

Andreas Sonntag

Hamburg-HafenCity und das Recht auf Stadt

**Urbanität unter dem Ein-Druck
von technischer und sozialer
Beschleunigung**

– Plädoyer für eine neue Idee
von "Nachhaltigkeit"

kassel
university



press

Andreas Sonntag

Hamburg - HafenCity und das Recht auf Stadt

**Urbanität unter dem Ein-Druck
von technischer und sozialer
Beschleunigung**

– Plädoyer für eine neue Idee von
"Nachhaltigkeit"

Die vorliegende Arbeit wurde vom Fachbereich Gesellschaftswissenschaften der Universität Kassel als Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften (Dr. rer. pol.) angenommen.

Erste Gutachterin: Prof. Dr. Frauke Kruckemeyer
Zweiter Gutachter: Prof. Dr. Bernd Overwien

Tag der mündlichen Prüfung: 25. Mai 2018

Die Dissertation wurde eingereicht unter dem Titel:
Urbanität unter dem Ein-Druck von technischer und sozialer Beschleunigung
– Plädoyer für eine neue Idee von "Nachhaltigkeit"

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Zugl.: Kassel, Univ., Diss. 2018
ISBN 978-3-7376-0546-5 (print)
ISBN 978-3-7376-0547-2 (e-book)
DOI: <http://dx.medra.org/10.19211/KUP9783737605472>
URN: <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0002-405478>



© 2018, kassel university press GmbH, Kassel
www.upress.uni-kassel.de

Printed in Germany

Inhaltsverzeichnis

<i>Kapitel</i>	<i>Seite</i>
Eine Fahrt ins Themenfeld	10
1 Einleitung	18
1.1 Annäherungen an die Stadt	18
1.2 Gegenstand der Arbeit	21
1.3 Von einer Frage zur Fragestellung	25
1.4 Aufbau und Struktur dieser Dissertation	27
1.5 Zielsetzung der Arbeit	29
1.6 Hamburg als „Showplatz“ und „Spielwiese“ von Imagekampagnen und Entwicklungskonzepten	30
1.6.1 Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt	31
1.6.2 Olympische Sommerspiele 2012	33
1.6.3 Marke Hamburg	33
1.6.4 Sprung über die Elbe	34
1.6.5 Stromaufwärts an Elbe und Bille	36
1.6.6 Europäische Umwelthauptstadt 2011	37
1.6.7 Smart City Hamburg	39
1.6.8 Olympische Sommerspiele 2024	40
1.6.9 OSZE-Außenministertreffen und G20-Gipfel	43
1.7 Hamburg auf dem Sprung	44

<i>Kapitel</i>		<i>Seite</i>
2	Die Stadt als Untersuchungsgegenstand	48
2.1	Wie urban ist die Urbanisierung	48
2.1.1	Statistisch-administrativer Stadtbegriff	50
2.1.2	Soziologischer Stadtbegriff	52
2.1.3	Interdependenz zur Bestimmung des Stadtbegriffs	56
2.1.4	Die globale Urbanität	58
2.2	Zwischen „Wohnen“ und „Leben“	59
2.3	Urbanität – mehr als nur Häuser	64
2.3.1	Recht auf Stadt	65
2.3.2	Recht auf Zentralität	66
2.3.3	Recht auf Differenz	67
2.3.4	Recht auf Mediation	68
2.3.5	Recht auf Freiheit	69
2.4	Die Rückeroberung der Stadt	69
3	Technische und soziale Beschleunigung	74
3.1	Beschleunigung kurz nachgeschlagen	75
3.2	Galileos Steinwurf – Beschleunigung in der Physik	77
3.3	Formen der Akzeleration	79

