht, passt zumindest aus der Sicht des Mannes nicht zum Wohnstandort (sie äußert sich im Interview nicht direkt ablehnend). Es bleibt für ihn nur der Vorteil, in einer günstigen Neubauwohnung zu wohnen.

Während das zuletzt genannte Paar zu den jüngsten Befragten gehört, handelt es sich beim zweiten Haushalt in einer geförderten Wohnung um die einzige Alleinerziehende des Samples, die hier mit ihren zwei Kindern wohnt. Die 40-jährige Speditionskauffrau zog aus Rahlstedt zu und hatte keine „Zeit und Kraft“ für eine intensive Wohnungssuche. Sie nahm einfach das Angebot der Genossenschaft an. Obwohl sie sich außerdem eine neue Arbeitsstelle in Hammerbrook suchte, ist kein Neuanfang spürbar. Die Befragte trauert dem Leben in Rahlstedt hinterher, der Wiese vor der Tür, den nachbarschaftlichen Beziehungen, dem Umfeld der beiden Kinder. Die HafenCity wird wie im vorherigen Fall wenig genutzt und Erkundungen finden kaum statt („Die Jungs mögen

keine Baustellen“). Berührungspunkte bestehen auch im eigenen Haus, wo z. B. Künstler als direkte Nachbarn leben. Das von anderen so geschätzte Potenzial des Lebens im Stadtzentrum wird von ihr kaum gesehen, ein positives Lebensgefühl am neuen Wohnort hat sie (bislang) nicht entwickelt.

In beiden Fällen fühlen sich die Bewohner der Sozialwohnungen nicht dem neuen Wohnstandort und dem neuen sozialen Umfeld auf positive Weise verbunden, ganz im Gegensatz zu den übrigen Befragten. Dafür scheint es verschiedene sozialstrukturelle Gründe zu geben (u. a. Einkommen, Alter und Milieuzugehörigkeit). Die eher negative Grundeinstellung zur HafenCity kann jedoch auch damit zusammenhängen, dass der Wohnstandort nicht selbst ausgewählt wurde. Damit fehlt in diesen Fällen auch die Auseinandersetzung mit den Vor- und Nachteilen des Wohnens an diesem besonderen Standort.

Die folgenden drei in Genossenschaftswohnungen lebenden Haushalte, die Fälle sechs bis acht der Kategorie, lassen sich im Hinblick auf Wohnbiografie und soziokulturelle Zuordnung eher den überzeugten Bewohnern der innerstädtischen Hamburger Altbauquartiere zuordnen. Die drei Paare bzw. Familien haben im Rahmen des Umzugs keinen Einschnitt oder Bruch mit dem bisherigen Leben vollzogen, wie ihn etwa der Neuanfang der Pensionäre oder der Zuzug vom Stadtrand darstellt. Gleichwohl ist die – bewusst und freiwillig – vollzogene Entscheidung für den neuen Stadtteil emotional stark aufgeladen.²

Die jüngste Befragte (26 J.) ist mit Ehemann und Baby aus der ersten gemeinsamen Wohnung in Barmbek in die HafenCity gezogen. Zwar hatte auch bei ihr, wie bei den beiden Haushalten in Sozialwohnungen, das Finden einer Genossenschaftswohnung Priorität, darüber hinaus konzentrierte sich die Suche jedoch von Anfang an auf das Bauvorhaben in der HafenCity. Das Paar war schon sehr früh „Fan“ des Stadtteils und seiner modernen Architektur, und die Möglichkeit hier zu wohnen, wird als „Lottogewinn“ begriffen. Das Paar profitiert von der sozialen Infrastruktur (Kita im Haus) sowie der Nähe zu den Arbeitsorten und lässt sich auf das urbane Wohnen ein, indem z. B. auf ein eigenes Auto verzichtet wird. Die Familiengründung findet hier in einem attraktiven urbanen Umfeld statt, mit dem sich die Befragte identifizieren kann, auch wenn sie vor dem Hintergrund ihrer Sozialisation – sie ist in einem eher linken Milieu am Fischmarkt aufgewachsen – hier „nicht ganz hineinpasst“. Die HafenCity wird vehement gegen den Vater (er „hasst die HafenCity“) und Kritiker aus dem eigenen Umfeld verteidigt („Also, wenn ich mit Freunden spreche oder irgendjemandem erzähle, ich wohne in der HafenCity, dann kommt immer: ‚Oh Gott!‘“). Dies erfolgt auch aufgrund der Wahrnehmung, dass der Wohnungsbau in der HafenCity „jetzt langsam den Fokus auf Familien, auf einfache Bewohner“ legt. Wie in vielen anderen jungen Familien spielen im Wohnalltag Kultur und Ausgehen keine große Rolle. Wichtiger sind Treffpunkte wie Cafés, die samstags und sonntags am Tage angesteuert werden können, sowie die Freiräume in der HafenCity und in ihrer Umgebung.

„Also wir gehen sonntags einmal eine große Runde spazieren und suchen uns immer ein Café oder so, was immer ein bisschen weiter weg ist, sodass wir so eine Stunde hin und eine Stunde zurück brauchen. Also landen wir dann schon mal in der Schanze oder so.“

Das ebenfalls jüngere, aber kinderlose Paar N. im Alter von Anfang 30 ist erstmals in der HafenCity zusammengezogen. Beide stammen aus Norddeutschland und haben in Hamburg in den typischen Szene-Stadtteilen gewohnt, die auch im Suchfokus für eine gemeinsame Wohnung standen, allerdings erfolglos. Auf die HafenCity aufmerksam wurde Herr N. erst durch einen Architekten aus seiner Bürogemeinschaft, der am Kaiserkai wohnt und ihm erläutert hat, dass in der HafenCity auch bezahlbare Genossenschaftswohnungen entstehen. Obwohl das Leben als weniger zentral und urban wahrgenommen wird als in St. Pauli oder der Schanze, genießt das Paar den neuen Wohnort. Man ist häufiger zu Hause, kocht zusammen, geht spazieren und treibt Sport in den Freiräumen.

„Ja, also wir fühlen uns wohl in der Wohnung und gehen hier gerne spazieren. Wir fahren auch manchmal mit dem Longboard, mit dem Skateboard so durch die Gegend. Das ist toll hier, weil hier so viele glatte Flächen sind und wenig Verkehr.“

Das Paar scheint das Zusammenleben und das gemeinsame Erkunden des neuen Stadtteils zu genießen, auch deshalb, weil Herr N. als Sportler viel unterwegs und nur unregelmäßig anwesend ist.

Für Familie E., ein Paar um die 40 Jahre mit siebenjährigem Sohn, stand nach Auffassung von Herrn E. nach fast 15 Jahren Eimsbüttel eine Veränderung an. Gewünscht war einerseits (erstmal) ein Neubau, andererseits ein Stadtteil mit „großstädtischem Charakter“. Im Vergleich zu den Alternativen (St. Georg, Eppendorf, Ottensen) war der „Favorit“ eindeutig die HafenCity.

„Also erst mal, weil es was Neues ist und mal was komplett anderes, also mal eine radikale Veränderung vorzunehmen in unserem Leben, das ist eine Grundlage gewesen und wenn man das so ein bisschen abwägt, also nicht wirtschaftlich, sondern wo man sich wohlerfühlen kann, da hat vieles für die HafenCity gesprochen.“

Im Lebensentwurf dieser Familie steht wie in vielen anderen Fällen auch eine neue wohnbiografische Phase an, von der man sich positive Impulse verspricht. Da allein der Umzug in die HafenCity als Chance für eine „radikale Veränderung in unserem Leben“ beschrieben wird, deutet dies auf die enorme Bedeutung hin, die das Wohnen und der Wohnort für die eigene Selbstwahrnehmung und -positionierung besitzen. Ein Grund für diese Überhöhung ist die berufliche Identität von Herrn E. als Ingenieur, der die Entwicklung der HafenCity von Beginn an verfolgt hat. Er fühlt sich u. a. dadurch angezogen, dass hier „Leute wohnen, die recht offen sind, weil sie eben auch aus verschiedenen Berufsgruppen kommen“, darunter auch aus ihm nahestehenden beruflichen Milieus. Im Unterschied zur teils vorhandenen öffentlichen Wahrnehmung nimmt er besonders die kreativen Akteure und Aktionen wahr, etwa im Quartier Oberhafen. Die zentrale HafenCity passt vom Nutzungsmix weitaus eher zu seinen Urbanitätsvorstellungen als der von Touristen dominierte Kaiserkai. Auch der jetzt in der HafenCity praktizierte Drittmix, der ermöglicht, dass „wir da nicht nur eine Schicht haben, die irgendwo alle ähnliche Jobs haben, alle gut Geld verdienen und alle immer sehr beschäftigt sind“, deckt sich mit seinen Vorstellungen eines urbanen Stadtteils. Während seine Frau und der Sohn ihren Alltag in der HafenCity verbringen, pendelt er in der Woche (wie zuvor schon) zu seinem Büro und Zweitwohnsitz, der ca. 150 km von Hamburg entfernt liegt. So wird eine aus seiner Sicht befriedigende Balance zwischen der Erwerbsarbeit im ländlichen Raum und dem familiären Wohnen im Zentrum der Stadt hergestellt, eine Kombination, die auch im eigenen sozialen Umfeld Anerkennung erfährt.

„Diese Seite hier ist wirklich ein attraktiver Stadtteil, das erkennen auch viele in meinem Freundeskreis. Und da es auch da Leute gibt, die 40 Jahre alt sind und die sich dafür interessieren, ob sie sich vielleicht eine Wohnung irgendwo kaufen oder sich vergrößern wollen, weil sie ein zweites Kind haben, und das abwägen, die beschäftigen sich mit dem Thema und haben dann diese Vorurteile nicht. ... Mein Bruder findet das zum Beispiel super, obwohl er ja eigentlich so in dem Trash auf St. Pauli lebt und sein Kind da in den Kindergarten und ins Fußballstadion schickt und alles da mit dem Stadtteil auch sehr image-trächtig verbunden ist, das ganze Leben. Selbst der findet das super, hier zu wohnen.“

Die jungen Paare und Familien in den Genossenschaftswohnungen (inklusive geförderter Wohnungen) fallen im Hinblick auf die zunehmende Ausdifferenzierung der Alters-, Einkommens- und Milieustrukturen auf. In den vorherigen Befragungen fanden sich einerseits junge Aufsteiger, die das Wohnen in der HafenCity als eine Zwischenstation in der mobilen Berufskarriere begriffen, und andererseits Familien, die schon deutlich

²Die Bedeutung der bewussten Entscheidung für den Stadtteil lässt sich nicht nur anhand der beiden Sozialwohnungen zeigen. Der Bewohner der größten und teuersten Wohnung der Studie ist der Einzige, der die „Retortenstadt“ HafenCity gern wieder verlassen möchte. Der Zuzug erfolgte aus einer 200-qm-Altbau-Whg. in Eppendorf, um vor der Pensionierung Eigentum zu erwerben.

etablierter waren, überwiegend hoch qualifizierte Doppelverdienerhaushalte jenseits der 30 Jahre. Jetzt wohnen gerade in den Wohnungen der Genossenschaft auch junge Paare und Familien, deren Leben weitaus weniger um ambitionierte berufliche Karrieren und – damit zusammenhängend – um die komplexe Frage der Vereinbarkeit von Beruf und Familie kreist. Da sie aus verschiedenen sozialen Umfeldern kommen, kann das Gefühl der Nichtzugehörigkeit überwiegen, wie bei den Fällen der Bewohner der geförderten Wohnungen. In anderen Fällen findet eher ein flexibler Umgang mit den neuen Möglichkeiten der veränderten Umgebung statt, wie im Fall des Sportlers Herrn N. Dabei erscheint die zentrale HafenCity zunehmend auch attraktiv für Personen, die dem zuerst gebauten westlichen Teil eher kritisch gegenüberstehen. Dies zeigen die beiden gerade dargestellten Fälle.

Der neunte und letzte hier präsentierte Haushalt der bürgerlichen Mitte gehört nicht mehr zu den Genossenschaftsbewohnern und verknüpft in seinem Lebensentwurf auf besondere Art die Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten in der HafenCity. Familie T. wohnt in einer Baugemeinschaft zur Miete. Frau T. ist mit ihren vier Kindern nach einem Auslandsaufenthalt mit ihrem neuen Partner zusammengezogen, der schon vorher in einer anderen Wohnung in der HafenCity ansässig war. Ganz in der Nähe lebt mittlerweile ihre Mutter, die aus Süddeutschland in eine benachbarte Eigentumswohnung gezogen ist. Das Paar ist in der HafenCity erwerbstätig. Wohnung und Arbeitsort liegen in räumlicher Nähe, und die Mutter wohnt im selben Baublock. Getrübt wird diese ideal scheinende Konstellation vor allem durch den Lärm der Hauptverkehrsstraße.

„Das erlebe ich als sehr negativ, das ist – glaube ich – das, was ich am belastendsten finde hier, dass die Straße so sehr befahren ist, dass die Leute deutlich über 50 km/h fahren, dass man also wirklich an einer richtig befahrenen großen Straße wohnt. Das finde ich unangenehm.“

Die 80-jährige Mutter hat sich der Argumentation der Tochter für den Alterssitz in Hamburg nicht entziehen wollen („Wer hat schon eine Tochter, die beruflich erfolgreich ist und die noch sagt, ich will nach dir schauen“), wobei sie ihr neues Umfeld vor allem im Hinblick auf die Einkaufsinfrastruktur nur bedingt als altengerecht empfindet und Großeinkäufe mit dem Auto in Rothenburgsort tätigt. Die in diesem Fall gefundene Nähe von Wohnen und Arbeiten und die Drei-Generationen-Konstellation zeigen eindrücklich die zunehmende Optionsvielfalt, die sich in der HafenCity bietet.

