

Breckner, Ingrid

Book Part

Präferenzmuster städtischen Wohnens in Hamburg: Hintergründe und Entscheidungsprozesse

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Breckner, Ingrid (2019) : Präferenzmuster städtischen Wohnens in Hamburg: Hintergründe und Entscheidungsprozesse, In: Scholich, Dietmar (Ed.): Reurbanisierung zwischen Wunsch und Wirklichkeit: Ein Blick auf nordwestdeutsche Städte und Regionen, ISBN 978-3-88838-423-3, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 98-116,
<https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-4233067>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/205057>

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/>

Breckner, Ingrid:

**Präferenzmuster städtischen Wohnens in Hamburg:
Hintergründe und Entscheidungsprozesse**

— URN: urn:nbn:de:0156-4233067



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

— S. 98 bis 116

Aus:

Schlich, Dietmar (Hrsg.):

**Reurbanisierung zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Ein Blick auf
nordwestdeutsche Städte und Regionen.**

Hannover 2019

— Arbeitsberichte der ARL 27

Ingrid Breckner

PRÄFERENZMUSTER STÄDTISCHEN WOHNENS IN HAMBURG: HINTERGRÜNDE UND ENTSCHEIDUNGSPROZESSE

Gliederung

- 1 Städtisches Wohnen und Reurbanisierung: Zum Konzept des Beitrags
 - 1.1 Relevante Kriterien städtischer Wohnstandortentscheidungen
 - 1.2 Städtisches Wohnen im Spiegel qualitativer Daten
 - 2 Beziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsstandorten
 - 2.1 Städtische Vielfalt von Erwerbsmöglichkeiten
 - 2.2 Vereinbarkeit von Beruf und Familie
 - 2.3 Urbane Freiheitsgrade vor, während und nach dem Erwerbsleben: Selbstbestimmung in der Nutzung von Räumen, Kontakten und Infrastruktur
 - 3 Städtisches Wohnen und Mobilität
 - 3.1 Mobilitätsanforderungen und Mobilitätsinfrastruktur
 - 3.2 Mobilitätspraktiken
 - 4 Zum Umgang mit urbanen Zumutungen
 - 4.1 Wohnkosten
 - 4.2 Lärm und Geruch
 - 4.3 Zugang zu Stadtnatur
 - 5 Städtisches Wohnen und Reurbanisierung: Schlussfolgerungen
- Literatur

Kurzfassung

Auf der Basis einer Sekundärauswertung qualitativer Studien zu stadtreionalen Wanderungsprozessen in der Metropolregion Hamburg seit 1998 fokussiert dieser Beitrag Motive, Prozesse und Rahmenbedingungen städtischen Wohnens. Sie manifestieren sich in vergleichenden Bewertungen städtischen und suburbanen Wohnens sowie in Hintergründen der Präferenzen für urbane Wohnstandorte. Diese Informationen ergänzen das Spektrum möglicher Erklärungen für Reurbanisierung um Aspekte des sozialen Handelns von Wohnenden.

Schlüsselwörter

Kriterien städtischer Wohnstandortentscheidungen – Rahmenbedingungen städtischen Wohnens – städtische Wohnqualität als Magnet für Reurbanisierung

Patterns of urban living preferences in Hamburg: background and decision-making processes

Abstract

On the basis of a secondary analysis of qualitative investigations of urban regional migration processes in the Metropolitan Region of Hamburg since 1998, this paper focuses on the motives, processes and parameters of urban living. These manifest themselves in comparative evaluations of urban and suburban living, and also in the backgrounds of preferences for urban residential locations. This information extends the spectrum of possible explanations for reurbanisation with factors related to the social behaviour of residents.

Keywords

Urban residential location decision-making criteria – parameters for urban living – urban quality of life as a magnet for reurbanisation

1 Städtisches Wohnen und Reurbanisierung: Zum Konzept des Beitrags

Wissenschaftliche und gesellschaftliche Diskurse zum Bedeutungszuwachs städtischer Wohnstandorte fokussieren Phänomene von Reurbanisierung unter Bezugnahme auf demografische, wirtschaftliche, politische und/oder sozio-kulturelle Manifestationen auf unterschiedlichen räumlichen Maßstabsebenen (vgl. Läßle 2004; Matthiesen 2004; Porter/Shaw 2009; Brake/Herfert 2012; Fricke/Siedentopp/Zakrzewski 2015 oder Körner-Blätgen/Sturm 2016a/b). Spezifischere thematische Ausrichtungen finden sich in Arbeiten zu Reurbanisierung und Mobilität (vgl. Matthes 2016) oder in immobilienwirtschaftlichen Veröffentlichungen, die Entwicklungen auf Wohnungsmärkten auch im Spiegel des Reurbanisierungsdiskurses analysieren (vgl. bulwiengesa 2017 oder ZIA 2017). Diese Arbeiten liefern u. a. Hinweise zu einer Evidenz des Reurbanisierungstrends. Wie lange er anhalten wird, ist unter Immobilienfachleuten umstritten: Der Rat der Immobilienweisen stellt in seinem Gutachten fest, dass sich „die Zuwanderung aus Deutschland durch das Schwarmverhalten junger Menschen auf der Suche nach einem lebendigen Umfeld“ in Berlin und München erkennbar und in Hamburg möglicherweise „deutlich abschwächt“ (ZIA 2017: 249). Demgegenüber geht bulwiengesa (2017: 1) „von einer weiterhin hohen Dynamik der Kernstädte in Agglomerationsräumen und verstärkten Räumen“ aus: „Durch ökonomisch stabile Strukturen, Erwerbsmöglichkeiten, hohe Urbanität bzw. vielfältige Freizeit- und Kulturmöglichkeiten sowie [aufgrund, I. B.] einer gut ausgebauten Infrastruktur ziehen sie nationale und internationale Bewohner an. Die Wanderung hin zu starken Wirtschaftsräumen bleibt auch in Zukunft der zentrale Grund für die Dynamik dieser Regionen“ (ebd.). Auch die Untersuchungen von Körner-Blätgen/Sturm (2016a/b) konstatierten eine nachweisbare Attraktivität von Großstädten v. a. für junge Menschen sowie junge und ältere Frauen. Ihre Befunde zeigen außerdem, dass die Zahl der privaten Haushalte in Großstädten schneller steigt als die Zahl der Einwohner, wodurch die Wohnungsnachfrage zusätzlich zur Zuwanderung angeheizt wird. Welche Zusammenhänge sich hinter diesen deskriptiven Daten verbergen und wie das komplexe Geschehen der in-

dividuellen und kollektiven Wahl von städtischen Wohnstandorten in welchen Zeitphasen und Räumen zu erklären ist, stellt jedoch nach wie vor eine wissenschaftliche und politische Herausforderung dar.

Im Wissen um Schwierigkeiten einer befriedigenden Erklärung der Wechselwirkungen verschiedener Einflussfaktoren auf Reurbanisierungspänomene versucht dieser Beitrag Bewertungen städtischer Wohnstandorte in Hamburg durch abgewanderte und zugezogene Haushaltstypen zu rekonstruieren. Dies erfolgt mit dem Ziel, Deutungsmuster und relevante Kriterien städtischen Wohnens unter Berücksichtigung unterschiedlicher Lebensphasen und kontextueller Rahmungen zu verstehen, um den Stellenwert des Wohnens in Reurbanisierungsprozessen in Verbindung mit anderen Einflussfaktoren zu konkretisieren.

Im Anschluss an die konzeptionellen und methodischen Erläuterungen in diesem einleitenden Kapitel richtet sich das analytische Blickfeld in den Folgekapiteln auf Präferenzmuster städtischen Wohnens bei abgewanderten und zugezogenen Haushalten sowie deren Prägung durch

- > Beziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsstandorten,
- > städtisches Wohnen und Mobilität sowie
- > den Umgang mit urbanen Zumutungen.

In jedem dieser Abschnitte werden Querverbindungen zwischen unterschiedlichen Alltagspraktiken herausgearbeitet. Dadurch soll verdeutlicht werden, dass einzelne Zusammenhänge allein weder die Komplexität städtischer Wohnstandortscheidungen noch deren jeweilige, möglicherweise nur temporäre Auswirkung auf Reurbanisierungspänomene angemessen abzubilden vermögen. Abschließend werden die Befunde im Hinblick auf Zusammenhänge zwischen städtischem Wohnen und Reurbanisierung interpretiert.