<i>Kapitel</i>		<i>Seite</i>
3.4	Die menschliche Beschleunigung oder die Beschleunigung des Menschen	
	– Technische Beschleunigung	80
3.4.1	Von Schusters Leisten auf den Rücken der Pferde	81
3.4.2	Und plötzlich ging es ganz schnell	
	– Vom Drahtesel aufs Dampfross	83
3.4.3	Mit Überschall in die Gegenwart	
	– Vom 1-Zylinder zum Düsenjet	86
3.5	Technische Beschleunigung im urbanen Kontext	88
3.5.1	Von geraden und krummen Straßen	89
3.5.2	Bodybuilding fürs Auto – und die Stadt wächst mit	92
3.5.3	Wird es jetzt Grün? – Eine Geschichte von e-Autos und Car-Sharing	96
3.5.4	Der MIV als Landfresser	102
3.5.5	Das Fahrrad als Heilsbringer?	106
3.6	Die Verkehrswende beginnt im Kopf	109
3.6.1	Der walkable Superblock	111
3.7	Die menschliche Rastlosigkeit oder die Rastlosigkeit des Menschen – Soziale Beschleunigung	113
3.7.1	Die Selbstauflösung im Multitasking	114

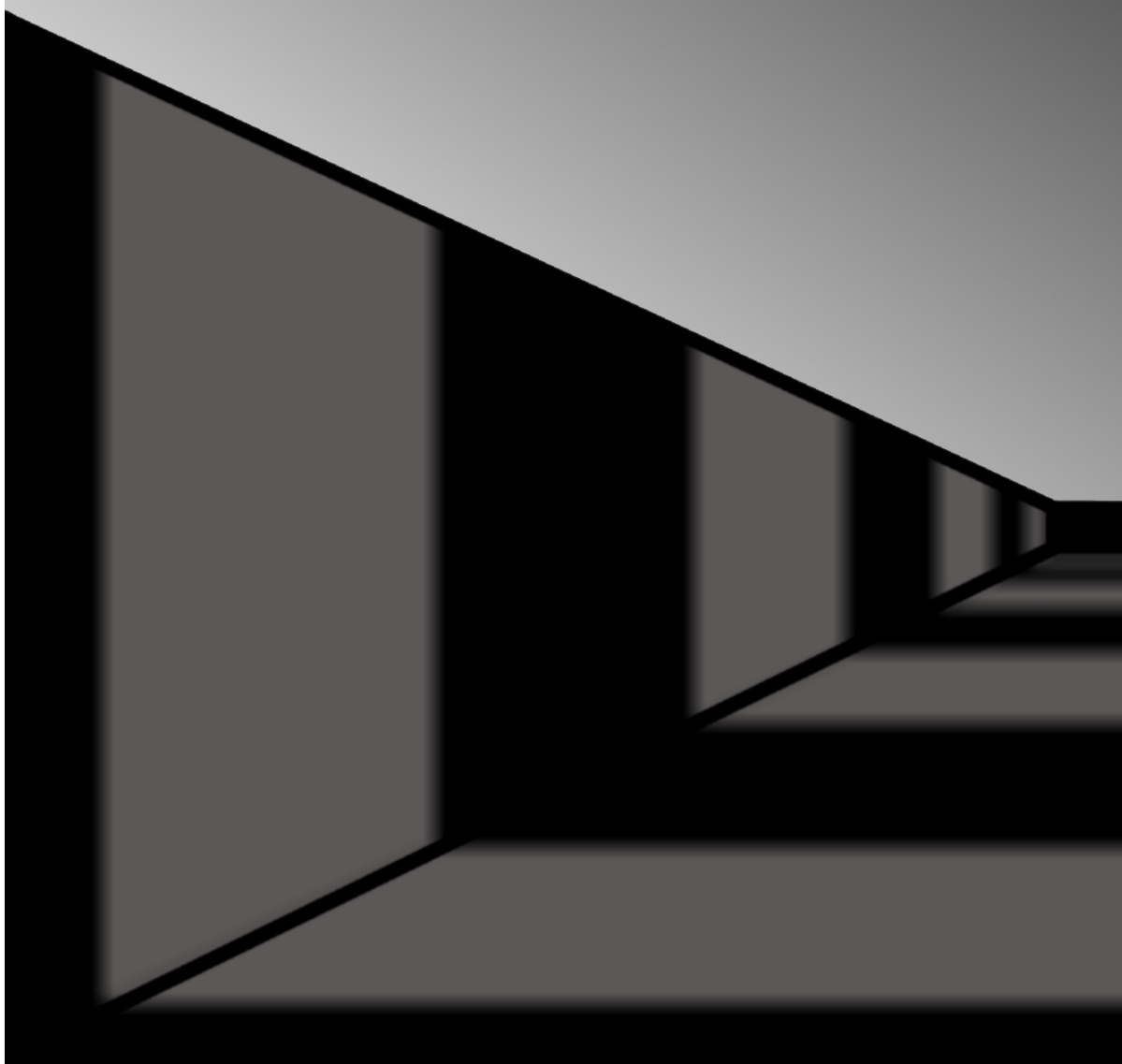
<i>Kapitel</i>	<i>Seite</i>
3.8 Soziale Beschleunigung im urbanen Kontext	116
3.8.1 Die soziale Nähe vom anderen Ende der Welt	117
3.8.2 >>Zwei Zimmer, Küche, Bad<< und andere Wohnkonzepte	118
3.9 Neue Häuser braucht das Land	122
3.9.1 Neue Wohnkonzepte – die entschleunigte Beschleunigung	123
3.9.2 Cittaslow – eine gemütliche Marketingkampagne	127
3.10 Von der Suche nach dem guten Leben und der Entfremdung	129
4 Hamburg-HafenCity – „Stadt des 21. Jahrhunderts“	134
4.1 Wer will da schon wohnen? – soziale Zusammensetzung	140
4.2 Von mäandrierenden Flüssen, breiten Zubringern und unterirdischen Kunstwerken – Verkehr	145
4.3 Mehr Raum zur Entfaltung – Wohnungen	150
4.4 Die HafenCity als Stadt des 21. Jahrhunderts?	152
5 Urbanität unter Ein-Druck – Kritik von Henri Lefebvre und Hartmut Rosa	156
„Rasender Stillstand“	164
Letzte Zeilen	166
Abkürzungsverzeichnis	168
Literatur- und Quellenverzeichnis	169