Resümiert man nun das Spektrum der skizzierten Haushalte und betrachtet gerade auch die Fälle der dritten Kategorie, so wird die neue Breite der Bewohnerstruktur in der HafenCity sichtbar – und das nicht nur bezogen auf den ökonomischen Status, sondern auch im Hinblick auf die von den Haushalten verfolgten Lebensentwürfe. Für die in dieser Studie fokussierte Fragestellung ist insbesondere auch die sehr unterschiedliche Lesart der HafenCity von Belang. Was ist das für ein Ort? Wie passt er zu mir, was will ich von ihm und was kann er mir geben? Das Tableau der Haltungen ist hier deutlich vielstimmiger geworden und reicht mit vielerlei Abstufungen von Ablehnung und Misstrauen bis hin zu großer Begeisterung. Im Folgenden wird dieser Frage noch weiter nachgegangen.

2. Alltag in der Stadt: Mit welchen urbanen Ansprüchen ziehen die Befragten in die HafenCity?

In einem innerstädtischen Stadtteil wie der HafenCity konzentrieren sich echte „Urbaniten“ – Menschen, die die Großstadt in ihrer sozialen und funktionalen Mischung, mit ihrer Komplexität an Lebensstilen, Normen und Handlungslogiken und all ihren Widersprüchen zu schätzen wissen. So weit die Annahme. Doch decken sich die Aussagen der Interviewpartner mit dieser Zuschreibung? Ist die HafenCity ein Ort der Großstadt-Überzeugten? Oder finden sich hier auch Menschen, die auf die ein oder andere Weise mit der Großstadt überfordert sind?

Bereits die eingangs dargestellte Abfrage der Zuzugsmotive hat gezeigt, dass sich die Befragten mit dem Schlagwort Urbanität schwertun und es gleichsetzen mit dem Wohnen im Zentrum und der damit verknüpften Infrastruktur. Insofern ist es notwendig, die von den Befragten beschriebenen Nutzungsmuster und Haltungen zu interpretieren. Analytisch wurde dazu ein Idealtyp für den ausgeprägten „Urbaniten“ konstruiert, der in der Innenstadt wohnt und arbeitet, Angebote für Freizeit, Sport, Hoch- und Subkultur nachfragt, die öffentliche Verkehrsinfrastruktur zur Organisation seines Alltags benötigt und nutzt sowie in einem sozialen Umfeld verkehrt, das ebenso urban eingebunden ist. Folglich ist auch sein Lebensstil extrovertiert, konsumfreudig und modern. Seine Haltung zu anderen Lebensentwürfen in der Nachbarschaft ist von Toleranz oder zumindest von einer gelassenen Akzeptanz geprägt (vgl. Kaschuba 2017).

Dieser Idealtyp wird innerhalb des Samples nicht erreicht, d.h., keiner der Befragten ist in diesem Sinne ein reiner Stadtmensch. Welche Mischungen mit weniger urbanen Formen hier eine Rolle spielen und welche Bedeutung dies für die HafenCity hat, soll im Folgenden genauer betrachtet werden.

2.1 Einbettungen in das städtische Leben

Angesichts der unterschiedlichen Lebenslagen und Lebensentwürfe der Befragten kommt der Bedeutung von Funktionsmischung ein individuell sehr unterschiedliches Gewicht zu. In der Kategorie der berufsorientierten Ein-Personen-Haushalte kommen die beiden Männer dem Idealtyp des „Urbaniten“ relativ nahe, jedoch liegt ihr Arbeitsort außerhalb der Innenstadt bzw. ist über verschiedene Länder verteilt. Die enge Verknüpfung von Arbeit und Wohnen ist nicht gegeben, der Schwerpunkt liegt auf der Verbindung von Wohnen und Freizeit. Das Urbanitätsniveau kann aber auch polarer und fragmentierter sein, wie sich bei Frau Z. aus der Kategorie der Ein-Personen-Haushalte besonders deutlich zeigt. Das funktional eingebettete Arbeitsleben in der Woche wird ergänzt durch das Leben auf dem Land am Wochenende. Hier stehen sich städtischer Alltag und Wochenenderfahrten auf dem Land eher als unverbundene Pole gegenüber. Schließlich gibt es Fälle, in denen die urbane Verflechtung nur punktuell vorhanden ist und das neue Leben in der Stadt sich noch stark an Alltagsroutinen des vorherigen Wohnorts am Stadtrand orientiert. Der Umzug in die innere Stadt verändert nicht schlagartig die bisherigen Nutzungsmuster. Großstädtische Lebensweisen werden in diesen Fällen allerdings auch nicht offensiv angestrebt.

Die einigen Haushalten noch als normative Orientierung dienende suburbane Lebensweise ist ein prägnanter Beleg dafür, dass die Beziehung der Befragten zur Stadt sich nur z.T. über die strukturellen Verflechtungen am neuen Wohnort erschließt. Sie ist vor allem eine Frage des Lebensstils: Inwieweit besitzen die Bewohner eine Affinität zu einer städtischen Lebensweise, und inwieweit sind sie in der Lage, diese auch tatsächlich zu praktizieren? Die sich ergebenden Variationen lassen sich neben den unterschiedlichen Wohnereferenzen, die im suburbanen und urbanen Kontext gesammelt wurden, auch auf den Einfluss der Lebenslage zurückführen (z.B. wenn sich die Prioritäten durch Kinder verschieben). Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Rolle der Privatheit in der Lebensführung, denn ein urbaner Lebensstil setzt in gewisser Weise eine Hinwendung in die Sphären jenseits der eigenen Wohnung voraus.

Abgesehen von den beiden männlichen Ein-Personen-Haushalten, die in der HafenCity einen relativ urbanen Lebensstil praktizieren und viel ausgehen, leben die übrigen Befragten wie schon z.T. beschrieben nur bedingt ein Leben, das eng mit dem Stadtzentrum verbunden ist. Etablierte Senioren wie das Ehepaar G. betrachten die Stadt wie eine Kulisse und betreiben ihre Erkundungen ohne großes Interesse am lokalen Geschehen. Die Wochenendpendler und Paare der bürgerlichen Mitte sind innerhalb der Woche so sehr in den Arbeitsalltag eingespannt, dass sie die kurze freie Zeit nach der Arbeit in der Regel zu Hause verbringen. Andere Haushalte suchen in der HafenCity nicht das Besondere, sondern das Normale, wie oben bereits angedeutet wurde.

Anhand der Zugezogenen aus der inneren Stadt zeigt sich der Einfluss der Lebenslage auf den Lebensstil. In den Familien spielen Kultur und Ausgehen keine große Rolle. Wichtiger sind neben Treffpunkten wie vor allem Cafés die Freiräume in der HafenCity und in ihrem näheren Umfeld.

„Wir gehen auch manchmal hier Richtung Osten noch weiter raus, das ist zwar nicht HafenCity, aber Entenwerder, man kann da mit dem Fahrrad wirklich super langfahren unten am Wasser, an diesen Gemüsehallen da vorbei.“

Insgesamt zeigt sich im Rahmen dieser Studie deutlich, dass ein konsequent urbanes Leben die Ausnahme bildet, weil von den interviewten Bewohnern z.B. die Senioren noch dem suburbanen Lebensstil verhaftet sind, Angestellte keine Zeit für ein (gestaltetes) Leben außerhalb der Arbeit haben oder urbane Familien und Paare gerade in einer Lebensphase sind, in der das kulturelle Angebot der Stadt eine geringere Priorität hat. Infolgedessen bestehen auch keine einheitlichen Ansprüche an die Gestaltung der HafenCity als Stadtteil. Es wäre insofern verkürzt, die HafenCity nur als citynahen und mehr oder weniger urbanen Standort für joborientierte Haushalte zu lesen, der vor allem mit Dienstleistungen und attraktiven Ausgehoptionen aufgeladen werden

müsste. Entsprechend stellt sich die Frage, ob der Anspruch eines Stadtteils, der ein neues Stück urbaner Innenstadt schaffen möchte, nicht explizit darauf abzielen sollte, für ganz unterschiedliche soziale Milieus und Bedürfnisse Angebote zu entwickeln. Die gesellschaftlich zu beobachtende Zunahme an verschiedenartigen Lebensentwürfen müsste dann noch stärker in differenzierten Freiräumen, Begegnungsorten, Einzelhandels- und Restaurantangeboten usw. ihre Entsprechung finden.

2.2 Der eigene Pkw als Prüfstein für einen urbanen Lebensstil?

Die Bereitschaft, einen urbanen Lebensstil zu praktizieren, zeigt sich auch darin, inwieweit die Bewohner die strukturellen Potenziale der innerstädtischen HafenCity wahrnehmen und nutzen. Das beste Beispiel hierfür ist das in der HafenCity verfolgte Verkehrskonzept mit Schwerpunkt auf nicht motorisierten Verkehrsmitteln und dem ÖPNV bei gleichzeitiger Reduktion der Stellplätze. Welche Wirkung haben die räumliche Nähe der City und die (zum Befragungszeitpunkt allerdings noch nicht vollständig umgesetzten) Steuerungsansätze auf das Mobilitätsverhalten der Befragten?

Im Hinblick auf die Alltagsmobilität innerhalb der HafenCity und der Innenstadt geht das Konzept weitgehend auf. Die Befragten bewegen sich hier viel zu Fuß und /oder mit dem Fahrrad und haben eine positive Einstellung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln im Nahbereich. Wesentlich unübersichtlicher sieht es aus, wenn der eigene Pkw und der dazugehörige Stellplatz in der Tiefgarage hinterfragt werden. Die Verknappung der Parkplätze im öffentlichen Raum macht die Tiefgaragenstellplätze zu einem wertvollen Gut, das nicht einfach aufgegeben wird. Mehrheitlich werden die hohen Stellplatzkosten von 125 bis 166 Euro im Monat zähneknirschend bezahlt (sieben Haushalte zahlen einen, drei Haushalte zahlen zwei Stellplätze). Die Bewohner der zwei Sozialwohnungen bezahlen jeweils 50 Euro im Monat für den Stellplatz. Nur bei zwei Genossenschaftsmietern ist eine Steuerungswirkung über den Preis feststellbar: Hier wurde nach dem Zuzug ein Pkw bzw. der zweite Pkw vor allem mit dem Hinweis auf die Stellplatzkosten abgeschafft.

Aus Sicht der Befragten sprechen jeweils gewichtige Gründe für den Besitz mindestens eines eigenen Pkws.

- Wer deutlich außerhalb Hamburgs im ländlichen Raum arbeitet, benötigt das Auto aus beruflichen Gründen, selbst wenn die Orte an den ÖPNV angeschlossen sind. In diesen Fällen wird der eigene Pkw gar nicht erst hinterfragt.³ Etwas anders sieht es aus, wenn im U- und S-Bahn-Einzugsbereich gearbeitet wird und ein Pkw-Verzicht eher möglich ist. Bei einem Fahrtweg von 30 Minuten wird der ÖPNV auch gern genutzt (beispielsweise mit der U4 Richtung Osten und dann mit der Regionalbahn nach Rahlstedt). Bei einer Stunde herrscht schon Unzufriedenheit (vom Meißberg nach Norderstedt-Mitte). Wenn dann neben der Arbeit weitere Aktivitäten hinzukommen, kann der Kleinwagen, mit dem man „überall in der Stadt schnell hinkommt“, weitaus besser abschneiden als der ÖPNV.

„Ich bin halt auch damals die ganze Zeit im Referendariat und so immer mit den Öffentlichen gefahren, und ich finde, es macht einen auch ganz schön kaputt. Also, immer umzusteigen, dann fahren die Bahnen nicht, dann muss man warten, dann steigt man von der Bahn in den Bus und muss noch ein Stück zu Fuß gehen. Und gerade, wenn man so arbeitet wie ich, dann hat man ja immer viele Sachen mitzuschleppen, will dann noch zum Sport und so. Also das ist schon, sagen wir mal, ist für mich eigentlich für meinen Lebensstil schon wichtig, dass ich da mobil sein kann und ein Auto habe.“

- Da eine Reihe der Befragten über z.T. sehr kurze Arbeitswege (innerhalb der HafenCity, zum Jungfernstieg etc.) verfügen, spielt hier der mit der Erwerbsarbeit begründete eigene Wagen keine Rolle. Wenn wie bei den Ein-Personen-Haushalten auch die

³ Der Arbeitsweg nach Quickborn würde von Haus zu Haus mit dem ÖPNV eineinhalb Stunden dauern, was als „Tortur“ empfunden wird. Als Alternative wird in diesem Fall die Suche nach einem wohnortnahen Arbeitsplatz gesehen. „Ich will lieber mit der U-Bahn, dem Bus, mit dem Fahrrad fahren.“

Einkäufe ohne Pkw erledigt werden, steht er sogar die ganze Woche über in der Tiefgarage. Notwendig ist der Pkw dennoch, um z.B. regelmäßig am Wochenende zum außerhalb Hamburgs wohnenden Partner zu fahren. Der Wagen gilt dann aus familiären Motiven als unverzichtbar.