1.1 Relevante Kriterien städtischer Wohnstandortentscheidungen

Entscheidungen für oder gegen städtisches Wohnen erfolgen nach den ausgewerteten Befunden zu stadtreionalen Wanderungsprozessen stets in Verbindung mit beruflichen Konstellationen, Mobilitätserfahrungen und -anforderungen sowie Alltagspraktiken in mehr oder minder befriedigenden städtischen Wirklichkeiten. Welche Relevanz unterschiedliche Haushalte diesen Rahmenbedingungen jeweils zuschreiben und welche Arrangements sich im urbanen Alltag daraus für welche Zeiträume herausbilden, erweist sich keineswegs als einheitlich. Städtisches Wohnen präsentiert sich empirisch als eine vielschichtige Landschaft von Kompromissen, die einzelne Personen für sich selbst und mehrere Mitglieder eines Haushaltes miteinander und mit ihrem sozialen Umfeld schließen müssen. Ambivalenzen und Widersprüche prägen solche Kompromisse ebenso wie Wissensbestände und Erfahrungshintergründe sowie räumliche gesellschaftliche Wirklichkeiten in bestimmten geschichtlichen Zeitfen-

tern. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, städtisches Wohnen in einem ersten Schritt fallanalytisch mit einem qualitativen, verstehenden Zugang zu erschließen, um danach typologische Figurationen städtischen Wohnens und ihre möglichen Auswirkungen auf Reurbanisierungsprozesse herauszuarbeiten.

Auf der Grundlage vorliegender Fallanalysen aus unterschiedlichen Untersuchungen (vgl. Abschnitt 1.2) konzentriert sich dieser Beitrag auf die Identifikation der thematischen Varianz, mit der die Relevanz von Berufstätigkeit, Mobilität, Versorgungs- und Freizeitpraktiken und städtischen Lebensbedingungen für oder gegen städtisches Wohnen in bestimmten Zeitabschnitten begründet wird. Städtisches Wohnen sowie Entscheidungen für einen Verzicht auf dessen Vorteile erweisen sich dabei weder als statische noch als kontinuierliche, sondern als mehr oder weniger dynamische Phänomene mit unterschiedlichen sozialen und räumlichen Bezügen. Die angestrebte Erschließung von Typologien städtischer Präferenzmuster und deren Entstehungsgeschichte erfolgt in der Annahme, dass sie die Beurteilung von Reurbanisierungstrends um Einflüsse des sozialen Handelns auf Entwicklungsprozesse städtischer Zuwanderung und deren Konjunkturen auf dem Markt von Wohnimmobilien ergänzen können.

1.2 Städtisches Wohnen im Spiegel qualitativer Daten

Als Datengrundlage stehen für diesen Beitrag qualitative Explorations städtischen Wohnens aus unterschiedlichen selbst durchgeführten Forschungsprojekten¹ sowie aus einer sekundäranalytischen Auswertung einer jüngst durchgeführten qualitativen Befragung im Rahmen einer Dissertation zu „Reurbanisierung und Verkehr“ zur Verfügung (vgl. Matthes 2016). Auch wenn das städtische Wohnen nicht im direkten Fokus der Untersuchungen stand, wurden in allen qualitativen Primärerhebungen Motive für städtisches Wohnen bzw. für dessen Ablehnung erhoben. Dieses empirische Material wurde für den vorliegenden Beitrag mit der Perspektive auf Konnotationen zu Reurbanisierungsphänomenen erneut ausgewertet.

In der ersten Hamburger Suburbanisierungsstudie im Jahr 1997 wurden ins Umland abgewanderte und vergleichbare in Hamburg verbliebene Haushalte nach ihren Wanderungs- bzw. Bleibemotiven befragt (vgl. Breckner/González/Menzl 1998). Die zweite – als Vergleich der stadtstaatlich geprägten Regionen Hamburg und Berlin angelegte und im Zeitraum 2004 – 2006 durchgeführte – Untersuchung fokussierte die Wechselwirkung von Wohnsuburbanisierung mit Entwicklungen der Arbeitsmärkte und der kommunalen Finanzen in ausgewählten Umlandgemeinden (vgl. Menzl 2007; Wixforth 2009). Aus Gründen der räumlichen Vergleichbarkeit werden aus dieser Studie nur die Ergebnisse der befragten Haushalte aus dem Hamburger Untersuchungsgebiet verwendet. In der Hamburger HafenCity lag der Schwerpunkt der Untersuchung auf der Ermittlung von Zuzugsmotiven und Alltagserfahrungen der Menschen, die in den ersten beiden Bauabschnitten in den neuen Stadtteil gezogen sind. Hierbei

¹ Dies sind Befunde aus Studien zu Suburbanisierungsmotiven in der Metropolregion Hamburg sowie in Berlin-Brandenburg (vgl. Breckner/González/Menzl 1998; Breckner 2006; Menzl 2007) sowie aus einer qualitativen Befragung von Haushalten, die in Wohnungen der ersten beiden Bauabschnitte in die Hamburger HafenCity zugezogen sind (vgl. Menzl/González/Breckner et al. 2011).

handelt es sich zweifellos um einen besonderen Fall eines zentral gelegenen Stadtgebietes, das durch die Transformation ehemaliger Hafengebiete für eine zunächst privilegierte Wohnnutzung in Eigentum und freifinanzierter oder genossenschaftlicher Miete erschlossen wurde. Im Kontext von Reurbanisierung zeigt dieser Fall, dass solche städtischen Wohnstandorte auch von Haushalten aus urbanen Randbereichen und aus suburbanen Räumen nachgefragt werden. Die befragten Haushaltstypen decken hinsichtlich Alter, Einkommen, Größe und Mobilitätspraxis ein breiteres Spektrum ab, als in medialen Diskursen vorschnell angenommen (vgl. Menzl/González/Breckner et al. 2011: 38 ff.). Zu den Studien, an denen die Autorin jeweils beteiligt war, liegen Transkripte qualitativer Interviews vor, die für diesen Beitrag unter dem Aspekt der Reurbanisierung erneut ausgewertet wurden. Die Sekundärauswertung der im Jahr 2013 mit problemzentrierten Interviews erhobenen Befunde von Gesa Matthes (2016: 188 ff.) basiert auf deren Darstellung in Kapitel 5 der Dissertation.

Die unterschiedlichen Erhebungszeiträume des für diesen Beitrag ausgewerteten empirischen Materials sind zwar nicht vergleichbar, da sich die Rahmenbedingungen des Wohnens sowohl im Hamburger Kern als auch im Umland durchaus verändert haben. Eine Betrachtung empirischer Befunde aus unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen bietet aber die Chance, Veränderungen der relevanten Kriterien für städtisches Wohnen in unterschiedlichen Haushaltstypen ins Blickfeld zu nehmen und deren mögliche Auswirkungen auf Reurbanisierungstrends in unterschiedlichen raumzeitlichen Kontexten zu hinterfragen. Da das empirische Material ausschließlich in Hamburg und dessen suburbanem Umland erhoben wurde, besteht kein Anspruch auf eine allgemeine Geltung für andere urbane und suburbane Räume der Bundesrepublik. Die ausgewählten, teilweise von den Befragten zugespitzt formulierten kontrastierenden Aussagen zeigen lediglich, in welcher Spannweite sich Ambivalenzen für Wohnstandortentscheidungen bewegen und dass auch aus der Stadt abgewanderte Haushalte in anderen Lebensphasen zu ‚Reurbanisierern‘ werden können.

2 Beziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsstandorten

Wohn- und Arbeitsstandorte werden von berufstätigen Menschen stets in Beziehung gesetzt, weil sie die größere oder geringere Entfernung zum Arbeitsort im Alltag überwinden müssen. Städte sind insofern für diesen Personenkreis attraktiv, als sie ein breiteres Spektrum und somit eine größere Auswahl von Erwerbsmöglichkeiten bieten. Die bessere Ausstattung von Städten mit Infrastruktur für Alltags- und Gesundheitsversorgung, Bildung und Mobilität erleichtert die Vereinbarkeit von Beruf und Familie und erweitert Möglichkeiten für Freizeitpraktiken. Aber auch Personen, die noch nicht oder nicht mehr im regulären Erwerbsleben stehen, bieten Städte Gelegenheiten zur Aufbesserung ihrer finanziellen Grundlagen aus Taschengeld, wohlfahrtsstaatlichen Transferleistungen oder Altersbezügen und Zugang zu einem vielfältigeren sozialen, politischen und kulturellen Alltagsleben. Welche Bedeutungen Befragte aus den unterschiedlichen Untersuchungen diesen Aspekten zumessen und wie Letztere mit ihrer Wohnstandortentscheidung in Verbindung stehen, wird im Folgenden anhand des vorliegenden empirischen Materials diskutiert.