„Ob eine Stadt zivilisiert ist, hängt nicht von der Zahl ihrer Autobahnen und Schnellstraßen ab, sondern davon, ob ein Kind auf dem Dreirad unbeschwert und sicher überall hinkommt“¹.

Enrique Peñalosa
(Bürgermeister von Bogota)

¹ Penalosa, Enrique (2008) – Seite 68.

Eine Fahrt ins Themenfeld



Eine Fahrt ins Themenfeld

Es ist der 29. März 2013. Ein Freitag. Nein, der letzte Freitag im Monat! So wie jeden letzten Freitag im Monat findet auch heute wieder in vielen Städten in Deutschland, Europa, sogar weltweit eine Fahrradrundfahrt der ganz besonderen Art unter dem Slogan „Critical Mass“ statt. Ich bin dieses Mal in Hamburg mit von der Partie, der „Critical Mass“ Hochburg Deutschlands. Hier in Deutschlands zweitgrößter Stadt findet nicht nur eine der ältesten kontinuierlich anberaumten „Critical Mass“ statt, sondern auch die mit großem Abstand teilnehmerstärkste² Rundfahrt.

Aber was ist überhaupt eine „Critical Mass“? Mit dem Slogan „Critical Mass“ wird eine weltweite Aktionsform beschrieben, die auf dem Prinzip einer scheinbar zufälligen Zusammenkunft von Rad fahrenden basiert, welche sich unbeabsichtigt dazu entschlossen haben, gemeinsam ungeplant dieselbe Route zu nehmen. Ihren Ursprung hat die Bewegung in San Francisco in den Vereinigten Staaten von Amerika, wo im September 1992 die erste „Critical Mass“ mit 45 Teilnehmenden stattgefunden hat³.

Seit Ende der 1990er Jahre finden die ersten vereinzelt Rundfahrten nun auch in Deutschland statt, welche durch steigenden Zuspruch über die Zeit an Kontinuität gewannen und so in einigen deutschen Städten regelmäßig an einem bestimmten Datum im Monat – zumeist der letzte Freitag im Monat – ganzjährig durchgeführt werden. In den letzten Jahren ist – verstärkt durch die allgemeine Eventisierung der Gesellschaft, in dessen Konzept diese Veranstaltung bestens hinein passt⁴ – ein enormer Anstieg an Rundfahrten und Teilnehmerzahlen⁵ sowie eine zunehmende mediale Aufmerksamkeit⁶

2 Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

3 Informationen zur Gründung und allgemein zur Critical Mass in den Vereinigten Staaten von Amerika bietet das Buch: Carlsson, Cris (Hrsg.) (2002): Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration.