- Bei ausgeprägter Freizeitmobilität kann der eigene Wagen ebenfalls als unersetzbar erscheinen, selbst wenn er während der Anwesenheit in der HafenCity kaum genutzt wird. Bei den etablierten Senioren ist der Pkw notwendig, um zum eigenen Boot oder zur Zweitwohnung zu kommen. Paare und Familien argumentieren mitunter, ein Auto für Ausflüge zu benötigen, allerdings muss es nicht zwangsläufig das eigene Auto sein.
- Der wöchentliche Großeinkauf beim Discounter (und im Einzelfall auch beim Vollsortimenter) ist in einigen Fällen ein zentrales Argument für den eigenen Pkw und damit auch für die Finanzierung des Stellplatzes. Bei den Sozialwohnungen wird diese Konstellation durch die reduzierte monatliche Stellplatzmiete möglich. Hier gilt der Discountereinkauf für die Lebensführung als unverzichtbar, ebenso wie bei Familien mit mehreren Kindern. Dagegen spielen bei den interviewten Senioren die über lange Jahre hinweg gepflegten Einkaufsgewohnheiten eine große Rolle, ebenso wie die Abneigung gegenüber dem EDEKA in der HafenCity (s.u.).
- Für die etablierten Senioren kommt das Statussymbol Pkw besonders zum Tragen, z.B. in Form eines Jaguars. Zusammen mit der hohen Freizeitmobilität und dem traditionellen Einkaufsverhalten gilt mindestens ein Auto als unverzichtbar. Typisch für die Generation scheint auch zu sein, dass die Gebühren des Parkraummanagements als eine Art Bestrafung wahrgenommen werden, selbst wenn es sich um eher geringe Beträge handelt.

„Ich fahre immer zur Langen Reihe. Ich mache das einmal in der Woche. Da fährt einmal der Sechser bis vor die Tür, Lange Reihe, der Bus, aber ich fahre mit dem Auto, da können Sie eine Stunde parken, umsonst. Hier nur eine halbe Stunde, und dann müssen Sie immer noch um 50 Cent betteln. Ich muss einen Mindestumsatz von 30 Euro haben, vorher kriege ich die 50 Cent gar nicht ersetzt.“

Die Beweggründe für den eigenen Pkw zeigen insgesamt die begrenzte Steuerungsmöglichkeit auf, die auch ein urbaner Standort wie die HafenCity auf die verkehrliche Gestaltung des Alltags hat. Wenn der Arbeitsort oder soziale Lebensmittelpunkt im ländlichen Raum oder einer norddeutschen Kleinstadt liegt, wird eben nur partiell das Leben eines Städtlers geführt. Abgeschwächt gilt das auch für die Freizeitmobilität und die „Ausflüge“, die eine Art Ausgleich für das städtische Leben zu sein scheinen. Das traditionelle Einkaufsverhalten zeigt zudem, dass das in der HafenCity stark forcierte Thema Nachhaltigkeit mitunter nur sehr begrenzten Einfluss auf die Alltagsroutinen besitzt.

Für diejenigen, die tatsächlich auf ein eigenes Auto verzichten, hat auch ein urbaner Lebensstil ein deutlich höheres Gewicht. Das gilt auch für die zwei Familien, bei denen eine Steuerungswirkung der hohen Stellplatzgebühren festgestellt werden kann. Zwar ist für die Genossenschaftsmieter die Relation zwischen Stellplatz- und Wohnungsmiete besonders abschreckend (anders als bei den Sozialwohnungen, wenn die Bauherren für die Stellplätze Förderung in Anspruch genommen haben), hinzu kommen jedoch noch weitere Motive und Konstellationen. In der jungen Familie arbeiten beide in der Innenstadt, es besteht eine positive Einstellung zum Carsharing und zum Lieferservice von REWE, das Auto ist kein Statussymbol. Einzig die Ausflüge sprechen hier für ein eigenes Auto (was in diesem Fall gelöst wird, indem man das an Freunde verkaufte Auto noch ausleihen kann). In der anderen Familie herrscht ohnehin eine hohe Identifikation mit der Urbanität der HafenCity.

„Aber das haben wir jetzt abgeschafft. weil das hier einfach keinen Sinn macht. Also wollen wir das auch nicht. Die U-Bahn vor der Tür, wir fahren viel Fahrrad am Wochenende, kostet nur Geld und steht rum.“

Das kinderlose Paar N. aus der dritten vorgestellten Gruppe der neuen Bewohner ist ohne Auto in die HafenCity gezogen. Beide fahren mit dem Fahrrad zur Arbeit (fünf bzw. 40 Minuten), nutzen darüber hinaus Carsharing und Leihwagen. Für die Wochenendausflüge wollen sie eigentlich ein Auto anschaffen, das wegen der zu hohen Tiefgaragenmiete außerhalb der HafenCity abgestellt werden soll.

In anderen Fällen ist das Leben ohne Auto eine bewusste Entscheidung und letztlich auch Ausdruck eines (konsequenter) urbanen Lebensstils. Herr S. kann fast alles zu Fuß erledigen und fährt mit der U4/U2 zur Arbeit. Für ihn ist das Leben ohne Auto mittlerweile zur Gewohnheit geworden („Ich finde, in Hamburg braucht man einfach kein Auto, das ist mit dem Verkehr und alles viel zu anstrengend“). Die liberalen Etablierten haben im Ausland mit zwei Autos gelebt und beim Einstieg in die Baugemeinschaft einen Stellplatz gekauft. Nach der Rückkehr nach Deutschland „haben wir uns bewusst entschieden, das erst mal auszuprobieren, wie es sich so lebt ohne Auto“. Nun wird der Einkauf ohne Pkw organisiert (auch wenn es zu IKEA geht), verschiedene Carsharing-Anbieter werden ausprobiert und mit dem ÖPNV kombiniert („Verkehrsmix“). Auch Reisen werden ohne eigenes Auto durchgeführt, mit Bahn, Carsharing oder Leihwagen.

Insgesamt zeichnet sich ab, dass der eigene Pkw zwar häufig stehen gelassen wird, aber oftmals weiterhin als unverzichtbar gilt. Diese Tendenz ist deshalb bedeutsam, weil sie zeigt, dass bewusste Entscheidungen für eine stadtverträglichere Mobilität getroffen werden müssen, die im Alltag auch praktisch umsetzbar sind. Es wäre sicherlich hilfreich, wenn die Haushalte mehr inhaltliche Unterstützung für eine Entscheidung gegen den eigenen Pkw erhielten (Modellrechnungen zu den Kosten, Aufklärung zum ökologischen Fußabdruck, Imagewandel und Wandel im Statusdenken etc.) und die alternative Mobilität noch mehr in den Vordergrund rücken würde. Es ist z.B. schwer nachvollziehbar, dass der EDEKA-Markt offenbar keinen Lieferservice im Quartier anbietet. Die Carsharing-Angebote könnten in der HafenCity präsenter sein und gezielter beworben werden. Allerdings fehlen weiterhin Lösungen für den Freizeitverkehr, wenn die Bewohner die Stadt verlassen und abgelegene Orte für Familienbesuche, Ausflüge, Urlaube oder Naturerlebnisse aufsuchen wollen. Im Hinblick auf das Stellplatzangebot und die Preispolitik könnte mehr Flexibilität hilfreich sein, um denjenigen, die aus beruflichen oder familiären Gründen auf einen eigenen Pkw angewiesen sind, mehr entgegenzukommen (z.B. indem Kapazitäten des Überseequartier-Parkhauses genutzt oder Preise gestaffelt werden).

2.3 Muster der Ortsbindung

Aus soziologischer Perspektive wird die Aneignung eines Raums stets im Kontext alltäglichen Handelns betrachtet. Die Verfestigung dieser Alltagspraxis in Routinen lässt mit zunehmender Wohndauer Vertrautheit und verschiedene Formen der Bindungen entstehen. Aneignungsprozesse werden sowohl von individuellen Faktoren als auch von den Bindungspotenzialen der jeweiligen Orte erleichtert oder erschwert. Sie differieren daher individuell stark in Bezug auf Geschwindigkeit, Verlaufsform und Ausprägung. Eine (wie auch immer geartete) Bindung an einen Ort liegt dann vor, „wenn eine Person ihren Wohnsitz freiwillig an einem Ort behalten möchte“ (Reuber 1993: 6). Welche Varianten von Ortsbindung lassen sich unterscheiden?

Die rationale Ortsbindung kommt als Resultat eines Abwägungsprozesses zustande, in dem die Individuen die Vor- und Nachteile des Wohnorts in ein Verhältnis zueinander setzen und dann letztlich ganz bewusst zu einer als vernünftig eingeschätzten Entscheidung gelangen. Von Beginn an impliziert eine rationale Ortsbindung somit, sich mit den lokalen Gegebenheiten zu arrangieren, die man „unterm Strich“ und insbesondere im Vergleich zu anderen Standorten zwar als geeignet für die Realisierung der eigenen Wohnansprüche erachtet, die jedoch einige erhebliche Schattenseiten aufweisen.

Eine soziale Ortsbindung entwickelt sich aus funktionierenden sozialen Kontakten. Die Bindungswirkung resultiert aus der Tatsache, dass die Bewohner die im lokalen Kontext aufgebauten sozialen Netze schätzen und nicht ohne Weiteres wieder aufgeben möchten. Im Vergleich zur rationalen Ortsbindung sind soziale Ortsbindungen weniger leicht auswechselbar oder kompensierbar, weshalb soziale Ortsbindungen auch intensiver sind als rationale.

Die intensivste der hier unterschiedenen Formen der Ortsbindung ist die emotionale Ortsbindung. Hierunter ist eine starke emotionale Verbindung zwischen dem Individuum und seinem Wohnort zu verstehen, die in ihrer Extremform bis hin zur lokalen Identifikation („dem emotionalen Sich-Gleichsetzen mit dem Ort“; Reuber 1993: 116) führen kann. Der Ort wird dann „zu einem Teil der eigenen Persönlichkeit“ (Flade 1987: 45), es kommt zu einer ausgesprochen hohen „Affinität zwischen dem Menschen und seiner Lebenswelt“ (Reuber 1993: 120). Emotional gebundene Bewohner sind meist seit langer Zeit ansässig und ein Fortzug ist kaum noch denkbar. Sie verknüpfen mit dem Ort vielfältige biografische Erlebnisse und sind im Umfeld sozial intensiv vernetzt.

Wie bereits angedeutet, bilden die drei dargestellten Typen nicht nur drei unterschiedliche Arten der Ortsbindung, sondern auch drei Stufen der Bindungsintensität. Damit wird zugleich eine Abfolge skizziert, die für die Entwicklung und den Ausbau von Ortsbindungen charakteristisch ist. Die weiter oben dargestellte schwärmerische Identifikation mit der HafenCity vom Einzug an zeigt allerdings, wie emotionale Bindungen auch ohne festes Erfahrungsfundament entstehen können. Ebenso wurde bislang deutlich, dass zugezogene Bewohner nicht grundsätzlich die Intensivierung ihrer lokalen Bindungen anstreben. Ganz im Gegenteil erscheint aus Sicht mancher Bewohner eine solche Intensivierung nicht sinnvoll. Das Sample der Bewohner der zentralen HafenCity weist insgesamt einen hohen Differenzierungsgrad auf: Manche Bewohner kennen auch nach mehrjähriger Wohndauer nicht einmal die nächstgelegene Apotheke, andere haben sich schon vor dem Einzug ein breites Wissen über die Angebote des Stadtteils angeeignet.

Die unterschiedliche Bedeutung und Umsetzung von Formen und Mustern der Ortsbindung in der HafenCity lässt sich sehr plastisch anhand der Gegenüberstellung der berufsorientierten multilokalen Frauen mit den Paaren der bürgerlichen Mitte aufzeigen.

- Die Paare der bürgerlichen Mitte wollen sich in der HafenCity „zu Hause fühlen“, getragen vom Wunsch nach intensiverer Ortsbindung. Das Interesse am Werden des Stadtteils ist sehr groß, was sich u. a. in der Teilnahme an Führungen durch die HafenCity vor und nach dem Umzug zeigt („Hatten wir uns schon vorher erarbeitet, erlaufen, erlesen“). Die stark berufsorientierte Frau Z. kann dagegen die Frage nach ihrem Zuhause nicht eindeutig beantworten („Weiß ich nicht“), während Frau H. schon allein aufgrund ihrer Wohnbiografie ein gespaltenes Verhältnis zur Verwurzelung hat. Beide zeigen auch kein Interesse an den Informationsangeboten der HafenCity. Sie weisen noch nach einigen Jahren Wohndauer eine rein rationale Ortsbindung auf.
- Für die Paare der bürgerlichen Mitte ist der Umzug in die HafenCity ein wichtiger biografischer Einschnitt mit großer Bedeutung des Wohnorts für den Lebensentwurf. Die Einrichtung der Wohnung und das Erkunden der Infrastruktur des Wohnumfelds nach der Arbeit besitzen einen hohen Stellenwert. Im Gegensatz dazu ist für die allein lebenden Frauen die HafenCity nur ein Ort, der nahe am Arbeitsplatz liegt. Sie haben als einzige Routinen den Weg zur Arbeit und ihren Sport. Da nach den langen Arbeitstagen das Einkaufen auch unterwegs erledigt wird (Kochen spielt keine große Rolle) und abends keine Zeit für Unternehmungen bleibt, entstehen keine Alltagsroutinen im Quartier.
- Die interviewten Paare verbringen die Wochenenden vor Ort und dementsprechend finden hier „Sonntagsspaziergänge“ zur Aneignung des Quartiers statt, auf denen der Stadtteil erkundet wird. Die mobilen Frauen bleiben nur dann in der HafenCity, wenn sie Besuch erhalten, was einige Male im Jahr vorkommt. Dann werden zwar auch Freiräume aufgesucht, es fehlt aber eine „Wochenendroutine“.

Im Fall der beiden Frauen bleibt auch nach mehrjähriger Wohndauer die Ortskenntnis rudimentär und ein Prozess der Raumeignung ist nicht erkennbar. Beide Bewohnerinnen haben letztlich eher eine Haltung zur HafenCity, die der von manchen touristischen Nutzern ähnelt, und weniger eine Perspektive auf den Stadtteil, die man Bewohnern zuschreiben würde. Zusammen mit Gästen werden Events wie das Duckstein-Festival oder gastronomische Einrichtungen besucht; am schönsten ist der Blick auf die Speicherstadt oder elbabwärts Richtung Hafen. Orte werden nicht durch Aktivität angeeignet, sondern passiv betrachtet. Den Blick auf die Deichtorhallen „jetzt vom Wohnzimmer aus, sitzend und immer zu haben, das fand ich fantastisch“. Frau Z. und Frau H. repräsentieren damit auch eine Bewohnergruppe, für die das Quartier und der urbane Kontext nicht mehr als eine Hintergrundkulisse für ihr stark auf die eigene Privatsphäre beschränktes Wohnen darstellen.

Generalisierende Aussagen zu den sozialen und emotionalen Ortsbindungen lassen die bisher überwiegend kurzen Wohndauern in der sich noch im Bau befindenden zentralen HafenCity nicht zu. Betrachtet man hingegen die westliche HafenCity und den teilweise sehr hohen Grad an sozialer Vernetzung und lokaler Engagementbereitschaft, so lassen sich dort inzwischen durchaus Bewohner mit emotionaler Ortsbindung vermuten. Im aktuellen Sample sind vor allem große individuelle Unterschiede beim Aufbau von Ortsbindungen zu beobachten: Es gibt Bewohner, die auch nach Jahren noch eine rein rationale Bindung an ihren Wohnort aufweisen. Andere Haushalte bauen hingegen sehr rasch z. B. soziale Netzwerke auf, die dann zu einer starken Bindung an den Wohnort führen können. Zugleich hängt der Aufbau von Ortsbindungen jedoch auch von Spezifika des betrachteten Raumes ab, wie im nächsten Kapitel gezeigt wird.

2.4 Raumeignungsprozesse im Verlauf

Der Prozess der Raumeignung wird in hohem Maße davon beeinflusst, ob sich die Angebote des Raumes tatsächlich in die Alltagsroutinen der Bewohner integrieren lassen. Die hier auftretenden Themen sollen zunächst anhand der Gruppe der etablierten Senioren deutlich gemacht und anschließend mit der Perspektive weiterer Bewohnergruppen verglichen werden.

Maritimes Flair und Einkaufen (aus Sicht der Senioren)

Das höchste Aneignungspotenzial für die befragten Senioren besitzt der maritim geprägte Raum. Die Qualitäten der wasserbezogenen Freiräume und die Faszination des maritimen Charakters der HafenCity ziehen sich durch alle Interviews, die wohlhabenden etablierten Senioren legen aber besonderes Gewicht auf das maritime Lebensgefühl. Im Raumeignungsprozess bleibt bei ihnen die Wohnung der zentrale Anker, da von hier aus der unverbaute Elbblick genossen wird. Die Senioren sind jedoch auch diejenigen, die die meiste Zeit in der HafenCity verbringen, und zwar nicht nur in der Wohnung. Sie haben Zeit für regelmäßige, in der Regel tägliche Spaziergänge.

„Weil mir überhaupt Schiffe und das Meer und so gefallen. Wir gehen gerne so eine Runde: Shanghaiallee, Lohsepark, hier an der Uni vorbei, hier runter, dann diese Promenaden am Wasser lang ... und dann über die Ericusbrücke zurück zu uns. Das sind ungefähr 25 Minuten. Und das finden wir einen sehr schönen Weg, für einen kleinen Rundgang spätnachmittags oder manchmal auch frühmorgens.“

„Also wir gehen auch viel spazieren, Kaiserkai rum, hinten Elbphilharmonie, immer unsere Runde, durch den Traditionsschiffhafen durch da, und das ist ganz schön.“

Hinzu kommt der Besuch von Events und prominenten Orten wie den Magellan-Terrassen im Sommer. Jenseits des maritimen Freiraums und der Nutzung der lokalen Gastronomie fällt es den Senioren schwer, Alltagsroutinen zu finden, die an Orte in der

HafenCity geknüpft sind. Dies wären üblicherweise vor allem Geschäfte des täglichen Bedarfs, doch genau hier herrscht die größte Unzufriedenheit mit den vorhandenen Angeboten („Für mich ist das die größte Schwachstelle: die Einkaufsmöglichkeiten“). Im Zentrum der Kritik steht der EDEKA-Markt, was sich schon anhand der Stellplatzfrage angedeutet hat. Die Heftigkeit der Kritik („unverschämte Preise“) und das erhebliche Misstrauen („Mich stört, dass grundsätzlich die Preise nicht stimmen in der Gemüseabteilung“) lassen auch eine gewisse Enttäuschung vermuten, dass man sich beim wichtigsten Einzelhändler vor Ort als Bewohner nicht heimisch fühlen kann. Aus Sicht der Befragten spricht der Markt nicht die Bewohner, sondern primär die Beschäftigten an. Das fällt bei den Senioren besonders auf, weil sie sich nicht mit abgepacktem Convenience-Food anfreunden können.⁴

„Außerdem ist EDEKA miserabel. Die verdienen ihr Geld von den Leuten, die mittags zum Essen kommen. Wer kann, setzt sich ins Auto und fährt. ... Die Obsttheke ist natürlich toll und die Gemüsetheke, aber das ist alles nur toll durch das tolle Licht. Ich lasse mich da nicht so schnell täuschen.“

„Das Gemüse und das Obst finde ich da nicht so toll, gerade die Bio-Sachen sind da alle irgendwie immer nur abgepackt und ... Ja, da versuchen wir dann irgendwie auf den Markt (am Großneumarkt) zu gehen.“

„Und auch im EDEKA-Markt sind ausschließlich oder 70 % alles Artikel für Berufstätige, nicht für Hausfrauen. ... Da hab ich gefragt, wo ist denn der Rosenkohl im Netz? Den führen wir nicht, der wird hier nicht gekauft. Die Leute wollen sich nicht mehr die Mühe machen und Rosenkohl putzen. Ich sag: ‚Doch, ich ja! Solche Dinge ärgern mich.‘“

Neben dem EDEKA bietet auch der übrige Einzelhandel wenig Identifikationspotenzial und schafft „keine Verbundenheit“, denn dieser kleinteilige Einzelhandel richtet sich ebenso an eine andere Klientel („Die Kleidungsgeschäfte sind doch etwas exklusiv, etwas hochpreisig, also nicht so mein Ding“). Dem stellen die befragten Senioren z.T. eine sehr traditionelle Vorstellung von Einzelhandel und Handwerk wie „den ganz normalen Schlachter oder Fischladen“ gegenüber, was es in dieser Form in der ganzen Stadt kaum noch gibt.

„Also bei mir geht es so ein bisschen dran vorbei, weil das ... Im Grunde genommen sind das hier mehr Boutiquen und Geschenkeläden und so was für die Touristen. Und man kauft sich ja nicht jeden Tag ein Kleid oder keine Ahnung. Also es müssten eigentlich so normale Geschäfte sein. Den hundertsten Douglas-Laden brauchen wir natürlich auch nicht, das ist klar.“

„Es ist halt kein gewachsener Stadtteil, wo es auch kleine Läden gibt. Die fehlen hier. ... Was ich hier an dem Überseeboulevard schlecht finde, das sind alles so schnuckelige Läden, so teure und so weiter. Was man braucht, ist auch ein bisschen was Alltägliches. Man kauft sich mal eine Jacke und dann ist auch Schluss. Es ist halt, es ist so ein bisschen Schickimicki.“

„Aber in der HafenCity mache ich wenig. Das liegt aber daran, dass es wenig Werkstätten und Gewerbebetriebe gibt. Und die finden Sie natürlich in der Altstadt oder woanders überall.“

Mit Alltäglichkeit und Tradition verbinden die befragten Senioren das positive Gefühl von Zugehörigkeit zu ihrem Wohnumfeld. Wenn sie ihren „Kiez“ für alltägliche Einkaufsroutinen verlassen müssen und den allgemeinen Eindruck haben, die lokalen Läden richten sich an andere, ist dieses Zugehörigkeitsempfinden gestört.

⁴ Als regelmäßige Einkaufsalternativen nutzen die drei Haushalte u.a. die EDEKA-Märkte in der Rindermarkthalle und in der Langen Reihe sowie die Läden um den Marktplatz in Rothenburgsort.

Soziokulturelle Raumaneynung

Prozesse der Raumaneynung gewinnen dann an Dynamik, wenn die kulturellen und sozialen Funktionen der Orte ein entscheidendes Gewicht bekommen. Damit nicht angesprochen sind die zahlreichen Großveranstaltungen, die in der HafenCity stattfinden und die eher ambivalent wahrgenommen werden. Veranstaltungen wie die Angebote des „Sommer in der HafenCity“ oder das Duckstein-Festival richten sich zwar auch an die Bewohner, aber aufgrund ihres stark überlokalen Charakters entfalten sie wenig lokale Bindungskraft. Insbesondere Bewohner, die aus innerstädtischen Lagen zugezogen sind, machen deutliche Unterschiede zwischen Orten für Bewohner und Orten für Touristen.

„Normales öffentliches Leben hat man am Kaiserkai ja gar nicht, das ist ja, das ist ja fast tot dort. ... Das funktioniert einfach nicht. Also räumlich ist das sehr interessant. Wenn man mal durchgeht, denkt man: eine schöne Großstadtstraße, aber da ist für mich kein interessantes Leben, und da ist auch zu viel Tourismus, muss man ganz klar sagen, also da sind zu viele Touristen.“

Diese Sphären sind jedoch nicht grundsätzlich voneinander getrennt, und es ist durchaus möglich, in einem Hotel wie dem 25hours Hotel Hamburg HafenCity einen reizvollen privat nutzbaren Ort zu entdecken („Da wird das Stadtleben richtig reingetragen. Klar ist das alles sehr stylisch, aber das ist irgendwie nett gemacht“). Voraussetzung ist jedoch ein Einrichtungsstil und eine Präsentation, die die urbanen Bewohner gelten lassen können. Ebenso müssen die Orte tatsächlich aneignungsfähig sein, d.h. in diesem Fall: Man muss sich dort mit Freunden und Bekannten verabreden können. Bei den gerade für Familien wichtigen Cafés, in denen man sich tagsüber trifft, herrscht ein „sehr großes Defizit“, weil es „hier keine richtige Café-Kultur gibt“, sondern „nur Franchiser“.

„Man kann sich nicht nachmittags mit seinem Kind und mit der Familie, mit Freunden beim Schanzenbäcker treffen, das geht gar nicht. Also da fehlt irgendwie was in diesem Umfeld, Kreativität oder die günstigen Mieten oder was weiß ich was, dass da auch inhabergeführte Sachen entstehen. Gerade im Bereich Gastronomie oder im Bereich Café-Kultur, was nicht nur von Touristen besucht wird, sondern auch von den Einheimischen. Ich glaube, das wünschen sich viele Leute.“

Der Unterschied zwischen Gastronomie- oder Bäckereiketten und inhabergeführten Betrieben bezieht sich eben nicht nur auf die äußere Erscheinung und den urbanen, authentischen Stil – die soziale Funktion des Ortes schließt auch die Menschen ein, die dort arbeiten und die Lokalität repräsentieren. Da die Inhaber auch untereinander kommunizieren und z.T. kooperieren, entsteht hier ein nachbarschaftliches Klima, das auf die Bewohner ausstrahlt. Orte wie der Club 20457 und das benachbarte „Marc & Daniel“ werden als „Nachbarschaftstreff“ bezeichnet, wo es „sehr freundschaftlich, nachbarschaftlich“ zugeht, „und ich finde das wirklich ganz cool“.

„Wie in all den kleinen Läden, wo die Besitzer halt selber arbeiten, da kommt man sich schon fast so wie auf dem Dorf vor, wie man sich von früher noch dran erinnert.“

„Bei 20457 hat man viel stärker so ein Gefühl wie bei einem Nachbarschaftstreff, als dass man wirklich in eine Bar geht, wo es ja in der Großstadt eigentlich immer per se komplett anonym ist und niemand jemanden kennt. Wenn man dahinkommt, sieht man jedes Mal die gleichen Gesichter, und das hat auch seinen Charme, das ist eigentlich auch ganz nett. Wenn man ein richtiges Nachtleben will, kann man ja einfach die zwei Kilometer weiter mit dem Rad in die Schanze fahren.“

Im Idealfall überlagert sich hier der urbane, konsumfreudige Lebensstil mit dem Anspruch, ein vertrautes Verhältnis im Nahumfeld aufzubauen. Ein Geschäft wie das Holzwerk habe „tolle“ Produkte, auch wenn „ich mir jetzt nicht jeden Tag einen Tisch kaufen würde“. Entscheidender ist das „Zusammenhaltsgefühl“ mit den Inhabern.

„Klar, man könnte sich jetzt das und das vielleicht online bestellen, aber man will halt auch seine Läden hier unterstützen. Eben nicht nur, weil man hier Läden haben möchte, sondern man baut halt so ein bisschen ein Verhältnis zu den Besitzern auf und so weiter und will die dann auch natürlich da halten und unterstützen.“

Deutlich anders verläuft die soziokulturelle Aneignung über Orte, die keine kommerzielle Funktion haben bzw. als nicht kommerzielle Begegnungsorte wahrgenommen werden. Hier lassen sich z.T. sehr intensive Bindungen erkennen. Ein Beispiel ist der temporäre Bolzplatz auf dem noch unbebauten Schulgrundstück östlich des Lohseparks. Über seine unmittelbare Funktion als Freizeitort zum Fußballspielen hinaus ist er ein zentraler Kontaktort für Eltern.

„Man merkt einfach, wie die Leute dadurch zusammenwachsen. Also das hat wirklich einen immens hohen Stellenwert. Ich selber und mein Sohn, superglücklich, dass das da ist. Und ich treffe da irgendwie immer andere Eltern, habe dadurch auch schon andere nette Menschen kennengelernt, die gar nicht hier wohnen.“

Das Gleiche gilt für das benachbarte Urban-Gardening-Projekt, da sich hier Bewohner aus unterschiedlichen Teilen der Hafencity kennenlernen.

„Da setze ich große Hoffnung rein, weil ich finde das schön, wenn man sich treffen kann an so einem Ort, wo man einfach was zusammen macht, wo man zusammen halt Blumenwiebeln einsetzt, und ja und dass es denn aber auch so ein Ort vielleicht dann werden wird.“

Aus der Perspektive dieser Seniorin ist es wichtig, Leute über gemeinsame Alltagsabläufe kennenzulernen, „das ist natürlich besser, als wenn man sie nur auf der Straße grüßt.“ Oder anders formuliert: Ein Quartier, das es ermöglicht, ein breites Spektrum alltäglicher Aktivitäten vor Ort auszuführen, erleichtert demzufolge Aufbau und Intensivierung von Ortsbindungen.

Das Spektrum der dargestellten Fälle zeigt, dass man in der Hafencity wohnen und bequem zur Arbeit gehen, ansonsten dem Umfeld aber weitgehend fremd bleiben kann. Wer sich hier zu Hause fühlen will, versucht hingegen, sich das räumliche Umfeld mehr oder weniger aktiv anzueignen. Aus dieser Perspektive zählen dann nicht nur die Qualität der Wohnung und das maritime Flair, es rücken die alltäglichen Orte in den Vordergrund, die für den Bewohneralltag wichtig sind. Je breiter das Spektrum der Orte und je mehrdimensionaler ihre Funktion ist, umso stärker fällt das Bindungspotenzial aus.

Die Hafencity als Ort ohne Narrativ?

Bindungen werden von längerer Wohndauer begünstigt, sind jedoch nicht zwangsläufig deren Folge, sondern entstehen – wie ausgeführt – sowohl über individuelle als auch über soziale und räumliche Faktoren, die in der Regel einem Quartier oder „Kiez“ zugeschrieben werden. Ein Quartier lässt sich charakterisieren als ein für die Bewohner überschaubarer Raum, in dem sich alltägliche Bedürfnisse bequem befriedigen lassen, dessen Orte sich mit individuellen Erfahrungen verbinden, und mit dem sich letztlich jeder auf seine Art identifizieren kann. Ein gut funktionierendes Quartier hat zudem eine wichtige Vergemeinschaftungsdimension: Es hält auch eine Geschichte, ein „Narrativ“ bereit, auf das sich Bewohner beziehen können und das die Gemeinschaftsbildung befördert.

In einem neuen Stadtteil gibt es in der Regel zunächst keine ausgeprägte Quartiersidentität und kein positiv besetztes und aus Sicht eines Großteils der Bewohner authentisches Narrativ. Betrachtet man die gesamten Interviewreihen seit 2006 unter diesem Blickwinkel, wird als identitätsstiftendes Bild für die westliche Hafencity häufiger das „Dorf“ genannt, das die Überschaubarkeit der Nachbarschaft positiv betont. Ebenso wurde und wird auf den Pionierstatus verwiesen, der ein vergemeinschaftendes Element darstellt. Darüber hinaus finden sich in der Hafencity Identitäten eher auf Ebene einzelner Gebäude, insbesondere im Segment der Baugemeinschaften und der Genossenschaften. Und auf Ebene des gesamten Stadtteils Hafencity existieren natürlich auch zahlreiche sehr prominente Narrative, doch sind diese nicht aus dem Quartier heraus entstanden und spiegeln auch nicht die kollektiv empfundene Atmosphäre des Wohnalltags in der Hafencity wider, sondern sind eher Zuschreibungen von außen oder vonseiten der Stadt bzw. der Hafencity Hamburg GmbH.

Die Erzählungen vom Dorf oder dem Pionierstatus haben sich als identitätsstiftende Klammer weitgehend überlebt. Ebenso verblasst der Reiz des Exklusiven, etwa dort zu wohnen, wohin es andere im Urlaub oder in der Freizeit zieht. Das zeigt sich an der z.T. kritischen Abgrenzung zum Kaiserkaai. Die Kombination aus Tourismus und exklusiven Zweitwohnungen lässt den Stadtraum als unbelebt erscheinen (er ist „immer so leer“). In Bezug auf die Vergemeinschaftungsdimension hat Exklusivität eindeutig negative Effekte: Das öffentlich wirksame Bild der Hafencity als „Reichenviertel“ wird als Stigmatisierung wahrgenommen, die der eigenen Realität und dem Wunsch nach „Normalität“ nicht ausreichend Rechnung trägt.

Ist die Hafencity also ein Ort ohne ein aus Bewohnersicht prägendes Narrativ? In den Interviews lässt sich kein prägnantes Bild erkennen, es herrscht ein Vakuum, das ambivalent gesehen werden kann.

„Sonst kommt man in eine Gemeinschaft rein und hier muss die ja erst miteinander entstehen. Das finde ich jetzt hier auch so interessant, dass sich das ja alles erst begründen muss, dass wir eine gemeinsame Kultur entwickeln müssen, wer wir eigentlich sind, uns eine Identität geben müssen.“

Die große Herausforderung, die Hafencity zu einem Stadtteil mit eigener Identität oder genauer: zu einem Stadtteil mit unterschiedlichen, durchaus voneinander abgrenzbaren Quartieren mit je eigenen Narrativen zu entwickeln, liegt nicht nur darin, dass der Stadtteil neu ist; die Frage ist auch, was eigentlich die Bewohner verbindet, was das Gemeinsame ist angesichts der sich stark unterscheidenden Lebensentwürfe. Während besonders mobile Bewohner infolge von Partnerschaften und/oder ihrer Erwerbstätigkeit an zwei Orten leben und aufgrund ihrer Wohn- und Arbeitsbiografien über ein räumlich weitgespanntes soziales Netzwerk verfügen, haben „sesshafte“ Hafencity-Bewohner die Stadt noch nie dauerhaft verlassen und halten engen Kontakt z.B. zu den benachbart lebenden Eltern. Der Ort Hafencity wird höchst unterschiedlich genutzt, und die jeweilige Bedeutung, die dabei dem Quartier zukommt, ist teilweise sehr begrenzt. Auch die Einblicke in die Lebensmuster der Nachbarn sind begrenzt. Dieses Nebeneinander von Lebensrealitäten mit z.T. nur sehr geringen Überschneidungen bildet die herausfordernde Ausgangssituation für die Frage, welche Narrative die Identitätsbildung fördern können und wie – ohne Bezug auf traditionelle, überschaubare Gemeinschaften – eine zeitgemäße Vergemeinschaftung aussehen kann.

Zugleich ist davon auszugehen, dass die Hafencity auch in den nächsten Jahren aufgrund ihrer herausgehobenen Position im Hamburger Wohnungsmarkt polarisierende Bilder produzieren wird. Sie wird weiterhin intensiv begleitet und diskutiert werden und große Anhänger wie auch scharfe Kritiker finden. Die realen Entwicklungen in der Hafencity, die Suche nach Quartiersidentitäten und Narrativen, wird daher wohl auch in Zukunft von externen Zuschreibungen überlagert werden, die eine (abgrenzende oder integrierende) Positionierung durch die Bewohner erfordert.

3. Nachbarschaft im Haus: Welche Formen und welche Bedeutung haben die nachbarschaftlichen Beziehungen?

Die Herausbildung eines „Kiezbewusstseins“ ist ein langfristiger Prozess, der sich auf alle Aspekte des Alltagslebens in der HafenCity bzw. einzelner Quartiere bezieht. Davon zu unterscheiden sind die hausbezogenen Nachbarschaften, die vom Tag des Einzugs an eine individuell unterschiedlich interpretierte soziale Realität darstellen, mit der sich die Bewohner auseinandersetzen (müssen). Rund die Hälfte der Befragten ist fast gleichzeitig in das in mehrere Eingänge unterteilte Gebäude der Wohnungsbaugenossenschaft Bergedorf-Bille eingezogen und hat dann – mehr oder weniger intensiv – versucht, Formen von nachbarschaftlichen Netzwerken aufzubauen. Die übrigen Mieter und Eigentümer wohnen etwas länger in der HafenCity und haben dementsprechend mehr Erfahrungen mit ihren unmittelbaren Nachbarn, z.T. auch schon in verschiedenen Gebäuden bzw. Wohnungen.

Die stattfindenden sozialen Prozesse lassen sich aus drei analytischen Perspektiven betrachten: aus der Perspektive der Individuen mit ihren Einstellungen und Ressourcen, aus der Perspektive der Gemeinschaft, die durch individuelle Kaufentscheidungen oder verschiedene Arten der Wohnungszuteilungen entsteht, und aus der Perspektive der Wohngebäude, in denen diese sozialen Prozesse stattfinden. Die Wohngebäude sind in diesem Kontext nicht nur materielles Angebot, sondern stehen auch für den institutionellen Rahmen der Eigentumsrechte und Verwertungsbedingungen. Unterscheiden lassen sich die marktgängigen Miet- und Eigentumswohnungen, das genossenschaftliche Wohnen und Baugemeinschaften. Auf Grundlage der hier dargestellten Empirie lässt sich jedem dieser drei Wohngebäudetypen eine idealtypische Nachbarschaftsform zuordnen, die sowohl die individuellen Einstellungen beim Einzug widerspiegelt als auch das Zusammenleben der Hausgemeinschaft prägt.

- Die Miet- und Eigentumswohnungen stehen für eine anonyme Nachbarschaft, die soziale Nähe (teilweise ganz bewusst, teilweise nicht intendiert) reduziert.
- Die Genossenschaft symbolisiert die soziale Nachbarschaft, in der man sich kennt und hilft.
- Baugemeinschaften repräsentieren die offene Nachbarschaft, in der Menschen auf Grundlage gemeinsamer Haltungen punktuell oder temporär zusammenfinden.

Im Folgenden sollen die sozialen Dynamiken in den drei Typologien dargestellt werden.

3.1 Anonyme Nachbarschaft in „Investorenprojekten“

Die „Investorenprojekte“ stehen für ein marktgesteuertes Angebot an Eigentums- und Mietwohnungen. Hier wohnen die meisten befragten Ein-Personen-Haushalte und etablierten Senioren. Diese Projekte ziehen insbesondere Menschen an, die dem Thema Nachbarschaft wenig Wert beimessen. Dies gilt insbesondere für die in der City beschäftigten multilokalen Bewohner, die das Wochenende nicht in der HafenCity verbringen. Hier war schon die Wohnungssuche durch den Wunsch nach Anonymität geprägt. Im Fokus steht dann ein Neubau, „weil man in Altbauten ja irgendwie doch dem Nachbarn irgendwie auf dem Schoß sitzt“, und in der HafenCity habe man „noch mehr so ein bisschen dieses Platzgefühl“, während in anderen Stadtteilen mit Neubauprojekten „man ja schon sehr eng mit den Nachbarn auf Tuchfühlung ist. Das ist eigentlich eines der Dinge, die ich hier sehr schätze.“ Im Milieu der Etablierten gehört hingegen eine gewisse räumliche und soziale Distanz praktisch zum Selbstverständnis dazu und muss nicht als Abgrenzungswunsch formuliert werden. Das „Platzgefühl“ ist in Gebäuden mit großzügigen Wohnungen und Elbblick auch fast zwangsläufig gegeben.

Im Hinblick auf die Konstituierung der Hausgemeinschaft stehen die Investorenprojekte zunächst vor der Problematik, dass sich hier die mobilen und multilokalen Haushalte besonders konzentrieren und die Nachbarn häufig nicht wahrnehmbar sind: Die Nachbarn sind z.B. zeitversetzt nur am Wochenende oder spätabends da, oder gar, wie in einem Fall, im Winterhalbjahr nur vierteljährlich als Zweitwohnung. Die geringe Anwesenheit bezieht sich sowohl auf HafenCity-Bewohner im engeren Sinne als auch auf einpendelnde Geschäftsleute, „die nicht unbedingt da richtig fest wohnen, die halt irgendwie einen Fuß in der Tür haben“. Hinzu kommt in Investorenprojekten das Fehlen von Nachbarn durch temporären Leerstand. Wohnungen können als Anlage- und Spekulationsobjekt verwertet werden und/oder vor einer Neuvermietung längere Zeit leer stehen. Darüber können die Nachbarn dann nur spekulieren oder z.B. auf den Klingelschildern nachsehen, wo überhaupt Namen stehen. („Also ich denke schon, dass es eine Mischung ist zwischen wirklichem Leerstand und Fluktuation. Es sind immer irgendwelche Klingelschilder nicht besetzt.“) Im Extremfall kommt die Grundbedingung für eine Hausgemeinschaft nicht zustande, nämlich dass Nachbarn als Mitbewohner gesehen und wahrgenommen werden. Ein Eigentümer macht folgende Rechnung auf: Von den 30 Wohnungen des Gebäudes, die alle verkauft seien, seien überhaupt nur zehn bewohnt, und von den Bewohnern wiederum sei die Hälfte selten da, weil die Wohnung als Zweitwohnsitz diene oder außerhalb Hamburgs gearbeitet werde.

„Das heißt, wenn Sie so von gegenüber, vom Einkaufen kommen, dann gucken Sie auf eine unbeleuchtete Kiste. Das ist auf Dauer... Es gibt Schlimmeres, wir haben ja nun hier unseren Bekanntenkreis in der Stadt, ... Trotzdem begegnet Ihnen manchmal tagelang in den Fluren kein Mensch! Und das erhellt nicht das Gemüt.“

Neben der geringen faktischen Auslastung einzelner Gebäude, die an sich schon Anonymität erzeugt bzw. verstärkt, lässt sich bei den Bewohnern dieser Gebäude ein verbreiteter Wunsch nach Distanz und Vermeidung von sozialer Nähe beobachten, der das anonyme Klima in der Hausgemeinschaft befördert. Das eigene Haus wird dann als „recht anonymer Klotz“ beschrieben oder als „unpersönliches Umfeld, eher so ein bisschen Kommen und Gehen“, „man kennt einander nicht, man lebt quasi vor sich hin“. Die folgenden zwei Beschreibungen der direkten Nachbarn aus Sicht der Befragten sind eher ernüchternd.

„Also kennen wäre da viel zu viel gesagt. Gegenüber ist ein britischer Herr, den ich ab und zu auch mal sehe, aber der ist auch eher einer von diesen: Ich bin am Wochenende unterwegs. Der rechts neben mir ist ein Gastronom aus Sylt, ich glaube der ist nur dreimal im Jahr in dieser Wohnung. Und sonst, manche grüßen noch nicht mal, wenn man sich im Fahrstuhl begegnet, also es ist tatsächlich wirklich sehr anonym.“

„Also ich habe ja nur drei direkte Nachbarn auf meinem Stockwerk. Ein junger Mann neben mir, den habe ich zweimal gesehen, der ist wahrscheinlich auch nur, genau umgekehrt, nur am Wochenende da und in der Woche weg. Und daneben war lange leer, und jetzt ist da eine Familie mit einem kleinen Kind eingezogen, die haben halt eine ganz andere Lebenssituation. Und die Rocker, die ich auch noch nicht so oft gesehen habe, die bleiben auch eher für sich.“

Hier wird ein Zustand nach immerhin mehr als zwei Jahren Wohndauer beschrieben. Die Anonymität erscheint nicht als Idealzustand, entspricht jedoch im Grunde dem sehr auf die eigene Privatheit fixierten Wohnmuster. Es stellt sich somit die Frage, ob der zurückgezogene Wohn- und Lebensstil bereits vor dem Zuzug präferiert und mit der Wohnstandortwahl bewusst realisiert wurde oder ob er das eher ungewollte Resultat der neuen Wohnsituation bildet – ein negativer „Kontexteffekt“ also, der möglicherweise mit dem Wohnen in einem Innenstadt-Stadtteil wie der HafenCity eng verbunden ist (vgl. Häußermann/Siebel 2004: 72 ff.). Die Ambivalenz dieser Situation taucht in den Interviews immer wieder auf, mitunter bekommt der engere Kontakt zu den Nachbarn den Status einer abstrakten und schwer erreichbaren Sehnsucht:

„Klar wäre es irgendwie schön, wenn man irgendwie noch mal abends beim Nachbarn klingelt und sagt: ‚Wollen wir ein Gläschen Wein trinken?‘ Aber es ist natürlich auch so eine Anfangshürde erst mal, sich kennenzulernen.“

Die etablierten Senioren in dieser Studie, die weniger Probleme haben, die Anfangshürde durch gegenseitige Einladungen zu überwinden, kennen auch einzelne Nachbarn, doch auch ihre Kontakthäufigkeit ist eher gering.

Damit sich die Bewohner selbst als Hausgemeinschaft wahrnehmen, benötigt diese ein gewisses Maß an sozialer und kultureller Homogenität (durch Interessen, Normen, soziale Lage, Lebensstil). Im urbanen Kontext ist andererseits Heterogenität fast unausweichlich und erfordert dann im Zusammenleben in der Regel ein höheres Maß an sozialen und kulturellen Kompetenzen. Es scheint jedoch, dass im Klima der Anonymität die Unterschiede durch zu wenig Wissen übereinander sehr viel stärker wahrgenommen werden als mögliche Gemeinsamkeiten. Dies kann schon mit dem Eindruck beginnen, die Hausbewohner seien letztlich willkürlich zusammengewürfelt.

„Man kann eben auch nicht wissen, wer so da ins Haus einzieht. ... Die Hausverwaltung oder der Bauträger verkauft das Haus oder die Wohnungen an die, die es zahlen können, sage ich jetzt mal ganz blöd. Da wird nicht drauf geachtet, wer die Nachbarn sind. Ist dann so.“

In den Beschreibungen der Nachbarn wird eindeutig der Schwerpunkt auf die Unterschiede in der Zusammensetzung gelegt. Neben der unterschiedlichen Lebenslage und den Altersstrukturen werden selbst in Gebäuden mit Eigentumswohnungen die Unterschiede bezüglich der sozialen Lage betont:

„Was einem auch in der Tiefgarage auffällt, was da an Autos steht ... Ist nicht meine Preisklasse. Oder wenn jemand das komplette sechste Stockwerk gekauft hat und dann noch irgendwie sechs Stellplätze und einen eigenen abgetrennten Bereich ... Das mögen ja auch alles nette Leute sein, aber es ist natürlich ein ganz anderer Hintergrund. Also ich habe ja mein Geld selbst verdient und damit diese Wohnung gekauft.“

In einem Haus mit Mietwohnungen werden dagegen die Unterschiede in den Normen und Werten hervorgehoben, die mit einer unterschiedlichen sozialen Lage einhergehen. Bei einzelnen Bewohnern habe man das Gefühl, „dass irgendein betuchter Elternteil für Sohnemann oder Tochter eben eine Wohnung mietet“.

„Was mich da halt am meisten stört, dadurch dass so ein Kommen und Gehen ist, dadurch dass wirklich eine bestimmte Art von Mensch dort wohnt, ist wenig Respekt für die Gegenstände, wenig Respekt für das gepflegte Umfeld da. Das finde ich sehr schade. Aber ich erkläre es mir so, es ist wirklich die Art der Leute, die dieses Haus anzieht.“

Trotz aller Kritik an der anonymen Nachbarschaft ist dies für viele Bewohner offenbar kein Grund auszuziehen, weil in der Gesamtbilanz die praktischen Vorteile und die positiven Aspekte der zurückgezogenen Wohnform überwiegen. Eine Befragte hatte überlegt, ob sie es „nicht doch noch mal probieren sollte, einfach ein bisschen mehr Nachbarschaftsgefühl zu erzeugen, aber um ehrlich zu sein: Ich bin jetzt nicht so der Nachbartyp.“

3.2 Hausgemeinschaften in Genossenschaften

Wenn Genossenschaften in der HafenCity Wohnungen bauen, hält hier ein sehr klar umrissenes und mit vielfach erprobten Maßnahmen unterlegtes Verständnis von Nachbarschaft Einzug. Ausdruck dessen sind u.a. die Gemeinschaftsräume, in denen diverse nachbarschaftliche Aktivitäten stattfinden können. Angesichts der stark von Anonymität geprägten Strukturen in den „Investorenprojekten“ stellt sich die Frage, ob in Gebäuden von Genossenschaften ein anderes Modell von Nachbarschaft sichtbar wird.

Tatsächlich ist eine Teilgruppe der in dieser Studie befragten Bewohner Anhänger der sozialen Nachbarschaft. Die beiden Haushalte der Sozialwohnungen und eine weitere junge Familie, die alle drei über die direkte Bewerbung bei der Wohnungsbaugenossenschaft Bergedorf-Bille zu einer Wohnung gekommen sind, verbinden eine gute bzw. genossenschaftliche Nachbarschaft mit engeren Kontakten und gegenseitiger Hilfe.

„Ich denke schon, dass das hier gut klappen wird, und muss mal gucken, wie es sich entwickelt. Wenn es wärmer wird, wollte die Genossenschaft auch im Innenhof noch ein kleines Fest machen. So kenne ich das auch von anderen Genossenschaften, dementsprechend denke ich, dass da noch gute Kontakte geknüpft werden ... Und es wäre halt schön, wenn sich das dahingehend entwickelt, dass man weiß, wenn man was braucht, wo man sich hinwenden kann.“

„Doch also eigentlich finde ich Nachbarschaft immer recht gut, so gerade. Es ist ja auch eine Genossenschaft, das impliziert ja auch ein bisschen, dass man vielleicht auch was zusammen macht.“

„Eigentlich hätten wir da Interesse dran. In Rahlstedt kannten wir auch jeden. Und da ist auch jeder zu jedem gekommen und hat gesagt, hier, meine Jungs sind rausgewachsen, möchtest du die Hosen haben oder andersrum, also es war wirklich Familie.“

Diese Vorstellung von Nachbarschaft lässt sich jedoch weder auf die anderen befragten Genossenschaftsmitglieder übertragen, noch spiegeln die Beschreibungen der Nachbarschaftsverhältnisse ein einheitliches Bild wider. Der Grund für diese Unübersichtlichkeit liegt in dem spezifischen Verhältnis von Homogenität und Heterogenität der Bewohnerschaft der Genossenschaftswohnungen. Die auffällige Gemeinsamkeit ist eine wesentlich höhere Sesshaftigkeit, weil es hier keine Zweitwohnungen und weniger hochmobile Berufstätige gibt („Die Genossenschaftswohnungen sind zu 100 % bewohnt, auch in der Woche“). Die Sozialstruktur ist dennoch relativ heterogen: Es wohnen junge Familien neben langjährigen Mitgliedern, die in der Stadt „ihren dritten oder letzten Lebensabschnitt verbringen wollen“. In Bezug auf die Einkommen weitet sich durch die Genossenschaft das Spektrum der Bewohner auf und ermöglicht den Zuzug für „einige Leute, die sonst hier nicht hergezogen wären, die sich das auch nicht leisten könnten“, z. B. für die befragte Alleinerziehende oder einen Hafenarbeiter.

„Es gibt aber auch andere Leute, die in einer Genossenschaftswohnung wohnen: Er fährt einen dicken Porsche, und seine Frau passt auf die Kinder auf. Die haben zwei, drei Kinder und sind trotzdem permanent weg und fliegen in den Urlaub. Auch den Haushalt gibt es.“

Auch wenn viele Bewohner, wie der hier zitierte Bewohner selbst, „in der Mitte angesiedelt sind“, ist es in dem heterogenen Umfeld nicht einfach, eine nachbarschaftliche Dynamik in Gang zu setzen. Das zeigen insbesondere die Paare der bürgerlichen Mitte, die bislang über ihre Wohnbiografie wenig Anknüpfungspunkte an das Wohnen in einer Genossenschaft verfügen. Die Beschreibungen der bisherigen kurzen Wohndauer sind davon geprägt, dass alle noch mit dem Einzugs beschäftigt sind. Man könne jetzt einige Gesichter zuordnen und hätte mit Einzelnen auf dem Flur ein paar Worte gewechselt. Es scheint, als warte man darauf, dass jemand die Initiative ergreift oder die Dinge von allein „passieren“.

„Ich fand uns schon fast am aktivsten, wie wir auf die Leute zugegangen sind. Also, es hat jetzt keiner geklingelt oder so, so muss man sich das jetzt nicht vorstellen. Wir verstehen uns mit denen, mit denen wir auf einer Ebene sind, glaube ich, ganz gut. Da haben wir jetzt auch mal angeboten, wir können euren Briefkasten leeren, die wollen wieder eine Kreuzfahrt machen und so. Und ich fand immer, dass eher wir die angesprochen haben als umgekehrt. Würden die vielleicht jetzt aber auch sagen, wenn die hier sitzen, wer weiß. Aus meiner Wahrnehmung jedenfalls, aber ich habe nicht das Gefühl, dass jemand möchte, dass da mehr Kontakt entsteht.“

„Alles andere hat sich noch nicht ergeben. Allerdings jetzt ist, glaube ich, auch so eine Jahreszeit, wo das nicht automatisch passiert. Wenn nachher dann der Grill an ist, dann passiert das viel leichter.“

Eine jetzt allein wohnende Lehrerin hat vorher mit ihrem Partner in einem „Investorenprojekt“ gelebt und sieht deutliche Unterschiede zwischen der damaligen Distanziertheit und der Freundlichkeit der neuen Nachbarn. Da sie aber selbst Wert auf ihren exklusiven HafenCity-Status legt, betont sie jetzt die soziale Distanz.

„Man merkt, es ist ein bisschen anderes Klientel vielleicht, und ich habe auch Kontakt mit den Leuten. ... Also ich glaube, das kommt auch ein bisschen von der Einkommensklasse. Man merkt das schon, dass es natürlich andere Leute sind, die in einer Baugenossenschaft eine Wohnung mieten, als Leute, die privat dann hier für so viel Geld sich hier eine mieten.“

Der Ingenieur Herr E. ist ebenso ein Beispiel für einen Bewohner, der nicht in das Bild der sozialen Nachbarschaft passt. Zwar hat er über seinen Sohn auch Begegnungen mit Nachbarn, aber er ist als Pendler in der Woche nicht vor Ort und ist mit einem „vernünftigen Nebeneinander“ zufrieden. Sein Idealbild von Nachbarschaft orientiert sich an Gemeinsamkeiten innerhalb beruflicher Milieus, weshalb er seine Zukunft auch eher in einer Baugemeinschaft sieht.

Die interviewten Bewohner der geförderten Wohnungen, die auf eine soziale Nachbarschaft hoffen, haben bislang noch keine größeren nachbarschaftlichen Bezüge aufbauen können („Ein paar Gesichter kennt man, weil man die im Fahrstuhl mal sieht. Ich war einmal unten bei den Nachbarn, aber ansonsten, man sieht sich einfach nicht.“). Die eigene Erfahrung von sozialer Distanz auf Quartiersebene (s.o., „teure Läden“) führt wahrscheinlich auch dazu, dass die Unterschiede im Haus überbetont werden. Obwohl selbst ein junges Paar, wird der bislang fehlende Kontakt u.a. damit erklärt, dass viele Nachbarn Kinder haben: „Die haben auch andere Leben sozusagen.“ Die Alleinerziehende sieht vor allem die Unterschiede zwischen sich und den benachbarten Künstlern.



Abb. 3: Einladung zur Eröffnung des Bergedorf-Bille-Gemeinschaftsraums durch die Bergedorf-Bille-Stiftung. Die Stiftung wurde 1998 von der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Bergedorf-Bille eG gegründet. Sie fördert die soziale Integration, betreut die Treffpunkte, organisiert Aktivitäten und Veranstaltungen.

„Also, die über uns ist eine Musikerin und die neben uns ist, glaube ich, eine Malerin. Und dann denke ich immer: ‚Nee, ich bin nur Speditionskauffrau‘. In Rahlstedt war das einfach so: Ich war Speditionskauffrau oder Tagesmutter und die war Verkäuferin und die war das. Das heißt ja nicht, dass die nicht nett sind, das ist einfach nur ein anderer Schlag.“

Gerade in einem eher heterogenen Umfeld bedarf es sozialer Kompetenzen, wie etwa der Fähigkeit, auf andere zuzugehen. Diese Kompetenzen scheinen ungleich verteilt, und zwar auch zwischen den Milieus. Während die Etablierten in der Regel selbstbewusst genug sind, um auch andere aktiv anzusprechen – hier mangelt es eher an Interesse –, legen die Paare der bürgerlichen Mitte, wie oben dargestellt, eine eher abwartende Haltung an den Tag. Das Beispiel der Alleinerziehenden steht dagegen für eine gewisse Überforderung.

„Ich habe einfach nicht – gerade jetzt nach der Arbeit – die Zeit, um da meine Kraft zu investieren, die Leute kennenzulernen, und dann denke ich immer, vielleicht kommt das auch mal von denen. Aber vielleicht kommt das auch im Sommer, mal sehen.“

Während insgesamt in dem sozial heterogenen Umfeld des Baublocks noch wenig nachbarschaftliches Zusammenleben erkennbar ist, sticht die Gemeinschaft eines Hauseingangs im Gebäude hervor. Hier wurde nicht abgewartet, sondern es haben Mieter den offenbar entscheidenden ersten Schritt gemacht und Nachbarn eingeladen. Von den Befragten werden eher die Gemeinsamkeiten mit den Nachbarn gesehen, z.B. bezüglich der Altersstruktur.

„Wir hatten aus unserem Haus alle mal getroffen und alle kennengelernt, und es sind wirklich sehr sympathische Nachbarn.“

„In der ersten Woche haben die ganz oben eine Einweihungsparty geschmissen und haben die Nachbarschaft bei uns aus dem Haus eingeladen. Und da saßen wir dann wirklich zusammen und haben uns unterhalten. Und generell die über uns, die neben uns, sehr guter Kontakt, sehr gutes Verhältnis, also auch schon Sachen geliehen und so weiter.“

Vergleicht man diese Stimmung mit der in dem „anonymen Klotz“, wo nach mehr als zwei Jahren Wohndauer die „Anfangshürde“ für das Kennenlernen immer noch unüberwindbar zu sein scheint, zeigt sich hier das Potenzial für eine nachbarschaftliche Dynamik bei der Genossenschaft. Andererseits erscheint diese im Kontext der gesamten Beschreibungen der Befragten eher zufällig.

Ein Baustein für den gezielteren Aufbau von Nachbarschaft kann der Gemeinschaftsraum der Genossenschaft werden, der allerdings erst nach der Interviewreihe fertiggestellt wurde (vgl. Abb. 3). Z.T. war er den Befragten auch noch nicht bekannt, wie die Aussagen verdeutlichen, es gebe keine „Aktivität in Form von: Wir machen hier jetzt mal einen Gemeinschaftstreff oder wir organisieren mal was“ oder „die Bille war auch noch nicht so aktiv, hat auch keine Informationen oder kein Kennertreffen“ veranstaltet.

Die Frage ist allerdings, was in dem für Genossenschaften eher untypisch heterogenen Umfeld die passende Vorstellung von Nachbarschaft ist. Die soziale Nachbarschaft wird nicht alle Nachbarn mitnehmen können, ebenso wenig wie die offene Nachbarschaft, die eher zu den Baugemeinschaften passt. Die unklare Perspektive lässt sich sehr gut anhand eines Dialogs eines Paares der bürgerlichen Mitte aufzeigen.

Er: „Ich würde es ganz gut finden, wenn es tatsächlich so einen regelmäßigen Treff geben würde, vielleicht so zweimonatlich in diesen Gemeinschaftsräumen. Mit irgendeiner festen Aktivität. Ja oder wo man dann halt auch so diskutiert über, sich mal austauscht über die Dinge, die passieren ... in unserem Haus. ... Das würde mir reichen, ich müsste jetzt nicht noch enger haben.“

Sie: „Wenn man weiß, wer in dem Haus wohnt, man sich da grüßt, das finde ich gut und mehr brauche ich das eigentlich auch nicht, also wenn es jetzt entsteht, ist es gut, wenn es nicht entsteht, ist es für mich aber genauso gut. Für mich müsste das jetzt gar nicht unbedingt so alle zwei Monate ein Treffen geben, weil da denke ich auch schon wieder, oh, dann kommen die Leute nicht, dann ärgert man sich darüber, dass keiner kommt. Da finde ich besser, es gibt kulturelle Aktivitäten in der HafenCity, also irgendwelche Lesungen, dann findet mal ein Konzert statt. Das würde ich auch super finden.“

Die Bewohnerstruktur in dem Genossenschaftsgebäude unterscheidet sich deutlich von den in Kapitel 3.1 beschriebenen Fällen – einen Garanten für nachbarschaftliches Leben bildet aber auch sie nicht, wie die letztzitierte Aussage ebenso belegt wie die Aussagen der Bewohner der geförderten Wohnungen, die nicht unbedingt in die HafenCity ziehen wollten und hier auch nicht zufrieden sind, oder die einer Lehrerin, die sich in der HafenCity ihren exklusiven Bewohnerstatus sichert und eher distanziert auf ihre Nachbarn blickt.

3.3 Offene Nachbarschaft in Baugemeinschaften

Baugemeinschaften konstituieren sich selbst als Hausgemeinschaft, was einen deutlichen Unterschied zu den „Investorenprojekten“ und Genossenschaften ausmacht. Für den Investor bzw. Projektentwickler spielen die zukünftigen nachbarschaftlichen Beziehungen beim Verkauf der Wohnungen keine wesentliche Rolle. Werden die Wohnungen vermietet, ist allen Akteuren bewusst, dass die Nachbarschaft anonym ist und die Fluktuation höher sein wird. Genossenschaften legen dagegen im Allgemeinen großen Wert auf eine stabile Nachbarschaft. Nur sind es Mitarbeiter aus der Geschäftsstelle, die eine Hausgemeinschaft ohne Mitsprache der Mitglieder, basierend auf eher groben Eindrücken und normativ geprägten Bildern, zusammenstellen. In Baugemeinschaften

hingegen entscheiden die Mitglieder selbst, mit wem sie zusammen ein Haus bauen. Die soziale Dynamik ist je nach Entstehungskontext der Gruppe und je nach Ablauf des Akquisitions- und Bauprozesses breit gefächert. Manche Gruppen scheitern vollständig, andere zerfallen in feindliche Grüppchen, aber mitunter entstehen auch weitgehend harmonische Hausgemeinschaften, die als Erfolgsbeispiel für den Typus Baugemeinschaft erhalten können. Als solche kann die Baugemeinschaft bezeichnet werden, aus der im Rahmen dieser Untersuchung zwei Haushalte befragt wurden. Die Charakterisierung dieser Nachbarschaft soll allerdings keineswegs den Eindruck erwecken, dass Baugemeinschaften per se einen Gegenentwurf zu den beiden bisher beschriebenen Nachbarschaften darstellen.

Die Entscheidung für eine Baugemeinschaft ist eine Mischung aus rationalen Erwägungen (günstigerer Kaufpreis im Vergleich zur klassischen Eigentumswohnung) und der Bereitschaft, sich auf ein soziales Experiment einzulassen.

„Und dann haben die angerufen und gemeint, der ist wirklich ausgestiegen, ob ich die Wohnung jetzt haben möchte, und dann hatte ich kurz Zeit und musste mich schnell entschließen, die zu nehmen. Dann haben wir zwei Jahre lang das Haus so gebaut, alle zusammen.“

Ein wesentliches Kennzeichen der Baugemeinschaften ist, dass schon weit vor dem Einzug eine Gruppe existiert, die sich kennt und im Rahmen des Bauprozesses einen intensiven Austausch betreibt, auch wenn über die Aus- und Neueinsteiger der soziale Prozess nicht einheitlich verläuft. Die Anonymität zum Einzugszeitpunkt, die in anderen Gebäuden erst mühsam überwunden werden muss, fällt hier weg. Ebenso ist die Hierarchisierung der Nachbarschaftskontakte – man hat erst Kontakte mit den direkten Nachbarn und arbeitet sich dann zu den entfernteren vor – weniger relevant.

„Man muss ja nicht zwingend mit allen Nachbarn befreundet sein, aber einfach, weil man so lange miteinander gearbeitet hat, kennt man sich halt, und das finde ich schon ungewöhnlich in so einer großen Stadt, dass man dann doch ein so gutes Verhältnis zu so vielen Nachbarn hat, nicht nur der, der direkt nebenan wohnt, sondern alle 30 Einheiten in dem Haus im Prinzip.“

Das Spannungsfeld von sozialer Heterogenität vs. Homogenität hat bei den interviewten Haushalten der Baugemeinschaft einen sehr eigenen Charakter. Im Hinblick auf die Präsenz am Wohnort herrschen weitaus mehr Ähnlichkeiten zu den Investorenprojekten als zur Genossenschaft, auch wenn die Nutzung der Wohnung als Zweitwohnung eher die Ausnahme darstellt und hier in erster Linie hochmobile Berufstätige wohnen.

„Ich kann jetzt gar nicht sagen, wie viele von uns 30 wirklich permanent hier wohnen. Gemessen daran, wie oft man sieht, wo Licht an ist, sind das vielleicht die Hälfte. Für viele ist es, glaube ich, auch eine Arbeitswohnung, die eben als Musiker hier sind. Es sind auch verhältnismäßig viele Ausländer dabei, die sind dann halt auch nicht immer da. Ich glaube, es sind viele Arbeitswohnungen oder eben Wochenendwohnungen.“

Gemeinsamkeiten entstehen über gemeinsame Werte und gemeinsame Einstellungen, wie z.B. „Offenheit“ und Interesse für die soziale Umwelt, die dann wiederum den Aufbau nachbarschaftlicher Bezüge begünstigen. Zugleich besitzen die Bewohner ein hohes Maß an sozialer Kompetenz im Umgang mit einer heterogenen, internationalen und mobilen Nachbarschaft. Entscheidend für die auf dieser Grundlage entstehende soziale Dynamik ist im Vergleich zum „Investorenprojekt“, dass eine kritische Masse von Bewohnern sich aktiv für die Pflege nachbarschaftlicher Beziehungen einsetzt. So entsteht ein eigenes nachbarschaftliches Klima („Irgendjemand lädt immer jemanden ein, so alle drei Monate oder so“), das nicht deckungsgleich mit der sozialen Nachbarschaft ist. Diese würde in dem kosmopolitischen Umfeld der befragten Baugemeinschaftshaushalte als viel zu eng empfunden werden.

Vergleichbar mit der Genossenschaft gibt es in dem Baugemeinschaftsgebäude einen Ort, der gemeinschaftlich genutzt wird, nur muss hier niemand warten, dass dieser Ort, ein Dachgarten, bespielt wird. Er ist zunächst ein informeller Begegnungsort, der dem mobilen Leben der Bewohner entgegenkommt, weil man sich hier z.B. per E-Mail spontan zu einem gemeinsamen Treffen am Freitagabend verabreden kann.

„Aber dann gibt es schon auch welche, die immer mal wieder aus irgendeinem Anlass jetzt oder einfach mal so sagen, wir machen ein Nachbarschaftstreffen auf dem Dach, jeder bringt was mit oder, weil es so viele Musiker sind, dann viele noch ihr Instrument mitbringen und dann auch ein bisschen Musik machen.“

Über dieses „sehr nette Gemeinschaftsgefühl“ und „sehr gute Verhältnis innerhalb des Hauses“ scheint es fließende Übergänge zu nachbarschaftlichen Aktivitäten jenseits des eigenen Hauses zu geben. Benannt wird z.B. das temporäre Urban-Gardening-Projekt östlich des Lohseparks, wo sich Berufstätige mit wenig Zeit einbringen können, oder auch klassische Nachbarschaftsprojekte wie Straßenfeste. Dabei bedarf es einzelner Schlüsselpersonen, die Engagement initiieren und letztlich andere mitziehen.

„Ein paar meiner Nachbarn sind da schon sehr engagiert, die dann jetzt ein Straßenfest für den Sommer organisieren und so weiter, denen wirklich was dran liegt, wie das hier halt sich entwickelt auf Dauer.“

So wie im Haus ein nachbarschaftliches Klima herrscht, scheint sich auch über die Kontakte in die weitere Nachbarschaft ein Zusammengehörigkeitsgefühl, das oben genannte Quartiers- oder „Kiezbewusstsein“, zu entwickeln.

„Wenn ich zu Fuß irgendwo hingehere oder unterwegs bin, treffe ich eigentlich immer Nachbarn oder Leute, die ich kenne. ... Unser Nachbar Karl sagt auch immer, er findet, das ist wie so ein kleines Dorf, und das ist ganz schön.“

Selbst wenn die zwei befragten Haushalte ein einseitig positives Bild ihrer Hausgemeinschaft zeichnen sollten, wären die strukturellen Unterschiede zu den beiden anderen Haustypen und ihren Nachbarschaften doch unverkennbar. Die offene Nachbarschaft scheint insgesamt diejenige zu sein, die in größtem Maße positive Effekte auf das Zusammenleben in der HafenCity hat.

Welche Erkenntnisse hat die empirische Untersuchung zu Bewohnern und Nachbarschaften der zentralen HafenCity erbracht? Hat sich die HafenCity im Vergleich zu ihren Anfangsjahren weiterentwickelt? Und decken sich die Alltagspraktiken und Wahrnehmungen der Bewohner mit den ambitionierten Vorstellungen derjenigen, die die Entwicklung der HafenCity verantworten?

Die Interviewserie hat sehr anschaulich angedeutet, wie breit das Spektrum der in der HafenCity vertretenen Lebensentwürfe inzwischen ist. „Angedeutet“ deshalb, weil die begrenzte Zahl der Interviews nur einen kleinen Einblick in das Spektrum der HafenCity-Haushalte ermöglicht. Die gegenüber den Anfangsjahren veränderte Ausschreibungs- und Vergabepaxis der Grundstücke zeigt hier ohne Frage eine deutliche Wirkung. Zugleich spiegelt sich in der größeren Breite der Lebensentwürfe auch eine geringere Voreingenommenheit gegenüber der HafenCity, der in den Anfangsjahren mit noch wesentlich größerem Misstrauen und entschiedenerer Ablehnung begegnet wurde – gerade von sozialen Milieus, die grundsätzlich einen ausgesprochen urbanen Lebensstil praktizieren, aber nicht davon überzeugt waren, diesen in der HafenCity umsetzen zu können. Dieser Trend ist auffällig, und es spricht vieles dafür, dass er sich im Quartier Baakenhafen fortsetzen und noch weiter intensivieren wird.

Mit dem Prozess der „soziokulturellen Weitung“ und Ausdifferenzierung verbunden ist der Verlust der relativen sozialen Homogenität, der die westliche HafenCity kennzeichnete. Damit geht möglicherweise der viel beschworene „Dorf“-Charakter und vielleicht auch ein Stück „heile Welt“ verloren. Doch zugleich eröffnet sich eine große Chance: Die HafenCity verliert den Charakter eines „Projekts“, das gerade zu Beginn mitunter als „künstlich“ und penibel inszeniert wahrgenommen wurde (z.B. aufgrund von Vorgaben zur Architektur und generell zum äußeren Erscheinungsbild, auch der publikumsbezogenen Erdgeschossnutzungen). Sie macht sich auf den Weg, ein „echter“ Großstadt-Stadtteil zu werden, der Vielfalt und Widersprüche kennt, der voller Eigendynamiken steckt, der soziale Gegensätze mit all ihren Konflikten anzieht und der schließlich ein ganz anderes Komplexitätsniveau auch im nachbarschaftlichen Zusammenleben aufweist.

Gerade das Quartier Baakenhafen könnte sich in diese Richtung entwickeln, da der anfangs eingeschlagene Weg der Differenzierung konsequent fortgeführt wird – u.a. über eine große Vielfalt verschiedenartiger Bauherren, über die Integration zahlreicher spezifischer Wohnangebote, z.T. in Kombination mit sozialen Trägern (für Menschen mit Behinderung, Senioren, Studierende, Co-Living usw.) und über die Diversifizierung im Einzelhandel (u.a. durch Ansiedlung eines Discounters).

Die Analyse der Zuzugsmotive verdeutlichte, dass alle Interviewten gute Gründe hatten, genau diesen Standort zu wählen: die Nähe zum Arbeitsplatz, die Chance, eine geeignete Sozial- oder Genossenschaftswohnung zu finden, den Reiz des Besonderen, der mit der Wohnlage am Wasser verbunden ist. Sehr deutlich zeigte sich in den Interviews aber auch, dass aus diesen Zuzugsmotiven keineswegs automatisch auf eine besondere Affinität zu innerstädtischem Leben geschlossen werden darf. Im Sample finden sich gleichermaßen Haushalte, die tatsächlich als überzeugte Großstädter zu bezeichnen sind, wie auch solche, die Stadt nur mit einer Reihe von abmildernden Kompromissen aushalten (Wochenende auf dem Land, starker Rückzug ins Private) oder sogar von ihr überfordert sind (z.B. von der gleichzeitigen Präsenz von Beschäftigten und Touristen oder von der Fremdheit der unterschiedlichen Lebensentwürfe). Wohnen in der Innenstadt kann also vieles bedeuten – nur einen kleinen Teil der Zugezogenen kann man mit einiger Berechtigung als „echte Urbaniten“ bezeichnen. In ähnlicher Weise bemerkenswert ist der Umstand, dass keineswegs jeder Bewohner der Hafencity das Wohnen in diesem Stadtteil für sich als absoluten Glücksfall einstuft. Das Spektrum der Zuzugsgründe ist genauso vielfältig, wie es die Ausprägungen und Intensitäten der Ortsbindung sind.

In ganz ähnlicher Weise darf man das Wohnen in der innerstädtischen Hafencity auch nicht als klares Bekenntnis zur Stadt der kurzen Wege und zu einem differenzierten Mobilitätsverhalten interpretieren. Der Umgang mit dem eigenen Pkw offenbart, dass die Lage und Ausgestaltung des Stadtteils allein sicherlich nicht zu anderen Mobilitätsmustern führen wird, sondern erst die Bereitstellung wirklich attraktiver Mobilitätsalternativen eine Veränderung anstoßen kann. Und bei einigen Haushalten ist angesichts ihrer komplexen Mobilitätsketten selbst das anzuzweifeln.

Ein frappierender Befund, der schon länger bestehende Vermutungen eindringlich bestätigte, sind die höchst unterschiedlich ausgeprägten nachbarschaftlichen Bezüge in den verschiedenen Bauherrensegmenten. Das in der Hafencity wie in der übrigen Stadt durchaus verbreitete Muster der anonymen Nachbarschaft, in der Haushalte auch nach mehrjähriger Wohndauer eine rein rationale Ortsbindung aufweisen, stellt natürlich ein legitimes Wohnmodell dar, ist jedoch für den sozialen Aufbau eines neuen Quartiers nicht unbedingt förderlich. In den signifikanten Unterschieden zwischen der anonymen Nachbarschaft einerseits und der sozialen bzw. der offenen Nachbarschaft andererseits ist ein starker wohnungspolitischer Handlungsansatz zu sehen, wenn man in der Hafencity ernsthaft das Ziel weiterverfolgen möchte, eine lebendige, soziale Nachbarschaft zu entwickeln. Zielsetzungen müssten dann z.B. sein, den faktischen Leerstand im Sinne der Nicht-Nutzung von vermieteten oder verkauften Wohnungen einzuschränken, Ortsbindungen der Nutzer zu erhöhen und damit Fluktuationsprozesse zu reduzieren sowie städtische Grundstücke noch viel selektiver als bislang schon zu vergeben. Sicherlich wird es dabei nicht einfach sein, für jedes dieser Ziele auch geeignete Instrumente zu finden. Etwas grundsätzlicher kann man allerdings durchaus schlussfolgern, dass die stabilisierende Funktion in Quartieren, die früher Eigentumswohnungen (oder -häusern) zugeschrieben wurde, möglicherweise heute eher von anderen Bauherren repräsentiert wird, insbesondere von Baugemeinschaften, aber auch von Wohnungsbaugenossenschaften, d.h. von Bauherren, die lokal präsent und nachbarschaftlich interessierte Selbstnutzer ansprechen.

Dass die sorgfältige Auswahl und Kombination der Bauherren für die Entwicklung der Hafencity zu einem sozial lebendigen und nachbarschaftlich aktiven Großstadt-Stadtteil von entscheidender Bedeutung ist, bestätigen die Interviews plakativ. Sie offenbaren jedoch noch etwas anderes, nämlich einen stark fortbestehenden Bedarf, die Wohn- und Nachbarschaftsfunktionen bewusst zu stärken und soziale Prozesse

in der Hafencity aktiv zu gestalten. Lokales Engagement, die Aktivierung „sozialen Kapitals“ und eine funktionierende soziale Mischung sind Zielsetzungen, die einer unterstützenden Begleitung bedürfen, um produktiv zu werden. Auch soziale oder emotionale Ortsbindungen entwickeln sich nicht von selbst, sondern über Vernetzungen und Erlebnisse, über gemeinsame Aktivitäten und attraktive Angebotsstrukturen. Auf den kurz nach Durchführung der Interviews fertiggestellten Lohsepark mit seinem Potenzial als grüner Begegnungsort der Hafencity, aber auch auf den 2018 eröffneten Baakenpark und weitere neue Freiräume kommen hier künftig zentrale Aufgaben zu.

Generell gilt: Nachbarschaft braucht Impulssetzungen in Form von Gelegenheiten, Orten und Ressourcen, um sich zu entfalten. Sie intensiviert sich dann, wenn institutionalisierte Unterstützungsstrukturen vorhanden sind, wenn kurze Wege zu den Entscheidungsträgern bestehen und der Austausch mit ihnen auf Augenhöhe erfolgen kann. Vor allem aber sind auf Kontinuität und wechselseitiges Vertrauen angelegte Kommunikations- und Handlungskonstellationen zu schaffen, die es leicht machen, sich mit seinem Wohn- und Alltagsort zu identifizieren und sich bei seiner Ausgestaltung konstruktiv einzubringen. Insofern spricht vieles dafür, den 2007 seitens der Hafencity Hamburg GmbH begonnenen Weg der Begleitung und Unterstützung des sozialen Quartiersaufbaus fortzuführen und ihn der wachsenden sozialen Komplexität des Stadtteils entsprechend noch weiter zu intensivieren. Die Interviews haben gezeigt, dass gewiss nicht alle Interviewten bereit waren, sich intensiver auf den lokalen Kontext ihres Wohnorts einzulassen. Sie deuten jedoch auch an, dass das Potenzial an nachbarschaftlicher Einlassung und echter Teilhabe an der Entwicklung des neuen Stadtteils noch lange nicht ausgeschöpft ist, und zwar nicht nur in den anonymen Nachbarschaften, sondern auch in den sozialen und den offenen.

Und noch ein letzter Punkt: In der Hafencity halten sich täglich sehr viele Menschen auf, Besucher, Beschäftigte, Studierende usw. Die Zahl der täglich oder zumindest regelmäßig anwesenden Bewohner – dies deuten die Beobachtungen in den Nachbarschaften der zentralen Hafencity an – ist jedoch weiterhin relativ gering, sowohl absolut betrachtet als auch relativ, wenn man sie in Beziehung zu Fläche und Dichte der Hafencity setzt. Diese relative Schwäche des permanenten Wohnens und die zunehmende Heterogenität der zuziehenden Hafencity-Bewohner machen es schwer, ein verbindendes Narrativ oder ein identitätsprägendes Stadtteilgefühl zu finden, das an die Stelle der „Pionier“- und „Dorf“-Erzählungen der Anfangszeit treten könnte. Auch das ist ein Befund der Interviewserie zur zentralen Hafencity. So klar das Profil der Hafencity als erfolgreiches Waterfront-Projekt oder Innenstadterweiterung sein mag, so offen ist die Identität der Hafencity-Quartiere als Nachbarschaft. Ungeachtet all des lokalen Engagements, der Vernetzungen und Nachbarschaftsaktivitäten der letzten Jahre ist die Hafencity in sozialer Hinsicht noch immer (oder vielleicht auch jetzt erst recht) ein Stadtteil auf Identitätssuche.

Literatur

Bruns-Berentelg, Jürgen /Eisinger, Angelus /Kohler, Martin /Menzl, Marcus (2010):
HafenCity Hamburg: Neue urbane Begegnungsorte zwischen Metropole und Nachbarschaft / Places of Urban Encounter between Metropolis and Neighborhood. Wien/New York: Springer-Verlag.

Flade, Antje (1987):
Wohnen psychologisch betrachtet.
Unter Mitarbeit von Walter Roth. Bern/Stuttgart/Toronto: Huber.

Häußermann, Hartmut /Siebel, Walter (2004):
Stadtsoziologie. Eine Einführung. Frankfurt/New York: Campus.

Kaschuba, Wolfgang (2017):
Urbanität zwischen Bühne und Beute. In: Aus Politik und Zeitgeschichte,
67. Jg., H. 48, S. 19 – 24.

Menzl, Marcus /González, Toralf /Breckner, Ingrid /Vogelsang, Sybille (2011):
Wohnen in der HafenCity. Zuzug, Alltag, Nachbarschaft. Bd. 1 der Reihe „Materialien zur HafenCity“. Hamburg: Junius.

Reuber, Paul (1993):
Heimat in der Großstadt. Eine sozialgeographische Studie zu Raumbezug und Entstehung von Ortsbindung am Beispiel Kölns und seiner Stadtviertel. Köln: Selbstverlag Geographisches Institut der Universität zu Köln (= Kölner Geographische Arbeiten, Heft 58)



HafenCity Hamburg GmbH

Osakaallee 11, 20457 Hamburg

Telefon: +49 (0)40 374726 - 0

Telefax: +49 (0)40 374726 - 26

E-Mail: info@hafencity.com

www.hafencity.com/de/publikationen.html