2.1 Städtische Vielfalt von Erwerbsmöglichkeiten

Die Befunde aus beiden Hamburger Suburbanisierungsstudien verweisen auf eine unterschiedliche Relevanz des vielfältigen städtischen Arbeitsmarktes. Die Mehrheit der Befragten ist im Zuge der Familiengründung mehr oder weniger freiwillig ins Hamburger Umland umgezogen: Manche erfüllten sich damit den Wunsch der Eigentumsbildung und erhofften sich bessere räumliche Bedingungen der Kindererziehung, andere wären gerne in der Stadt geblieben, wenn sie eine passende und bezahlbare Wohnung gefunden hätten. Eine systematische Auseinandersetzung mit Arbeitsmöglichkeiten im Umland fand nur bei wenigen Befragten statt. Männer behielten als ‚Ernährer‘ der Familie mehrheitlich ihren Arbeitsplatz in der Großstadt oder suchten einen neuen im verstäderten Umland. Dafür nahmen sie entsprechende Pendelwege, meist mit dem privaten Pkw, in Kauf. Frauen mit Kindern, die ihre Berufstätigkeit nicht aufgeben wollten oder konnten, waren durch erziehungsbedingte Ortsbindung auf Arbeitsgelegenheiten und Kinderbetreuung am suburbanen Wohnort angewiesen oder mussten sich ebenfalls auf das Pendeln zwischen Wohnung und Arbeitsstätte einlassen (vgl. ausführlicher Abschnitt 2.2). Männer, die ihre Berufstätigkeit mit dem Umzug ins Umland dorthin verlagert hatten, begründeten dies mit erhöhtem Platzbedarf für ihre selbstständige Tätigkeit oder mit dem Umzug ihres Unternehmens, weil in der Stadt notwendige Entwicklungsmöglichkeiten fehlten. Diesbezüglich wurde deutlich, dass mit Wohnsuburbanisierung auch eine Umlandwanderung von Unternehmen einhergehen kann. Letztere hat – wenn auch zeitlich versetzt – zu einer funktionalen Mischung von Umlandgemeinden und längerfristig zur Herausbildung von städtischen Kernen im Umland beigetragen (vgl. Beitrag Matthes in diesem Band).

Die nach Haushaltstyp, Geschlecht und Qualifikation unterschiedlichen Beziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsstandorten spiegeln sich auch in Daten zu Pendlern in der Stadtregion Hamburg. Zum Zeitpunkt der zweiten Suburbanisierungsstudie pendelten deutlich mehr Menschen aus dem Umland nach Hamburg ein (vgl. Abbildung 1).

Dieser Trend hat sich nach einer Studie des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts (HWWI) aus dem Jahr 2013 kaum verändert: „Die Zahl der Einpendler mit Wohnsitz außerhalb und Arbeitsplatz innerhalb Hamburgs stieg von 237.100 im Jahr 1989 auf 321.202 im Jahr 2012 an – ein Zuwachs von mehr als 35 %. Bei den Auspendlern fiel der Anstieg mit einer Verdoppelung von 50.200 auf 102.349 noch stärker aus. Insgesamt ergab sich in 2012 ein Pendlersaldo von 218.853 Personen. Diese Entwicklung ist auf eine zunehmende Suburbanisierung der Bevölkerung und von Betrieben (Arbeitsplätzen) sowie auf die günstige Beschäftigungsentwicklung und die Anziehungskraft der Stadt Hamburg zurückzuführen“ (Holtermann/Otto/Schulze 2013: 14).

In den Interviews mit Neusiedlern in der Hamburger HafenCity zeichnet sich ein genau konträrer Trend ab: Von den insgesamt 20 befragten Haushalten und zehn beteiligten Haushalten an einer Gruppendiskussion haben vorher die Hälfte am Hamburger Stadtrand oder im Hamburger Umland gewohnt. Den meisten von ihnen war innerstädtisches Wohnen jedoch aus der Kindheit oder durch Ausbildungszeiten vertraut. Mit dem Umzug bezweckten sie v. a. eine Reduzierung der Wegezeiten zu den meist inner-

städtisch gelegenen Arbeitsplätzen. Die andere Hälfte der Haushalte ist bewusst innerstädtisch umgezogen oder aus deutschen bzw. ausländischen Städten zugewandert. Letztere kannten Hamburg meist aus früheren Arbeitserfahrungen und wünschten sich deshalb, hier auch mal zu wohnen. Ein lange in der Schifffahrtsbranche tätiger Gesprächspartner, der aus dem Ausland mit Frau und Hund in die HafenCity zugezogen ist, begründet seine Entscheidung wie folgt mit lokalen Vorkenntnissen:

„(...) ich habe das ja überlegt, wo wird was gebaut (...). (...) übrigens ist mein Büro, in dem ich viele Jahrzehnte gearbeitet habe, bei zwei unterschiedlichen Firmengruppen (...) hier (...) in Richtung Hopfenmarkt, 240 Meter, ich kenne also diese Gegend hier und die Stadt wie meine Westentasche (...) und ich habe mich auch immer wohl gefühlt hier.“ (HC/B9 2007:8)²

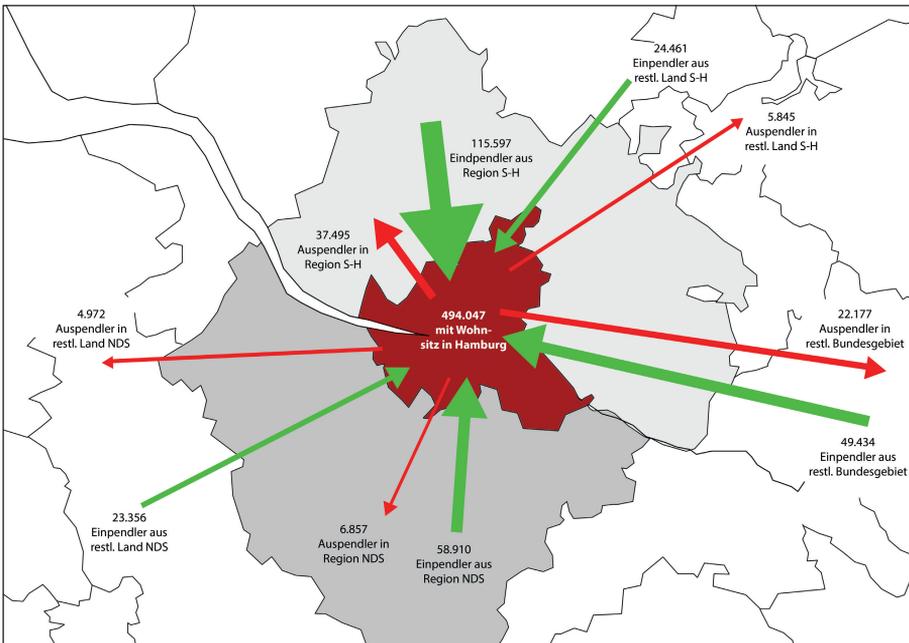


Abbildung 1: Pendlerbeziehungen in der Region Hamburg im Jahr 2002 / Quelle: TUHH – DFG-Projekt Suburbanisierung im 21. Jahrhundert

Bei einer großen Mehrheit des insgesamt ausgeprägt stadtaffinen Personenkreises spielte die Verkürzung von Arbeitswegen oder die Verbesserung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad sowie im Falle entfernterer Arbeitsplätze mittels Pkw, Bahn oder Flugzeug eine zentrale Rolle für die Umzugsentscheidung. Wenn ein Umzug nach oder in Hamburg nicht realisierbar gewesen wäre, konnten sich die meisten dieser Befragten nur eine andere Stadt in der Bundesrepublik oder im Ausland vorstellen. Nur einer der befragten Haus-

2 Die kursiv gesetzten Zitate stammen aus unveröffentlichten Interview-Transkripten.

halte konnte sich im Falle von Nachwuchs vorstellen, ins Umland zu ziehen; die Wohnung in der HafenCity würde aber mit der Perspektive einer späteren Rückzugsoption und der werthaltigen Kapitalanlage behalten und vermietet werden.