4 Vgl. Betz, Gregor / Hitzler, Ronald / Pfadenhauer, Michael (2011) – Seite 10.

5 Vgl. Doerk, Daniel (2015).

6 Vgl. Hartz, Bettina (2015) / Parnack, Charlotte (2015) / Harloff, Thomas (2014) / Tibudd, Michael (2012) und weitere Medienbeiträge.

zu erkennen, die sich bis zu einem „medialen Hype“ in Form beispielsweise eines „live-tickers“ direkt von der Rundfahrt zugespitzt hat⁷.

Aber was ist die „Critical Mass“ denn nun ganz konkret? Susan Blickstein und Susan Hanson beantworten diese Frage in ihrem Beitrag zum Thema „Critical Mass“ in der Zeitung „transportation“ folgendermaßen: „It has been referred to as a protest, a form of street theater, a method of commuting, a party, and a social space. Difficult to pin down, CM [Critical Mass] is often easier to define by what it is not than by what it is. It is not, for example, a formal bicycle advocacy organization“⁸.

Zurück nach Hamburg. Mittags wurde auf der „facebook-Veranstaltungsseite“ der genaue Treffpunkt zur anstehenden Rundfahrt bekannt gegeben – es ist der Jungfernstieg im Zentrum der Freien und Hansestadt Hamburg. Dieses stellt eine Besonderheit in Deutschland dar; denn in allen anderen Städten gibt es einen festen Treffpunkt, der jeden Monat erneut genutzt wird. In Hamburg hingegen wird zur Mittagszeit des Veranstaltungstages der jeweilige neue Treffpunkt der „Critical Mass“ auf die Veranstaltungsseite gepostet und so ist es heute der Jungfernstieg.

Nach einer etwas längeren Anreise komme ich zusammen mit zwei Freunden und einer überdimensionierten selbstgebauten Soundanlage auf einem Fahrradanhänger um kurz nach 18:00 Uhr am Treffpunkt an. Es ist für Ende März mit um die 0 ° C vergleichsweise frisch, bedeckt und windig - aber zum Glück trocken. Neben uns sind nur wenige weitere wartende Fahrrad fahrende auf dem Platz zu entdecken, aber der „offizielle“ Beginn ist schließlich erst um 19:00 Uhr; und auch dieser Zeitpunkt stellt eher den Beginn einer großen Zusammenkunft als den Start einer Rundfahrt dar.

Dafür sind hunderte anderer Menschen auf dem Jungfernstieg, dem „Wohnzimmer Hamburgs“⁹ „im Herzen der Stadt“¹⁰, wie es die „Interessengemeinschaft Jungfernstieg“, ein Zusammenschluss von

⁷ Vgl. König, Julian / Schlink, Mike / Wieding, Frank (2016).

⁸ Blickstein, Susan / Hanson, Susan (2001) – Seite 352.

⁹ Fengler, Denis / Woldin, Philipp (2016).

¹⁰ Interessengemeinschaft Jungfernstieg (Hrsg.) (2017).

Geschäftstreibenden am Jungfernstieg gerne beschrieben sieht, wahrzunehmen. Die Einen schlendern mit vollgepackten Einkaufstaschen über den Platz, andere hetzen, einen „Coffee-to-go“ in sich reinschüttend, an uns vorbei und verschwinden in den unzähligen Eingängen der U- und S-Bahnstation Jungfernstieg. Gleichzeitig spucken diese stets neue Menschenmassen aus sich heraus auf den Platz, die sich schnellen Schrittes in die umliegenden Einkaufspassagen, Geschäfte und Bürohäuser begeben. Auf der Straße neben uns reihen sich immer neue Autos in die allabendliche Verkehrsschlange ein. In den meisten Autos sitzt lediglich der Fahrer. Ich denke mir, welch eine Verschwendung von Raum das ist, wenn auf rund 8 m² Grundfläche eines durchschnittlichen Automobiles lediglich nur eine Person kommt, alle anderen Menschen in der näheren Umgebung aber unter seinem Lärm des Motors, seinen Abgasen in der Luft und nicht zuletzt seinem Flächenbedarf in Form von Straßen, Wegen und Parkplätzen leiden müssen.

Wir haben mittlerweile kurz vor 19:00 Uhr und einige weitere Freunde von uns sind dazu gestoßen. In lockerer Runde stehen wir zusammen, quatschen und beobachten, wie sich der Platz an der Binnenalster mit immer mehr Rad fahrenden füllt. Es sind mal große Gruppen, mal Einzelpersonen; mal drängen sie laut redend in die Mitte des Platzes, mal stehen sie erwartungsfroh an seinem Rand. Einige Fahrräder sind mit bunten Lichtern geschmückt, andere Rad fahrende haben sich verkleidet, wieder andere haben, so wie wir, ein Soundsystem mitgebracht und beschallen ihre Umgebung mit den unterschiedlichsten Musikvariationen. Viele wippen zu den Sounds – manche tanzen gar. Polizeibedienstete, die sich inzwischen mit mehreren Fahrzeugen und Motorrädern am Platz eingefunden haben, stehen in entspannter Runde am Rande des Geschehens und beobachten die Situation. So wird die Zeit zur Kommunikation unter Gleichgesinnten, zum Bestaunen von fantasievoll selbstgebauten oder kreativ geschmückten, funkelnden, blinkenden, abstrus großen oder seltsam kleinen Fahrrädern, zum Austausch über den Radverkehr oder die Infrastruktur im Allgemeinen, die Kommunal- oder Weltpolitik, das Tagesaktuelle oder auch nur zum unverbindlichen „Klönschnack“ genutzt.

Der Jungfernstieg erhebt sich, wie Henri Lefebvre es formulieren würde, für diese Gruppe zum „Urbanen“¹¹. „Die Bewohner [...] stellen die Zentren wieder her, verwenden Orte, um wieder Begegnungen zu ermöglichen, und seien sie noch so läppisch“¹². Auf diese Weise wird das „Urbane, Ort der Begegnungen und des Zusammenlaufens von Kommunikationen und Informationen, [und] gleichzeitig, was es immer schon war: Ort der Begierde, permanentes Ungleichgewicht, Sitz der Auflösung von Normalitäten und Beschränkungen, Augenblick des Spielerischen und Unvorhersehbaren“¹³.

Wie aus dem Nichts kommt schlagartig Bewegung in die Situation. Immer mehr Menschen steigen auf ihre Räder und beginnen zu klingeln, zu johlen und zu schreien; und plötzlich geht es los. Eine Organisation oder gar einen Verantwortlichen für die zu fahrende Route ist nicht zu erkennen. Vielmehr bestimmt die Person oder besser die Personen, die vorne fahren – denn auch die Personenkonstellation der ersten Reihe ist auf Grund ihrer ständigen Fluktuation nicht klar zu definieren – wo die Reise hingeht und alle anderen fahren hinterher.

Hierbei will die „Critical Mass“ scheinbar keine klaren politischen Inhalte vermitteln, es sind nämlich weder Transparente zu erkennen noch werden Slogans gerufen. Es werden auch keine Flugblätter mit Positionen verteilt oder Forderungen durch Redebeiträge postuliert. Das darf die „Critical Mass“ auch gar nicht, denn sie ist ausdrücklich keine Demonstration. Eine Demonstration müsste nach deutschem Versammlungsrecht angemeldet werden, bräuchte eine Verantwortliche oder einen Verantwortlichen und Ordnerinnen beziehungsweise Ordner, hätte eine vorgegebene Route und unterstünde dem ständigen Austausch mit den anwesenden Ordnungskräften. All das hat eine „Critical Mass“ gerade nicht und will sie auch nicht. Viel mehr will sie einfach nur Rad fahren. Durch ihre bloße Handlung will sie ihre Idee einer anderen Stadt, ihre Idee einer anderen Verkehrspolitik und ihre Forderung nach Gleichberechtigung, die im unterschwelligen „We are traffic“ zum Ausdruck gebracht wird, umsetzen. Sie produziert so durch die

¹¹ Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 128.

¹² Lefebvre, Henri (1968) – Seite 121f.

¹³ Lefebvre, Henri (1968) – Seite 122.

kurzzeitige Umwidmung des eigentlich durch den motorisierten Verkehr bestimmten Raums die von Hakim Bay konzipierte temporäre autonome Zone (TAZ)¹⁴. Aber auch der Verzicht auf direkte Belehrung und der Fokus auf die gemeinschaftliche Aktion sind im Sinne der temporären autonomen Zone, denn „die TAZ wünscht vor allem die Vermeidung jeglichen Vermittelns, wünscht, ihre Existenz als unmittelbar zu erfahren“¹⁵ und genau das machen wir jetzt.

Wir rollen Musik hörend und quatschend in einem gemütlichen Tempo durch die Dunkelheit. Die eigentlich durch die Autofahrenden allabendlich im Berufsverkehrselbstheraufbeschworene „Entschleunigung als dysfunktionale Nebenfolge“¹⁶ ihres Handelns wird nun durch die „Critical Mass“ in Form einer „(absichtliche[n]) Entschleunigung als Ideologie“¹⁷ verstärkt. Die Umgebung ist zwar ungewohnt, aber gleichzeitig angenehm leise. Das eigentlich bekannte konstante Hintergrundgeräusch von Automotoren und dem Rollwiderstand der Reifen auf dem Asphalt ist für einen kurzen Augenblick in unserer Nähe verstummt. Es kommt das Gefühl auf, als würde die Stadt einen Moment lang durchatmen und zur Ruhe kommen. Das stimmt natürlich nicht, denn ein wild hupender Autofahrer reißt uns aus dem Gespräch über unsere neue Stadtwahrnehmung. Die „Critical Mass“ ist eben doch nur eine temporäre autonome Zone, die lediglich für einen kurzen Augenblick eine andere Idee des „Recht auf die Stadt“, die Aneignung von städtischem Raum und die „Umwandlung“ in „das Urbane“ umsetzt. Hierbei wird das „Recht auf Stadt“ sogar zur Entschleunigung der Gesellschaft, sowohl auf technischer, aber sogar auch auf sozialer Ebene. Insgesamt wird für einen kurzen Augenblick eine neue Idee von „Nachhaltigkeit“ im urbanen Raum umgesetzt, welche aber mit der Durchfahrt des letzten Teilnehmenden der „Critical Mass“ ein jähes Ende findet.

Inzwischen ist es nach 21:00 Uhr und wir sind schon über 20 km im Verbund durch die Hamburger Innenstadt gefahren. Da wir noch einen langen Heimweg vor uns haben, fahren wir irgendwann aus der Gruppe heraus,

14 Vgl. Bay, Hakim (1994) – Seite 113.

15 Bay, Hakim (1994) – Seite 123.

16 Rosa, Hartmut (2005) – Seite 144.

17 Rosa, Hartmut (2005) – Seite 150.

ändern die Fahrtrichtung und begeben uns von der Fahrbahn zurück auf den uns gesetzlich zugewiesenen Radweg. Schon eine Kurve entfernt von der Radgruppe hat uns die Hektik und der Lärm der Stadt wieder im Würgegriff und wir fahren an den Rand gedrängt, schweigend und mit ausgeschaltetem Soundsystem durch die Nacht gen Heimat.

Genauso wie diese einführende „Fahrt ins Themenfeld“ mit ihrer „adjektiven Sprache“¹⁸ den Rezipienten dazu animiert haben sollte, eigene „Wortwelten“ zu generieren, wird auch der Rest dieser Dissertationsschrift ganz bewusst auf „vorgegebene“ Bildbeispiele und Fotografien verzichten. Dieses soll der Imagination einer jeden Leserin und eines jeden Lesers den nötigen Raum für eigene Bildkonstruktionen und vor allem einmal die Zeit zum Nachdenken geben, um sich so der „Macht innerer Bilder“¹⁹ hingeben zu können; denn erst die „fokussierte Aufmerksamkeit“, also die Verknüpfung neuer Eindrücke mit bereits Vorhandenen und die daraus resultierenden neuen inneren Bilder „erwiesen sich als die entscheidenden, die Menschheit bewegend, die Menschheitsentwicklung bestimmenden Kräfte“²⁰; Kräfte, die benötigt werden für eine neue Idee von „Nachhaltigkeit“.

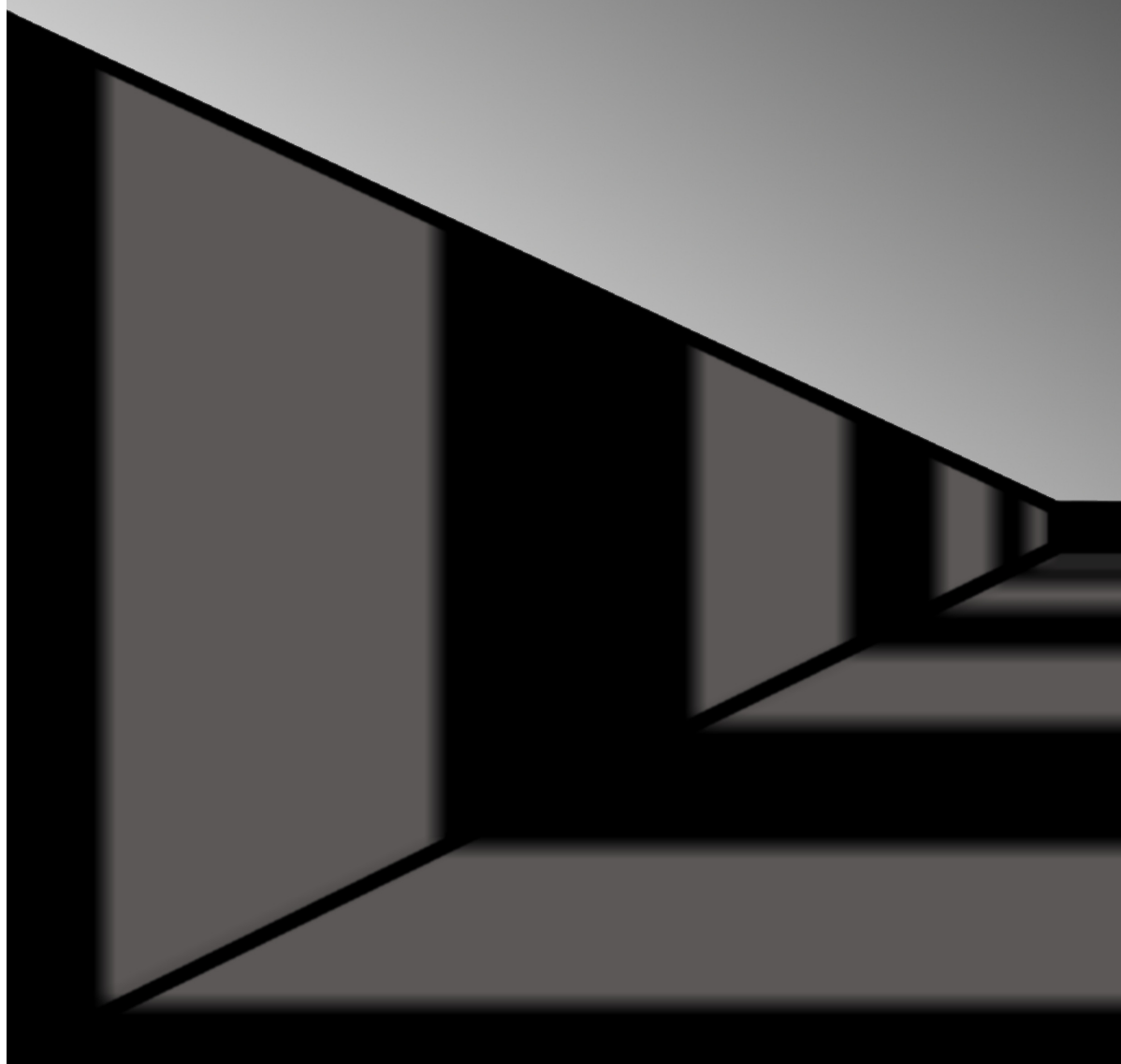
18 Vgl: Kistner, Sina / Waltenberger, Michael G. (2017).

19 Vgl. Vössing, Heidrun (2007).

20 Hüther, Gerald (2011) – Seite 12.

1

Einleitung



1 Einleitung

Nach dieser kurzen, einführenden Radtour ins Themenfeld, die gespickt war mit vielen Eindrücken, Erfahrungen, