

Menzl, Marcus

Book Part

Wohnen zwischen Multilokalität und Ortsbindung: das Beispiel der HafenCity Hamburg

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Menzl, Marcus (2020) : Wohnen zwischen Multilokalität und Ortsbindung: das Beispiel der HafenCity Hamburg, In: Danielzyk, Rainer Dittrich-Wesbuer, Andrea Hilti, Nicola Tippel, Cornelia (Ed.): Multilokale Lebensführungen und räumliche Entwicklungen: ein Kompendium, ISBN 978-3-88838-097-6, Verlag der ARL - Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, Hannover, pp. 235-242,
<https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-0976330>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/218789>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/>

Menzl, Marcus

Wohnen zwischen Multilokalität und Ortsbindung – das Beispiel der HafenCity Hamburg

URN: urn:nbn:de:0156-0976330



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 235 bis 242

In:

Danielzyk, Rainer; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Hilti, Nicola;

Tippel, Cornelia (Hrsg.) (2020):

Multilokale Lebensführungen und räumliche Entwicklungen:
ein Kompendium.

Hannover = Forschungsberichte der ARL 13

Marcus Menzl

WOHNEN ZWISCHEN MULTILOKALITÄT UND ORTSBINDUNG – DAS BEISPIEL DER HAFENCITY HAMBURG

Gliederung

- 1 Einleitung
 - 2 Typ 1: Beruflich bedingte Mobilität als Lebensform
 - 3 Typ 2: Pendler mit gelebtem Hauptwohnsitz
 - 4 Typ 3: Selbstbestimmtes Leben an mehreren Orten
 - 5 Multilokales Wohnen – was bedeutet das aus der Sicht des Quartiers?
- Literatur

Kurzfassung

Zentral gelegene Stadtteile bieten in der Regel besonders günstige Rahmenbedingungen zur Realisierung multilokaler Lebensformen. Im Beitrag wird am Beispiel der HafenCity Hamburg beschrieben, welchen Stellenwert der lokale Kontext des Wohnorts für Haushalte mit multilokaler Ausrichtung hat. Basierend auf einer Serie qualitativer Interviews mit multilokal lebenden Haushalten wird gezeigt, welche Ortsbindungen diese aufbauen. Abschließend wird die Frage diskutiert, inwieweit eine starke Präsenz multilokaler Lebensentwürfe eine Hypothek für die soziale Entwicklung von Stadtteilen sein kann.

Schlüsselwörter

HafenCity – Hamburg – Multilokalität – Wohnen – Ortsbindung – Pendeln

Living between multilocality and place attachment – the example of HafenCity Hamburg

Abstract

Inner city areas usually offer especially good conditions to realize multilocal ways of life. Using HafenCity Hamburg as an example, this article investigates the importance of local context for households with multilocal settings. Based on a series of qualitative interviews with multilocal residents, different types of place attachments are explored. Finally, the article discusses the question of whether a strong presence of multilocal households may hinder the social development of urban districts.

Keywords

HafenCity – Hamburg – Multilocality – Living – Place attachment – Commuting

1 Einleitung

Haushalte mit multilokaler Ausrichtung sind nicht gleichmäßig im Raum verteilt, sondern sind tendenziell an bestimmten Orten konzentriert zu finden. Eine hohe Anziehungskraft für Haushaltsgründer mit multilokaler Lebensführung üben ohne Frage die Innenstädte großer Metropolen aus. Wesentliche Voraussetzungen zur Realisierung dieser Lebensform sind hier gegeben: die räumliche Nähe zu einem breiten Spektrum von Arbeitsplätzen, eine hohe Dienstleistungsdichte, kurze Wege zu Orten der Kultur und des urbanen Lebens und natürlich gute Anschlüsse an die zentralen Verkehrsknotenpunkte der Region wie Flughafen, Bahnhof und Autobahn.

Ein innerstädtischer Standort mit den genannten Attributen ist auch die im Wachstum begriffene HafenCity in Hamburg. Unmittelbar angrenzend an die Hamburger Innenstadt entsteht hier bis 2025 auf ehemaligen Hafenflächen ein neuer City-Stadtteil mit ca. 14.000 Bewohnern, 45.000 Arbeitsplätzen, zahlreichen herausragenden Kultureinrichtungen und touristischen Anziehungspunkten. Es ist insofern wenig verwunderlich, dass das Phänomen des multilokalen Wohnens auch in der HafenCity angekommen ist. Zwar lässt sich die quantitative Bedeutung derer, die neben ihrer Wohnung in der HafenCity über weitere Wohnsitze verfügen, nicht fixieren, doch in der Selbst- wie der Außenwahrnehmung des neuen Stadtteils spielt das multilokale Wohn- und Alltagsmuster eine gewichtige Rolle. So wird von Außenstehenden aus der verstärkten Präsenz multilokaler Wohnformen nicht selten der Schluss gezogen, dass die Ortsbindung der Bewohner vergleichsweise gering ist und nachbarschaftliches Leben nicht existiert (z. B. Dangschat 2009; Hesse 2008). Die Präsenz multilokal Wohnender sei – so die Argumentation – hinderlich für den Aufbau einer lebendigen und sozial aktiven Nachbarschaft. Auch von denjenigen, die die Entwicklung des Stadtteils maßgeblich verantworten (HafenCity Hamburg GmbH bzw. Stadt Hamburg) bzw. kritisch-konstruktiv begleiten (lokale Zivilgesellschaft), wird die starke Präsenz multilokal Wohnender als wesentliches, durchaus ambivalent einzuschätzendes Charakteristikum der HafenCity wahrgenommen. Auch einige der strukturellen Schwächen des Stadtteils in den ersten Jahren (Vielfalt des Straßenlebens, Intensität nachbarschaftlicher Vernetzungen, Auslastung des Einzelhandels) werden mitunter mit der Bewohnerstruktur in Verbindung gebracht. Es stellt sich daher die Frage, ob aus den multilokalen Alltagsmustern tatsächlich (einschränkende) Effekte auf die individuelle Ortsbindung und dann im zweiten Schritt auch auf den Aufbau der sozialen Quartiersstrukturen resultieren.

Der vermutete Zusammenhang zwischen Multilokalität und Ortsbindung war auch einer der wesentlichen Schwerpunkte einer Interviewserie mit multilokal Wohnenden in der westlichen HafenCity, die von der HafenCity Hamburg GmbH in Kooperation mit der HafenCity Universität im Jahr 2009 durchgeführt wurde (ausführlich Menzl/González/Breckner et al. 2011; Menzl 2014). Zum damaligen Zeitpunkt gab es noch keine geförderten Wohnungen in der HafenCity und auch ansonsten war das Spektrum der Bauherren und damit auch der ansässigen sozialen Milieus deutlich eingeschränkter, als es heute ist; das verfügbare Wohnangebot war fokussiert auf Haushalte im mittleren bis gehobenen Einkommenssegment.

Bei der empirischen Untersuchung war es von besonderem Interesse, die Alltagsmuster und die Formen von Ortsbindungen zu identifizieren, die multilokal Wohnende in der HafenCity aufbauen. Ortsbindungen wurden dabei verstanden als Möglichkeit, sich in der Großstadt emotional zu verankern. Reuber (1993: 114 ff.) unterschied deshalb vier Stadien: die rationale Ortsbindung (Wohnort erscheint basierend auf nüchternen Abwägung von Vor- und Nachteilen als geeignet), die soziale Ortsbindung (Verbundenheit durch soziale Kontakte), die emotionale Ortsbindung (Bindung durch zeitliche Wohndauer und Erlebnisse) und die lokale Identifikation („Sich-gleich-setzen“ mit dem Wohnort). Auf diese Differenzierung wird im Folgenden immer wieder zurückgegriffen.

Im Rahmen dieser Forschung konnten in der HafenCity drei unterschiedliche Typen multilokaler Haushalte identifiziert werden, die zunächst kurz eingeführt werden. Das wichtigste Differenzierungsmerkmal ist die Art der praktizierten Mobilität hinsichtlich Rhythmus und Regelmäßigkeit.

2 Typ 1: Beruflich bedingte Mobilität als Lebensform

Der **erste Typ** beschreibt Haushalte, die einen stark von beruflichen Orientierungen geprägten Lebensentwurf verfolgen und dabei zum Teil sehr ausgeprägte Anforderungen an Mobilität haben. Der Alltag ist – zumeist für ein Haushaltsmitglied – gekennzeichnet von dienstlichen Reisen an unterschiedliche Orte und in der Folge einer relativ unregelmäßigen Dauermobilität während der Woche sowie vergleichsweise regelmäßigen Aufhalten am Wohnort Hamburg am Wochenende. An keinem der Standorte haben die interviewten Personen dieses Typs eine Zweitwohnung, die Übernachtungen erfolgen in Hotels, wobei sich mit der Zeit in den häufig bereisten Städten präferierte und immer wieder aufgesuchte Hotels herausgebildet haben. Die weiteren Haushaltsangehörigen sind entweder nur tageweise mobil oder ortsgebunden.

Die Organisation des Alltags dieser Haushalte basiert in hohem Maße auf der Nutzung verschiedener digitaler Medien: Das Spektrum reicht vom gemeinsamen digitalen Kalender über tägliche Videokonferenzen bis hin zu ständigem Austausch über Chats, Mails und SMS. Aufgrund der intensiven und kontinuierlichen Kommunikationsprozesse mit einer Vielzahl von beruflichen und privaten Kontakten bildet sich nicht das Gefühl heraus, mit der Reisetätigkeit dem eigenen sozialen Netzwerk zu schaden – auch wenn sie sich über ganz Europa (und darüber hinaus) verteilen.

Die bemerkenswert intensiven sozialen Beziehungen in Hamburg werden primär von den ortsgebundenen Haushaltsmitgliedern gepflegt, aber von den Multilokalen im Rahmen ihrer zeitlichen Möglichkeiten mitgenutzt (regelmäßige Verabredungen im Quartier, gemeinsame Feste im Wohnblock und auch eine Website der Nachbarschaft). Interessant ist die hohe Bedeutung, die für all diese Haushalte Nachbarschaftsbeziehungen am Wohnstandort haben. Es besteht der Wunsch, eine nicht nur funktionale Beziehung zu dem Wohnort aufzubauen, sondern sich (zumindest für ei-

nen befristeten Zeitraum, denn ein beruflich bedingter Umzug ist immer möglich) emotional zu verorten und trotz oder vielleicht auch gerade wegen der häufigen Abwesenheit sozial zu vernetzen. Dabei zeigt sich, dass die Abwesenheit einzelner Haushaltsmitglieder während der Woche in einem Stadtteil wie der HafenCity kaum ins Gewicht fällt, da der Alltag nahezu aller Bewohnerinnen und Bewohner an Werktagen eine starke Berufsorientierung aufweist.

3 Typ 2: Pendler mit ‚gelebtem‘ Hauptwohnsitz

Beim **zweiten Typ** handelt es sich um Haushalte, deren Alltagsmuster wesentlich regelmäßiger verlaufen als beim ersten Typ, die allerdings einen zweiten, teilweise sogar einen dritten Wohnsitz haben. Es sind die klassischen „Di-Mi-Do-Pendler“, bei denen Arbeitsort und Lebensmittelpunkt nicht in einem Ort zusammenfallen. Hierunter sind aber auch Haushalte mit einem in einer anderen Stadt lebenden Partner und entsprechenden Mobilitätsanforderungen am Wochenende zu rechnen. In aller Regel erfolgen Übernachtungen bei diesem Typ nicht in Hotels, sondern einer zweiten Wohnung.

Kennzeichnend für diese Haushalte sind die klare Definition eines Lebensmittelpunktes sowie die starke Durchstrukturierung des Alltags, die sich häufig in diversen festen Ritualen ausdrückt. Während der Arbeitswohnort genutzt wird, um intensiv zu arbeiten und ansonsten Dinge „für sich“ zu tun (lesen, shoppen, schwimmen/joggen, lange Telefonate mit Freundinnen und Freunden), steht der Zeitblock rings um das Wochenende ganz im Zeichen der Familie und generell der sozialen Kontakte. Auch wenn der Alltag auf mehrere Orte verteilt ist, läuft er ähnlich geregelt ab wie bei ortsgebundenen Haushalten.

In der HafenCity finden sich zum einen Haushalte, die ihren Stadtteil als Lebensmittelpunkt bezeichnen, aber während der Woche nicht in Hamburg sind. Für ihre Lebenssituation scheint die HafenCity auch deshalb ein sehr vorteilhafter Wohnstandort zu sein, weil es keine gewachsenen Strukturen und feste Rollenerwartungen gibt. Alle sind neu und offen, weshalb es, gerade im Vergleich zu anderen Standorten, auch sehr einfach ist, Kontakte aufzubauen – und zudem sehr interessant, da alle berufstätig sind, viel herkommen und etwas zu erzählen haben. Entsprechend wundert sich auch niemand, wenn man während der Woche keine Zeit hat bzw. nicht in Hamburg ist (eher das Gegenteil ist der Fall), da das nachbarschaftliche Leben sich ganz stark auf das Wochenende konzentriert.

Zum anderen gibt es in der HafenCity auch Haushalte, bei denen es sich genau anders herum verhält: Die HafenCity bildet dann den Zweitwohnsitz für die Zeit während der Woche, wohingegen das Wochenende z. B. an einem Ort in Süddeutschland bei der Familie verbracht wird. Diese Bewohnerinnen und Bewohner bauen in der Regel kaum Bindungen an ihrem zweiten Wohnort auf, sondern konzentrieren diese auf ihren Erstwohnsitz. Sie wohnen aus rationalen, das heißt alltagspraktischen Gründen in dem Stadtteil, bleiben ansonsten jedoch emotional distanzierte Beobachter des lokalen Geschehens.

4 Typ 3: Selbstbestimmtes Leben an mehreren Orten

Mit dem **dritten Typ** werden Haushalte angesprochen, die gezielt mehrere Wohnorte und deren jeweilige Vorzüge kombinieren. Häufig handelt es sich dabei um Rentner oder um sehr wohlhabende Personen im erwerbsfähigen Alter, die es sich leisten können, mehr oder weniger regelmäßig zwischen unterschiedlichen, aber jeweils festen Wohnsitzen zu wechseln. Die Wohnungen, die z. B. in Florida, auf Föhr und in der Hafencity liegen, werden dann jeweils für mehrere Wochen en bloc genutzt, um dann wieder für längere Zeit verwaist zu bleiben.

Für die Hafencity ist dieser Mobilitätsrhythmus im Stile von „Zugvögeln“ weniger gewöhnlich als z. B. für Florida, was sich nach Aussage der Multilokalen dieses Typs negativ auf den Aufbau der sozialen Kontakte, insbesondere im Rahmen von Vereinen auswirkt, wo kontinuierliche Präsenz erwartet wird („Es wäre für uns und unsere sozialen Kontakte einfacher, wenn es hier auch diese Zugvögel-Kultur gäbe, die gar nicht damit rechnet, dass man zwölf Monate hier ist.“). Die häufige Abwesenheit über längere Zeiträume erfordert das immer neue Ein- und Ausklinken in soziale Netzwerke und blockiert mitunter die Intensivierung von Bindungen über den Status eines interessierten Gastes hinaus.

Generell ist die Ausprägung der lokalen Bindungen auch bei diesem Typ sehr unterschiedlich. Es gibt sowohl Bewohner, die die Hafencity trotz ihrer häufigen Abwesenheiten als Lebensmittelpunkt betrachten und sich entsprechend sozial und auch emotional binden wollen, als auch Bewohner, bei denen die Hafencity lediglich den Status des interessanten und kulturell bereichernden Zweitwohnsitzes hat, auf den Aufbau sozialer Kontakte jedoch weitgehend verzichtet wird. Auf den Stadtteil wirkt sich die faktische Nicht-Nutzung eines Teils der Wohnungen über längere Zeiträume hinweg als ein Verlust an lokalen Ressourcen (Mitgestalter, Mitnutzer lokaler Angebote) aus.

5 Multilokales Wohnen – was bedeutet das aus der Sicht des Quartiers?

Haben multilokal Wohnende per se ein geringeres Interesse am lokalen Geschehen in ihrem Wohnumfeld? Resümiert man die empirischen Ergebnisse aus der Hafencity, so zeigt sich, dass die Herstellung eines unmittelbaren Argumentationszusammenhangs zwischen Multilokalität und (gering ausgeprägter) Ortsbindung wenig belastbar ist. Auch wenn die einzelnen Formen der Multilokalität die Spielräume für den Aufbau sozialer oder emotionaler Ortsbindungen in unterschiedlichem Maße einschränken, steht es zumindest für diejenigen multilokalen Haushalte, die die Hafencity als ihren Lebensmittelpunkt ansehen, außer Frage, dass sie an diesem Ort auch Bindungen aufbauen. Wie intensiv diese ausfallen, differiert ähnlich wie bei ortsgebundenen Haushalten von Bewohner zu Bewohner, hier müssen andere Erklärungsfaktoren hinzugezogen werden.

Entgegen der weit verbreiteten Annahme schließen sich multilokale Lebenspraktiken und nachbarschaftliches Engagement keineswegs notwendigerweise aus. Die gravierenden gesellschaftlichen Wandlungsprozesse der letzten Jahre bringen nicht nur neue Wohnformen und Alltagsmuster hervor, sondern auch veränderte Ausprägungen von Nachbarschaft. Es ist insofern auch zutreffender, nicht von einer Erosion von Verortung zu sprechen, sondern eher von einem Wandel der Orts- und Sozialbezüge. Es verschwindet nicht der Wunsch nach Nachbarschaft oder nach einem funktionierenden sozialen Zusammenleben, doch bilden sich (nicht nur, aber auch) aufgrund der praktizierten Lebensformen neue Muster der Vernetzung, der wechselseitigen Bezugnahme und des kollektiven Handelns heraus. Diese neuen Muster „post-traditionaler Nachbarschaft“ (s. im Detail hierzu Menzl/González/Breckner et al. 2011) sind nicht mehr durch den Austausch materieller oder sozialer Dienstleistungen gekennzeichnet, sondern durch Unverbindlichkeit, zeitliche Flexibilität, Projektorientierung, Selbstbestimmtheit, oftmals eine große Offenheit und die Verortung an neuen, digitalen oder (halb)öffentlichen Orten. Insbesondere steht die (post)traditionale Nachbarschaft jedoch für den Respekt vor dem Lebensentwurf des anderen und damit auch für dessen möglichen Rückzug in die Privatsphäre. In diesen Typus von Nachbarschaft können sich multilokale Haushalte (und übrigens auch andere, stark auf die Erwerbsarbeit fokussierte, aber ortsgebundene Haushalte) hervorragend einfügen, sie können ihn sogar in tragenden Rollen mitprägen.

Wie lässt sich nun aber das Nebeneinander von multilokal und ortsgebunden lebenden Bewohnern ausbalancieren? Die Bewohnerschaft der HafenCity besteht insgesamt aus einer Mischung von ortsgebundenen Bewohnerinnen und Bewohnern, von multilokalen Haushalten mit lokaler Verankerung und von multilokalen Haushalten ohne größere Bezüge zum Standort. In der vorhandenen, quantitativ leider nicht präzise abbildbaren Mischung stellen die multilokalen Bewohner – basierend auf den Interviews mit ortsgebundenen und multilokalen Bewohnern – kein Hemmnis für die soziale Entwicklung des Stadtteils dar, da die anderen Bewohner zahlreich genug sind, um ein tragfähiges soziales Netz kontinuierlich am Laufen zu halten. Es spricht sogar einiges dafür, dass die Kombination ortsgebundener und multilokaler Lebensformen für alle Beteiligten besonders vorteilhaft ist: Die Präsenz ortsgebundener Bewohnerinnen und Bewohnern garantiert die Kontinuität lokaler Netzwerke und sozialer Infrastrukturangebote, sie ermöglicht es den nur zeitweilig anwesenden Bewohnern, sich schnell wieder in regelmäßig laufende Nachbarschaftskontexte einfädeln zu können. Die Präsenz multilokaler Bewohner hingegen verspricht aus der Sicht der ortsgebundenen, dass das Flair des Besonderen und Internationalen in die Nachbarschaft hineingetragen wird und diese damit eine Aufwertung erfährt („Es wohnen hier viele interessante und innovative Menschen, auch Pendler. Und Menschen, die viel unterwegs sind, haben auch immer was zu erzählen.“). Aus der Sicht des Standorts HafenCity verkörpert das Nebeneinander der unterschiedlich mobilen Haushalte anschaulich den Anspruch des neuen Stadtteils, Urbanität und Nachbarschaft in innovativer Weise miteinander verzahnen zu wollen.

Die Herstellung und Sicherung einer solchen Mischung von ortsgebundenen und multilokalen Haushalten ergibt sich allerdings nicht von allein, sondern erfordert steuernde Eingriffe seitens der Entwicklungsgesellschaft. Die am ehesten wirksame Steuerungsoption ist hierbei vermutlich die Sicherstellung einer hinreichenden Differen-

zierung der Bauherrntypen: Es bedarf eines adäquaten Anteils an Akteuren, die Wohnungen in ihrem Bestand halten, für Kontinuität und lokale Verankerung stehen und eine entsprechende Bewohnerschaft an sich binden. Klassische Beispiele für diesen Typ von Bauherren sind Wohnungsbaugenossenschaften oder auch Baugemeinschaften. Zugleich darf dieser Typus jedoch auch nicht zu dominant werden und eine Homogenität produzieren, die Prozesse sozialer Schließung wahrscheinlich macht. Die Mischung von freifinanzierten Miet- und Eigentumswohnungen, von Genossenschaftswohnungen, von Baugemeinschaften und geförderten Wohnungen erhöht die Wahrscheinlichkeit, sehr unterschiedliche soziale Milieus und unterschiedlich stark lokal ausgerichtete Lebensentwürfe zusammenzubringen und ist daher gerade für ein neu entstehendes Quartier, das gänzlich ohne die etablierten sozialen Strukturen von Bestandsquartieren klarkommen muss, von großer Bedeutung.

Betrachtet man die Entwicklung der HafenCity seit 2009, insbesondere die Praxis der Grundstücksausschreibungen im Quartier Baakenhafen, so hat sich auf Seiten der Stadt bzw. der städtischen Entwicklungsgesellschaft eine Offenheit für deutlich breitere Formen der sozialen Mischung herausgebildet. Die Mischung unterschiedlich mobiler bzw. ortsgebundener Haushalte ist sicherlich nur ein Aspekt im Rahmen von Strategien der sozialen Mischung, zudem einer, der nur begrenzt steuerbar ist. Dennoch spricht einiges dafür, dass konkrete Maßnahmen wie die Festsetzung eines Anteils von 30% geförderten Wohnungen, die starke Einbindung von Genossenschaften als Bauherren, die Verringerung des Anteils an Eigentumswohnungen und auch die Forderung nach Selbstnutzung von Wohnungen in Baugemeinschaften dabei helfen, den Anteil multilokal orientierter Haushalte einzugrenzen. Die Vision war und ist ein Stadtteil, der zwar die Realisierung auch extrem komplexer und hochmobiler Lebensentwürfe zulässt, der jedoch nicht – durch die Dominanz selten anwesender Bewohner – eine Hypothek für die soziale Entwicklung des Stadtteils produziert.

Die Präsenz multilokaler Lebensformen wird Nachbarschaften nicht schaden, wenn diese einen Einbettungskontext vorgeben, der eine einfache Integration ermöglicht, und die Nachbarschaften zudem die normative Offenheit haben, die Vielfalt der realisierten Lebensentwürfe zu akzeptieren und als Bereicherung zu empfinden. Ob sich der Reiz dieser Vielfalt in der HafenCity auch dauerhaft (nach der „Pionierphase“ der ersten Jahre) und in sich wandelnden Konstellationen sozialer Mischung erhält, wäre ein lohnender Gegenstand weiterer Forschung.

Literatur

- Dangschat, J. S. (2009): Das Down-Town-Syndrom. Über die Wiederbelebung der Innenstädte – aber zu welchem Preis? In: *vhw Forum Wohnen und Stadtentwicklung* 5, 255-257.
- Hesse, M. (2008): Reurbanisierung: Urbane Diskurse, Deutungskonkurrenzen, konzeptionelle Konfusion. In: *Raumforschung und Raumordnung*, 66 (5), 415-428.
- Menzl, M. (2014): Multilokales Wohnen in der HafenCity Hamburg – Fluch oder Segen? In: Hammann, P.; Blanc, M.; Duchêne-Lacroix, C.; Freytag, T.; Kramer, C. (Hrsg.): *Les mobilités résidentielles à l'aune de la multilocalité*. Strasbourg, 337-355.
- Menzl, M.; González, T.; Breckner, I.; Vogelsang, S. (2011): *Wohnen in der HafenCity. Zuzug, Alltag, Nachbarschaft*. Hamburg.
- Reuber, P. (1993): *Heimat in der Großstadt. Eine sozialgeographische Studie zu Raumbezug und Entstehung von Ortsbindung am Beispiel Köln und seiner Stadtviertel*. Köln.

Autor

Marcus Menzl (*1969), Prof. Dr. rer. pol., Professor für Soziologie der gebauten Umwelt an der Technischen Hochschule Lübeck. Nach Studium der Soziologie und Stadtplanung in Berlin, Frankfurt am Main und Hamburg wissenschaftlicher Mitarbeiter an verschiedenen Hamburger Universitäten. Zwischen 2007 und 2017 Mitarbeiter der HafenCity Hamburg GmbH mit Verantwortung für die sozialen Entwicklungsprozesse der HafenCity. Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen der Wohnsoziologie, der Quartiersentwicklung und der alltäglichen Lebensführung in unterschiedlichen räumlichen Kontexten.