2.2 Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Der Zugang zu Berufstätigkeit erwies sich vor allem für Frauen, die mit ihren Familien ins Umland umgezogen sind, als überraschende Herausforderung. Insbesondere weiblichen Befragten mit einer qualifizierten Berufsausbildung und Berufserfahrung schwebte selten das Bild der hausfraulichen ‚grünen Witwe‘ vor. Sie mussten jedoch häufig feststellen, dass Plätze für Kinderbetreuung am Wohnort nicht ausreichten und politisch Verantwortliche diesem Zustand aus finanziellen Gründen auch nicht abhelfen wollten. Kita-Plätze wurden mancherorts nur mit dem Nachweis einer Berufstätigkeit vergeben. Fehlten qualifikationsentsprechende Arbeitsplätze vor Ort, nahmen befragte Mütter auch Tätigkeiten unterhalb ihres Qualifikationsniveaus an – zum Beispiel an der Kasse eines Supermarktes – um berufliche Aktivität nachzuweisen und so die Voraussetzung für einen Betreuungsplatz zu erfüllen. Sobald die Kinderbetreuung gesichert war, wurde gekündigt und ein passender Arbeitsplatz auch im weiteren Umfeld des Wohnortes oder in Hamburg gesucht. Eine Gesprächspartnerin, die ihre Berufstätigkeit nach dem Umzug ins Umland aufgegeben und temporär am neuen Wohnort geputzt hat, betonte die Unterschiede eines weiblichen beruflichen Engagements nach vorliegender Qualifikation wie folgt:

„Ich hab‘ da ‘ne Bekannte (...), die ist Ärztin. Ja was glaubst du denn, wenn die jetzt zehn Jahre draußen wär‘ aus ihrem Beruf, das geht gar nicht. (...) Oder meine Schwägerin, die ist Apothekerin. Ich denk‘, da musst du einfach im Job bleiben. Wenn du auf irgendwas studiert hast, dann musst du einfach im Job bleiben und das versteh‘ ich dann auch. Aber ich mit meinem Bürokrats muss das nicht.“ (S 1 2004:23)

Befragte alleinerziehende Frauen, die einen Umzug ins Umland zur Reduzierung von Wohnkosten in Erwägung gezogen hatten, lehnten dies nach gründlicher Recherche vehement ab, weil sie auf ihre städtischen Netzwerke und planbare kürzere Arbeitswege angewiesen seien.

Männliche Befragte an suburbanen Wohnstandorten machten sich in den meisten Fällen über die Vereinbarkeit von längeren Berufswegen mit Familienpflichten weniger Gedanken. Sie folgten dem Modell einer traditionellen Arbeitsteilung zwischen den Geschlechtern, das Erziehungspflichten weitgehend den Frauen zuweist und eine längere Abwesenheit in der Familie durch die ‚Ernährerrolle‘ rechtfertigt. Zu Konflikten führte dieses Modell vorwiegend in Familien mit höherqualifizierten Frauen: Sie fühlten sich nach einiger Zeit durch eine zeitlich eingeschränkte oder unterqualifizierte Berufstätigkeit unterfordert und unzufrieden und erkannten, dass sie im Falle einer Trennung oder im Alter benachteiligt sind. Solche Frauen haderten mit dem Umzug ins Umland spätestens, nachdem die Kinder über das ‚Glück im Handtuchgarten‘ und die ‚Wiese hinter dem Haus‘ hinausgewachsen waren. Dieses Gefühl verstärkte sich mit steigendem Interesse der Kinder für städtische Angebote, wodurch vor allem Mütter

als Mama-Taxi für Hol- und Bringdienste gefordert wurden. Solche Erfahrungen provozierten Fragen nach dem Sinn des eigenen Lebens und weckten erneut das Interesse an der Stadt. In suburban lebenden Haushalten vertraten einige Frauen die Auffassung, dass sie das Eigenheim längst gegen städtisches Wohnen eingetauscht hätten, wenn der Verkaufserlös die Preisdifferenzen zwischen Umland und Kernstadt kompensiert hätte.

Befragte Bewohnerhaushalte in der HafenCity haben die medial verbreitete Vermutung, dass man dort aus Sicherheitsgründen nur schwer mit Kindern wohnen könne, öfters widerlegt. Sowohl teure Eigentumswohnungen als auch günstigere Mietwohnungen von Genossenschaften und Baugemeinschaften wurden von Familien mit Kindern bezogen. Sie schätzten den Zeitgewinn durch kürzere Arbeitswege oder die Möglichkeit, sich beruflich neu zu positionieren. Attraktiv seien kurze Wege für kleine Einkäufe im Wohnumfeld, die auch Kinder schon früh selbstständig erledigen könnten. Anfangs noch fehlende Spiel- und Bildungsmöglichkeiten wurden unter Beteiligung engagierter Eltern früher erstellt als geplant. Die Mehrheit der noch berufstätigen Haushalte in der HafenCity hatte die Umzugsentscheidung in der Lebensphase getroffen, in der Kinder – falls vorhanden – bereits selbstständig, einige jedoch auch in Hamburg innerstädtisch wohnten. So entstand durch den zentralen Wohnstandort die Möglichkeit, in Kontakt zu den in Hamburg lebenden Kindern und später ggf. zu Enkelkindern zu bleiben. Einige Befragte begründeten den Immobilienerwerb in der HafenCity auch damit, dass die Kinder an der Erbschaft einer Immobilie im Umland nicht interessiert seien.

2.3 Urbane Freiheitsgrade vor, während und nach dem Erwerbsleben: Selbstbestimmung in der Nutzung von Räumen, Kontakten und Infrastruktur

Alle befragten Haushalte, die sich für einen innerstädtischen Wohnstandort entschieden hatten, betonten, dass dies mit höheren Freiheitsgraden in der Nutzung von unterschiedlichen privaten und öffentlichen Räumen, beruflichen und sozialen Kontakten sowie der Infrastruktur für Mobilität, Bildung, Kultur, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten verknüpft sei. In besonderem Maße betonten dies Gesprächspartner, die

- > mehr Auswahlmöglichkeiten für die Bildung ihrer Kinder wünschten,
- > neben der Berufstätigkeit noch vielfältige soziale, kulturelle, politische und sportliche Interessen verfolgten oder
- > sich gegen Ende des Berufslebens auf eine interessante Gestaltung einer aktiven Altersphase vorbereiteten.

Ein Befragter aus der HafenCity mit Berufserfahrung im maritimen Gewerbe im In- und Ausland schilderte die Attraktionen des für die Altersphase gewählten innerstädtischen Standortes wie folgt:

„Das natürlich eine Location am Wasser spannend ist und schön ist, das ist so. Ich bin ja auch Wassersportler und sehe mir das gern an und die Schiffe finde ich faszinierend. Hier ist das Kreuzfahrtterminal, wenn ein Schiff hier raus oder rein fährt, das macht mir Freude (...). Es ist also eine spannende Unterhaltung. (...) Ich bin begeistert von dem, was ich jeden Tag sehe (...). Ich weiß also heute zum Beispiel, warum die Kräne manchmal im Wind sind, warum am Wochenende die Bremsen rausgenommen werden (...). (...) wenn der Wind quer kommt, mit hoher Windgeschwindigkeit (...) sind die gefährdet (...).“ (HC/B 9 2007:7)

Hervorgehoben wurde von mehreren innerstädtisch lebenden Befragten auch die Möglichkeit, spontan nach der Arbeit noch etwas zu unternehmen – Freunde zu treffen, ins Kino zu gehen oder die vielfältige Gastronomie zu genießen. Bei langen Anfahrtswegen aus dem Umland würde man sich nach einem Arbeitstag kaum mehr dazu entschließen.

Eine Befragte, die aus dem Umland in die HafenCity umgezogen ist, betonte ebenfalls infrastrukturelle Defizite im Umland, die das städtische Angebot so attraktiv machen:

„Früher sind wir oft nach Hamburg gefahren, auch um einzukaufen, also nicht Lebensmittel, aber Musikgeschichten oder das alles. Weil da draußen bekommt man nichts. Da hat man nicht die Auswahl.“ (HC/BK2 2007:18)

Dieselbe Gesprächspartnerin, die mit ihrem Mann und dem fünfjährigen Sohn zusammenlebt, stellte auch die Bedeutung des privaten Gartens für Kinder infrage:

„(...) mittlerweile habe ich mich selbst überzeugt, dass Kinder sich oft treffen, nachmittags auch Sachen unternehmen und nicht da immer im eigenen Garten ... – da ver einsamt man auch manchmal.“ (HC/BK2 2007:17)

Erfahrungen mit einem Garten und damit verbundenen Verpflichtungen hatten die Entscheidung für innerstädtisches Wohnen bei mehreren Bewohnern der HafenCity verstärkt: Sie waren froh, die Abhängigkeit, die ein eigener Garten mit sich bringt, los zu sein und sich nicht mehr darum kümmern zu müssen.

Der intensivere Zugang zu Grünräumen im Umland wird zwar häufig als Suburbanisierungsgrund genannt, dennoch stellten mehrere Befragte mit Umlanderfahrung fest, dass sie die Naturpotenziale in ihrem Umfeld längst nicht so häufig nutzen wie erwartet. Zudem würden Naturqualitäten auch in suburbanen Räumen durch bauliche Verdichtung zunehmend vermindert. Gartenarbeit belaste zeitlich und finanziell und Gartengestaltung unter den kritischen Blicken von Nachbarn sei außerdem nicht immer eine Freude – all dies erkenne man aber meist erst nach der Erfüllung des Wohntraums ‚im Grünen‘.

Vorteile städtischer Wohnstandorte im Hinblick auf Wahlmöglichkeiten spiegeln sich auch in Ausführungen von Umlandbewohnern, die ihren Ort z. B. als „Schlafstadt“ bezeichneten, in der sich kaum jemand engagiere, weil alle an der nahe gelegenen Großstadt orientiert blieben. Politisches Engagement für bessere Kinderbetreuung, gegen

geschlossene Schwimmbäder oder fehlende Angebote in Schulen würden schnell als städtisches Anspruchsdenken in Misskredit gebracht und zur Polarisierung zwischen der ‚einheimischen‘ und ‚zugezogenen‘ Bevölkerung genutzt. Es fehle „die Öffentlichkeit als Ganzes“, gemeint ist zivilgesellschaftliches Engagement oder auch eine vielfältige Presse, mit Journalisten, die Probleme recherchierten und öffentlich machten, wodurch es leichter sei, Veränderungen durchzusetzen.

Eingeschränkt sei an suburbanen Wohnstandorten nicht zuletzt das Eingehen von neuen Freundschaftsbeziehungen, da man sich mit den Menschen begnügen müsse, mit denen man im Alltag in Kontakt komme. Mehrere Befragte berichteten, dass ihnen deshalb die Aufrechterhaltung des städtischen Freundeskreises sehr wichtig sei. Man treffe sich ‚draußen‘ bei schönem Wetter, fahre aber auch in die Stadt und verbinde das mit kulturellen Aktivitäten, Arztbesuchen, speziellen Einkäufen und der Erledigung von Bankgeschäften, da Banken ihr Filialnetz im Umland zunehmend ausdünnen würden. Vor diesem Hintergrund resümiert ein Befragter, der suburbanes Wohnen aus Jugendzeiten kennt, dann zur Ausbildung in die Stadt zog und mit der Familiengründung in die Suburbia zurückkehrte:

*„Wenn wir die Möglichkeit hätten, in Hamburg zu wohnen, mit'n bisschen Grün und dem kulturellen Angebot, würden wir das sofort machen. Und ich bin mit meiner Frau auch einig drüber: In dem Moment (...) wo die Kinder auf eigenen Füßen stehen, dann ist 'ne Stadtwohnung unser Wunsch oder Traum. (...) Es ist nicht nur (...) die Spießigkeit, die einen da 'raus treibt. Sondern das sind ganz faktisch wirtschaftliche Zwänge.“
(S 2 2004:18)*

Dieses Zitat verdeutlicht, dass eine Abwanderung aus der Stadt vorwiegend durch hohe Wohnkosten und nicht zwangsläufig durch eine Präferenz für einen suburbanen Lebensstil motiviert ist. Solche Haushalte können in Lebensphasen mit geringeren finanziellen Verpflichtungen (z.B. für die Unterbringung und Ausbildung der Kinder) zu ‚Reurbanisierern‘ werden.

3 Städtisches Wohnen und Mobilität

Mobilität spielt bei der Entscheidung für städtische Wohnstandorte aus unterschiedlichen Gründen eine zentrale Rolle. Zum einen sind es berufliche und private Mobilitätsanforderungen, die sich mit einer vielfältigen Mobilitätsinfrastruktur in dicht besiedelten städtischen Räumen bequemer und familienverträglicher bewältigen lassen. Daraus ergeben sich je spezifische Mobilitätspraktiken, die ihrerseits Lebensbedingungen an innerstädtischen und peripheren Wohnstandorten beeinflussen.

3.1 Mobilitätsanforderungen und Mobilitätsinfrastruktur

Präferenzen für städtisches Wohnen erwiesen sich bei einigen Befragten als Folge wirtschaftlicher Globalisierung, die eine multilokale Berufspraxis und/oder häufigere Wechsel von Arbeitsplätzen erfordert. Dieser Wandel vollzieht sich längst nicht mehr allein in einem regionalen Maßstab, sondern zunehmend auf nationaler und internati-

onaler Ebene. Gesprächspartner in der Hamburger HafenCity hatten vielfach bereits in anderen Städten der Bundesrepublik oder im Ausland gearbeitet oder berichteten von beruflichen Einsatzorten auf unterschiedlichen Kontinenten, die wöchentlich wechseln oder temporär in längeren Zeiträumen innerhalb des Jahres zu bewältigen sind. Für letzteren Personenkreis sind kurze Wege zum Flughafen und eine verlässliche Kommunikationsinfrastruktur von höchster Relevanz. Berufstätige, die vorwiegend in einem regionalen Umfeld mobil sein müssen, schätzen die Zentralität der Großstadt und die damit gegebene leichtere Erreichbarkeit ihrer Einsatzorte über Autobahnen oder mit dem öffentlichen Regionalverkehr.

Bei den durch hohe berufliche Mobilitätsanforderungen herausgeforderten Gruppen entstehen spezifische Mobilitätsanforderungen im Privatleben. Sie unterscheiden sich in Abhängigkeit von der Haushaltsstruktur und den u. a. durch ein mobiles Berufsleben geprägten sozialen Netzwerken. Familienhaushalte mit Kindern müssen berufliche Mobilitätsanforderungen so handhaben, dass der Nachwuchs nicht darunter leidet. Dies erfordert Planbarkeit der Mobilität, präzise Absprachen zwischen Eltern sowie mit den jeweiligen Arbeitgebern und eine verlässliche, zeitlich flexible sowie gut erreichbare Infrastruktur für die Betreuung von Kindern und Jugendlichen. Lassen sich diese Voraussetzungen an einem städtischen Wohnstandort nicht befriedigend erfüllen, steht die Alternative eines multilokalen Wohnens im Raum. Ein befragter Haushalt in der HafenCity hatte sich zunächst dafür entschieden, die Mutter mit den Kindern im Umland einer süddeutschen Stadtregion wohnen zu lassen und die Wohnung im Hamburger Zentrum unter der Woche vom Vater als Dienstwohnung zu nutzen sowie manchmal an Wochenenden für gemeinsame Familienfreizeit. Die angereisten Kinder entdeckten jedoch bald Attraktionen der Großstadt und entwickelten das Interesse, gänzlich dorthin umzuziehen. Ein anderer befragter Familienhaushalt mit größeren Kindern lebt ebenfalls multilokal, wobei der Vater etwa sechs Monate des Jahres in Hamburg in einer seiner zwei Wohnungen in der HafenCity verbringt und sich in den anderen Monaten am Familienwohnsitz im ländlichen Ausland aufhält. Die zweite Wohnung in der HafenCity ist vermietet und als Investition für die Kinder gedacht.

Überdurchschnittlich beruflich mobile Single- oder Zweipersonenhaushalte benannten die Herausforderung, ihre sozialen Netzwerke am aktuellen und an früheren Wohnorten zu pflegen sowie ihre Freizeit vor Ort oder anderswo kulturell und gesundheitlich befriedigend zu gestalten. So wie sie zu beruflichen Terminen in andere Städte oder Länder fliegen, reisen sie auch in ihrer Freizeit zu wichtigen Freunden oder an für sie attraktive Freizeitorte. Ähnliche private Mobilitätsanforderungen erwähnten auch Befragte aus der HafenCity, die aus dem Erwerbsleben ausgeschieden sind, jedoch auf eine hoch mobile Berufspraxis zurückblicken. Auch ihre wichtigen sozialen Netzwerke befinden sich verstreut in der Bundesrepublik oder im Ausland und werden so lange gepflegt, so lange dies körperlich und finanziell möglich ist. Gleichzeitig konzentriert sich dieser Personenkreis aber auch auf die Pflege familiärer und freundschaftlicher sozialer Beziehungen im großstädtischen Nahbereich, weil realistisch erkannt wird, dass dieser Kontext mit steigendem Alter an Bedeutung gewinnt.

Mit eher geringen beruflichen Mobilitätsanforderungen leben in der HafenCity all diejenigen Befragten, die ihre Wege zu einem räumlich stabilen Arbeitsplatz innerhalb der Region oder der Stadt durch den Umzug verkürzt oder ihre berufliche Selbststän-

digkeit in die Wohnung verlegt haben. Sie nutzen vorwiegend die städtische bzw. regionale Mobilitätsinfrastruktur bzw. kompensieren berufliche Mobilität – soweit möglich – mittels Kommunikationsinfrastruktur. Private Mobilitätsanforderungen ergeben sich bei diesen beruflich weniger mobilen Haushalten, wenn weiter entfernte Freunde und Verwandte besucht oder Freizeitaktivitäten außerhalb des großstädtischen Wohnortes ausgeübt werden.

3.2 Mobilitätspraktiken

Die Mobilitätspraktiken, die sich in der Großstadt aus unterschiedlichen beruflichen und privaten Anforderungen sowie infrastrukturellen Möglichkeiten ergeben, weisen bei fast allen Befragten in der HafenCity erkennbare biografische und alltagskulturelle Prägungen auf. So kam z. B. für zwei Haushalte generell nur ein innerstädtischer Wohnstandort infrage, weil sie weder über Führerscheine noch über einen Pkw verfügten. Sie wohnten immer schon in Städten und entwickelten dadurch eine Affinität für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Kompetenz für dessen Nutzung. Außerdem nutzten sie selbstverständlich Fahrräder und erschlossen sich nähere Ziele zu Fuß. Andere befragte Haushalte hatten sich entschieden, aufgrund des städtischen Wohnstandortes und dessen Nähe zum Arbeitsplatz den Pkw-Besitz zu reduzieren oder ganz darauf zu verzichten. Auch sie substituierten das Autofahren mit der Nutzung des Fahrrades und des ÖPNV und gingen öfter zu Fuß, als sie es an ihren peripheren Wohnstandorten je getan hatten. Sie freuten sich darüber, dass durch den Umzug ins Stadtzentrum nicht nur viel Zeit, sondern auch merkliche Kosten eingespart werden.

Einige Haushalte, die aus dem Umland oder vom Stadtrand in die HafenCity zugezogen sind, betonten in den Interviews mehrfach die Bedeutung des im Wohnhaus verfügbaren Parkplatzes. Bei ihnen entwickelte sich infolge der begrenzten Mobilitätsinfrastruktur am früheren Wohnort bei gleichzeitig bestehenden beruflichen wie privaten Mobilitätsanforderungen eine Präferenz für den bequemeren motorisierten Individualverkehr (MIV), dessen Verzicht sie sich auch bei einem innerstädtischen Wohnstandort zunächst nicht vorstellen konnten. Bei einigen dieser Personen setzte nach der Erfahrung räumlicher Nähe vieler für sie wichtiger Orte der Lernprozess ein, dass der ÖPNV, das Fahrrad oder die Bewegung zu Fuß in vielen Fällen bequemer oder sogar schneller ist, da kein Zeitverlust im Stau entsteht und die Suche nach Parkplätzen mit entsprechenden Kosten entfällt. Dennoch bleiben einige der befragten Haushalte auch in der HafenCity MIV-affin, weil die Nutzung des Pkw mehr Flexibilität und Privatsphäre bietet und/oder als Element sozialer Distinktion unverzichtbar erscheint. Solche Befragte ärgerten sich über die reduzierten Parkflächen im öffentlichen Raum und deren Kosten bzw. beklagten sich darüber, dass sie für ihre ebenfalls MIV-affinen Besucher so schwer erreichbar seien.

Besondere biografische und alltagskulturelle Prägungen der Mobilitätspraxis konnten bei befragten Haushalten in der HafenCity festgestellt werden, die über mehrere Wohnsitze verfügten. Dieses multilokale Wohnen (Hilti 2013) entwickelte sich zum einen bei ländlich oder kleinstädtisch sozialisierten Haushalten. Sie fühlten sich immer

noch an familiäre Immobilienerbschaften und Freizeitimmobilien oder tradierte Freizeitpraktiken (wie z. B. ihr standortabhängiges Segeln an der Nordsee) gebunden und investierten in ein städtisches Objekt, weil ihre Kinder, denen sie auch etwas ‚Akzeptables‘ vererben wollten, eher urbane Wohnpräferenzen haben. Aufgrund des Wohnens an unterschiedlichen Orten sind solche Haushalte in der HafenCity nur temporär präsent und befürchteten Kritik von Nachbarn, weil sie im Falle von Abwesenheit nicht zur sozialen Kontrolle im Wohnumfeld beitragen. Um sich vermuteten kritischen Fragen und Anmerkungen nicht aussetzen zu müssen, hielten sie sich in der Kontaktaufnahme zu ihren städtischen Nachbarn zurück. Damit schlossen sie sich aber auch aus den existierenden vielfältigen realen und virtuellen sozialen Netzwerken aus und nahmen deshalb deutlich weniger Attraktionen ihres städtischen Wohnstandortes in Anspruch als andere.

Befragte mit eher städtisch geprägten Wohnbiographien und außergewöhnlichen beruflichen Mobilitätsanforderungen praktizierten multilokales Wohnen hingegen ganz anders: Sie definierten den Wohnstandort in der HafenCity als „Hauptwohnsitz“ und versuchten, sich trotz temporärer Abwesenheit mit Nachbarn zu vernetzen und im Stadtteil zu engagieren. Diese lokale Praxis widerspricht der Annahme, dass multilokale Haushalte anonymer wohnen als solche mit einer dauerhaften Anwesenheit am Wohnort. Stadtaffine Multilokale wissen offenbar, wie notwendig es bei einem mobilen Lebensstil ist, sich jeweils auch lokal zu verorten und entwickeln im Prozess länger anhaltender Multilokalität die dafür notwendigen Kompetenzen. Bei steigenden gesellschaftlichen Mobilitätsanforderungen verändert sich allmählich die traditionelle Vorstellung von Sesshaftigkeit. So entstehen auch mehr und mehr Haushalte, die Erfahrungen eines mobilen Lebensstils teilen und sich gegenseitig unterstützen können. Dies ist eher an städtischen Wohnstandorten der Fall, weil sich dort mehr Menschen mit einer komplexen beruflichen und privaten Mobilitätspraxis konzentrieren.

4 Zum Umgang mit urbanen Zumutungen

Städtisches Wohnen ist selbst dann, wenn sich dafür eine Präferenz herausgebildet hat, durchaus auch mit alltäglichen Zumutungen z. B. in Form von steigenden Wohnkosten, Lärm, Luftbelastung oder heterogenen Nachbarschaften verknüpft. Städter nehmen sie wahr und lernen im Idealfall, Konzentrationen solcher Zumutungen zu vermeiden bzw. sie gegenüber Vorteilen des städtischen Wohnens abzuwägen. Gelingt eine solche Balance nicht, ist ein Rückzug von städtischen Wohnstandorten vorprogrammiert und dann aus der jeweiligen Erfahrungsperspektive nur folgerichtig. Unerträgliche Zumutungen städtischen Wohnens werden für Reurbanisierung insofern relevant, als sie diese längerfristig infrage stellen und erneut einen gesellschaftlichen Trend der Suburbanisierung einleiten können. Vor diesem Hintergrund ist Stadtpolitik gut beraten, wenn sie neben Anstrengungen für attraktive Ausbildungs- und Arbeitsplätze auch die Quantität und Qualität sowie die Kosten des städtischen Wohnens im Blickfeld behält, um Risiken einer Abwanderung erwünschter und notwendiger Bevölkerungsgruppen und Fachkräfte zu vermeiden.

4.1 Wohnkosten

Höhere städtische Wohnkosten³ – sei es für Miet- und Eigentumswohnungen oder unterschiedliche Haustypen – werden in vielen der ausgewerteten Interviews angesprochen. In der ersten Suburbanisierungsstudie wurde der Typus des Preisoptimierers herausgearbeitet, der ins Umland zieht, weil er dort sogar im Eigentum günstiger wohnen kann als in der Stadt (vgl. Breckner/González/Menzl 1998). Bei diesem Personenkreis zeigte sich eine dominante Präferenz für freistehende Einfamilienhäuser, die aber in einigen Fällen aus Kostengründen nicht umsetzbar war. Als Kompromiss wurde dann ein Reihenhaus erworben, in dem sich einige mit dem Wohneigentum verknüpfte Erwartungen nur begrenzt einlösen ließen. Dieser Traum vom Wohneigentum blieb bei vielen Befragten – auch bei zunehmenden Überlegungen, wieder zurück in die Stadt zu ziehen – erhalten, u. a. weil in der Stadt für den Verkaufswert der suburbanen Immobilie keine entsprechende Wohnqualität zu verwirklichen war.

Rückwanderer aus dem Umland müssen – das wurde in der zweiten Suburbanisierungsstudie und in der HafenCity-Befragung deutlich – häufig ihren Wohnflächenverbrauch reduzieren, wenn sie an zentralen städtischen Standorten wohnen wollen (vgl. Menzl/González/Breckner et al. 2011). Einige Befragte, die vom Stadtrand oder aus dem Ausland in die HafenCity zugezogen waren, hatten vorher ihr Einfamilienhaus verkauft und suchten sich angemessenes Eigentum im Geschosswohnungsbau. Andere Befragte hatten gemietete Häuser oder Wohnungen am Stadtrand oder im Umland gekündigt und genau überlegt, wie sie die höheren Mieten oder den Eigentumserwerb in der HafenCity finanzieren können. Zu den Wohnkosten rechneten solche Befragte auch regulär anfallende Mobilitätskosten; sie kompensierten die höheren Wohnkosten in der HafenCity u. a. mit einer Reduzierung von Pkw-Besitz oder sogar einem Verzicht darauf und verringerten die Entfernungen zu alltäglich relevanten Orten der Arbeit und Reproduktion durch den Umzug. So eingesparte Kosten und z. T. deutlich verkleinerte Wohnflächen ermöglichten das teurere Wohnen in der HafenCity.

4.2 Lärm und Geruch

Städtisches Wohnen ist nicht nur teurer, sondern an vielen Orten auch lauter, beschäftigt den sensiblen Geruchssinn und beeinflusst die Qualität der Atemluft. Die Ölmühle am Südrand der HafenCity reizt z. B. Geruchsnerven ebenso wie entweichende Luft aus Lüftungsanlagen von Gaststätten. Hinzu kommen Geruchs- und Feinstaubemissionen der vielfach noch mit Schweröl betriebenen Schiffe. Als Lärm empfinden einige Städter auch Kindergärten oder Schulen mit Freiräumen in der Nachbarschaft, deren Toleranz inzwischen gerichtlich angeordnet ist. Lärmwahrnehmungen beziehen sich zudem auf Geräusche aus benachbartem Gewerbe, auf unterschiedliche Fahrzeuge, die sich in Straßen eines Wohnquartiers Gehör verschaffen, auf Basketball spielende Menschen und Skater vor Wohnhäusern oder auf Besucherströme in Freizeitlaune.

3 Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Erhebungszeitraum der hier verwendeten Daten weitgehend noch vor den Preissprüngen auf metropolitanen Wohnungsmärkten infolge der Finanzkrise aus dem Jahr 2008 lag. Heute würde sich das hohe Niveau städtischer Wohnkosten vermutlich deutlicher auf Wohnstandortentscheidungen auswirken.

Solche Empfindlichkeiten gegenüber städtischen „Zumutungen“ wurden in den Interviews in der HafenCity thematisiert und erforderten kluge Aushandlungsprozesse, um städtische Geräusch- und Geruchslandschaften für neu Zugezogene als ‚urbane Normalität‘ erträglich zu gestalten. Dies ist nicht in allen Fällen gelungen. Die HafenCity verzeichnete durchaus auch Abwanderungen derjenigen, die sich in ihren Präferenzen für städtisches Wohnen getäuscht hatten. Ihre geringe Zahl schmälerte jedoch keineswegs die Attraktivität des innerstädtischen Wohnstandortes, wenn man die steigenden Preise der Immobilien seit dem Erstbezug, den geringen Leerstand und die niedrige Fluktuation zum Maßstab nimmt.

Lärm- und Geruchsbelastungen wurden auch als Umzugsgrund an suburbane Wohnstandorte benannt. Solche städtischen Zumutungen werden aber offenbar von der Priorität der Bildung von Wohneigentum überlagert. Einige Befragte an suburbanen Wohnstandorten stellten jedoch fest, dass ein ruhiges Wohnumfeld jenseits verdichteter Städte aufgrund der zunehmenden Verkehrsdichte keineswegs selbstverständlich und allenfalls in suburbanen Randlagen zu erwarten sei.

4.3 Zugang zu Stadtnatur

Suburbanes Wohnen wird in öffentlichen Diskursen vielfach mit einem unmittelbaren Zugang zu Natur konnotiert. In der Realität präsentieren sich suburbane Wohnstandorte jedoch – je näher sie an Kernstädten liegen – weitgehend selbst als verstädtert. Das ‚Grün‘ hinter dem Haus ist dann weiter weg als erwartet oder wird – wie in Kernstädten – auf Balkonen, in Vorgärten, kleinen Gartenparzellen am Haus oder auf Grabeländern⁴ gepflegt. In der HafenCity wurden Wasserflächen in Ermangelung von weitläufigen Grünräumen zur Stadtnatur erklärt und werden von städtisch sozialisierten Bewohnerhaushalten auch als solche akzeptiert. Mehrere Befragte in der HafenCity waren – wie bereits erwähnt – froh darüber, sich von privat zu pflegender Stadtnatur entlastet zu haben und genossen angesichts beschränkter Zeitbudgets die unterschiedlichen städtischen Freiräume in Parks, Kleingärten, Schwimmbädern zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf urbanen Freizeitwegen.

Erst neuerdings entflammt – angeregt durch ein anstehendes Bürgervotum – erneut der Konflikt zwischen dem Erhalt der Stadtnatur und ihrer befürchteten Gefährdung durch den zur Bewältigung von Zuwanderung erforderlichen Wohnungsbau. Letzterer wird deshalb möglichst verdichtet geplant, um Grünflächen u. a. aus ökologischen Gründen in erforderlicher Qualität zu erhalten. Ob diese Maßnahmen überzeugen, wird die Zukunft zeigen. Gelingt diese Gratwanderung nicht, können qualitative und quantitative Einschränkungen der Wahrnehmung und Nutzung von Stadtnatur erneute Abwanderungsprozesse aus städtischen Verdichtungsräumen auslösen und so dem Trend der Reurbanisierung entgegenwirken.

4 Gemeint sind Gartenflächen, die saisonal von einzelnen Haushalten oder Gruppen angemietet werden (vgl. Waeselmann 2018).

5 Städtisches Wohnen und Reurbanisierung: Schlussfolgerungen

In den Präferenzmustern für städtisches Wohnen wird deutlich, dass urbane Funktionsmischung und ein qualitativ differenziertes Wohnungsangebot nicht nur Möglichkeiten bietet, Arbeitswege mit geringen Zeitverlusten zurückzulegen oder multilokale Arbeitsorte schnell zu erreichen. Auch die Vereinbarkeit von Familie mit Kindern und weiblicher Berufstätigkeit ist in der Stadt aufgrund einer breiten Variation von Kinderbetreuungs- und Ausbildungsangeboten leichter zu bewältigen. Hinzu kommen die einfachere Pflege eines breiter gefächerten sozialen Netzwerks sowie der Zugang zu hochwertiger gesundheitlicher, kulinarischer und kultureller Infrastruktur.

Die suburbane Funktionstrennung von Wohnen und Arbeiten hat sich durch die dem Wohnen folgende Suburbanisierung von Gewerbe zwar abgeschwächt, ermöglicht aber vor allem höherqualifizierten Bevölkerungsgruppen nicht immer eine adäquate Beschäftigung. Konzentrieren sich qualifizierte Erwerbsmöglichkeiten in Kernstädten, erhält das Wohnen im Umland für stadtaffine Haushalte den Status einer temporären ‚second-best‘-Option, so lange Lebensbedingungen mit Kindern in der Stadt aufgrund von Wohnkosten, Lärm, Gestank und unzureichendem Grün als belastend empfunden werden.

Die genannten Aspekte können – in Verbindung mit finanziellen Handlungsspielräumen und biografischen Vorerfahrungen – Entscheidungen für eine Rückkehr an städtische Wohnstandorte oder für einen Verbleib in der Stadt begünstigen. Genießt städtisches Wohnen zudem ein höheres Sozialprestige, kann regionale Stadtwanderung – zusammen mit nationaler und internationaler Zuwanderung – Reurbanisierungstrends auslösen bzw. verstärken.

Die untersuchten Befunde zeigen, dass Entscheidungen für städtisches Wohnen im Kontext einer Entwicklungsdynamik von Präferenzmustern in Abhängigkeit von Haushaltsstrukturen und ihrer Veränderung sowie von objektiven Rahmenbedingungen stattfinden.

Abbildung 2 verdeutlicht, dass die Entscheidung für das Leben in Städten wie in suburbanen oder ländlichen Räumen wesentlich von sich verändernden haushaltsspezifischen Alltagsarrangements beeinflusst wird (vgl. Menzl 2007). Mehr oder weniger dauerhafte Alltagsarrangements sind jeweils Ergebnisse sich wiederholender Abwägungen zwischen subjektiv beeinflussbaren Lebensentwürfen, Fähigkeiten und Ressourcen sowie objektiven Alltagsanforderungen und ortsspezifischen Möglichkeiten. In Einpersonenhaushalten sind Alltagsarrangements leichter zu komponieren, weil eine Rücksichtnahme auf Bedürfnisse anderer Haushaltsmitglieder entfällt. Einsame Entscheidungen tragen jedoch auch das Risiko, die Komplexität wirkmächtiger Einflüsse zu unterschätzen oder Einzelaspekte einseitig zu betonen, woraus häufigere Wohnstandortwechsel resultieren können. Intensiv durchdachte Abwägungen zeigen sich in den untersuchten Befunden bei berufstätigen Paaren mit kompatiblen Interessen, Personen im Ruhestand sowie bei Haushalten mit Kindern. Insbesondere Letztere müssen unterschiedliche generationelle Ansprüche berücksichtigen und riskieren haushaltsinterne Konflikte, wenn getroffene Wohnstandortentscheidungen nicht für alle Beteiligten akzeptable Perspektiven bieten.

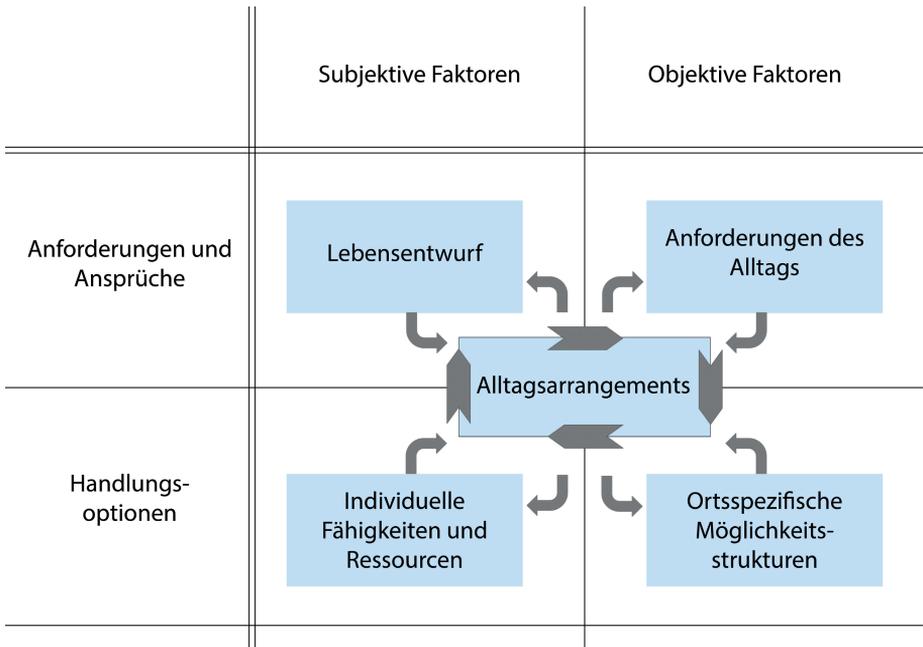


Abbildung 2: Entwicklung von Wohnstandortpräferenzen aus Alltagsarrangements / Quelle: TUHH – DFG-Projekt Suburbanisierung im 21. Jahrhundert, eigene Darstellung

Bei familiären Trennungen sind es häufig die Männer, die zuerst in die Stadt ziehen, wenn sie dort arbeiten. An suburbanen Wohnstandorten konzentrieren sich dann alleinerziehende Mütter mit niedrigen Einkommen, gegebenenfalls sogar mit Bedarf an wohlfahrtsstaatlichen Transferzahlungen. Reduziertes Steueraufkommen und steigende Sozialkosten schlagen sich in eingeschränkten finanziellen Handlungsspielräumen der Gemeinden nieder, die ihnen kaum ermöglichen, die Bedürfnisse v. a. der zugezogenen städtischen Bevölkerung nach komplexer Infrastrukturversorgung zu befriedigen. Befragte alleinerziehende Mütter, die in der Stadt wohnen, betonten ihre Präferenz für die gewählte Standortentscheidung, da sie ihre erforderlichen komplexen Alltagsarrangements in der Stadt leichter verwirklichen könnten.

Inwiefern Haushalte mit höherer Flexibilität in Entscheidungen über Alltagsarrangements wesentliche Träger von Reurbanisierungsprozessen sind und welche Folgen ein gegebenfalls nachweisbares sozialstrukturelles Bias für Herkunfts- und Zielorte hätte, wäre eine vertiefend zu bearbeitende Forschungsfrage. Interessant bleibt auch die Frage nach den Zeitstrukturen, die die Dauer und Dynamik von Alltagsarrangements und damit verbundene Veränderungen von Wohnstandortpräferenzen präziser erklären könnten. Nicht zuletzt wäre genauer zu untersuchen, inwiefern Haushalte mit welchem Migrationshintergrund welche städtischen Wohnstandorte warum bevorzugen und inwiefern sie damit zu Reurbanisierung und zur Vielfalt von Stadtgesellschaften beitragen (vgl. Breckner 2014).

Literatur

- Brake, K.; Herfert, G. (Hrsg.) (2012): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden.
- Breckner, I. (2014): Fluchtort Stadt: Flüchtlinge und Asylsuchende in urbanen Lebenswelten. In: Gag, M.; Voges, F. (Hrsg.): Inklusion auf Raten. Zur Teilhabe von Flüchtlingen an Ausbildung und Arbeit. Münster/New York, 80-91.
- Breckner, I. (2006): Die Produktion suburbaner Räume und die Rolle räumlicher Planung. In: Selle, K. (Hrsg.): Praxis der Stadt und Regionalentwicklung. Dortmund, 438-449. = Planung neu denken 2.
- Breckner, I.; González, T.; Menzl, M. (1998): Auswirkungen der Umlandwanderung auf den Hamburger Wohnungsmarkt. Hamburg.
- bulwiengesa (2017): bulwiengesa entgegnet empirica: Kein Absturz.
<http://www.bulwiengesa.de/de/im-blickpunkt/bulwiengesa-entgegnet-empirica-kein-absturz>
 (27.09.2018).
- Fricke, A.; Siedentop, S.; Zakrzewski, P. (Hrsg.) (2015): Reurbanisierung in baden-württembergischen Stadtregionen. Hannover. = Arbeitsberichte der ARL 14.
- Hilti, N. (2013): Lebenswelten multilokal Wohnender. Eine Betrachtung des Spannungsfeldes von Bewegung und Verankerung. Wiesbaden.
- Holtermann, L.; Otto, A.; Schulze, S. (2013): Pendeln in Hamburg. = HWWI Policy Paper 83.
http://www.hwwi.org/uploads/tx_wilpubdb/HWWI-Policy_Paper_83.pdf (27.09.2018).
- Körner-Blätgen, N.; Sturm, G. (2016a): Wandel demographischer Strukturen in deutschen Großstädten. Bonn. = BBSR-Analysen KOMPAKT 04/2016.
- Körner-Blätgen, N.; Sturm, G. (2016b): Generationenmischung – oder: Wer wohnt wo in deutschen Großstädten? Bonn. = BBSR-Analysen KOMPAKT 05/2016.
- Läpple, D. (2004): Thesen zur Renaissance der Städte in der Wissensgesellschaft. In: Gestring, N.; Glasauer, H.; Hannemann, C.; Petrowsky, W.; Pohlen, J. (Hrsg.): Jahrbuch StadtRegion 2003. Opladen, 61-77.
- Matthes, G. (2016): Reurbanisierung und Verkehr. Münster. = Harburger Berichte zur Verkehrsplanung und Logistik 17.
- Matthiesen, U. (Hrsg.) (2004): Stadtregion und Wissen. Wiesbaden.
- Menzl, M.; González, T.; Breckner, I.; Vogelsang, S. (2011): Wohnen in der HafenCity – Zuzugsmotive, Alltagserfahrungen, nachbarschaftliche Aktivitäten. Hamburg. = Materialien zur HafenCity Hamburg 1.
- Menzl, M. (2007): Leben in Suburbia: Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg. Frankfurt am Main / New York.
- Porter, L.; Shaw, K. (Eds.) (2009): Whose Urban Renaissance? An international comparison of urban regeneration strategies. London.
- Waeselmann, H. (2018): Entstehung und Weiterentwicklung von Mietergärten aus der Perspektive von Wohnungsunternehmen. Dissertation an der HafenCity Universität Hamburg.
- Wixforth, J. (2009): Kommunal финанzen in Suburbia: Das Beispiel der Regionen Hamburg und Berlin. Wiesbaden.
- ZIA – Zentraler Immobilienausschuss e. V. (Hrsg.) (2017): Frühjahrsgutachten Immobilienwirtschaft des Rates der Immobilienweisen. Berlin, 248-270.
http://www.zia-deutschland.de/fileadmin/Redaktion/Positionen/PDF/Fruehjahrsgutachten2017_lowres.pdf
 (27.09.2018).

Autorin

*Prof. Dr. Ingrid Breckner (*1954), Arbeitsgebiet Stadt- und Regionalsoziologie an der HafenCity Universität Hamburg, mit Lehr- und Forschungsschwerpunkten in nationaler und internationaler sozialer Stadtentwicklung sowie in der Methodologie der Stadtforschung.*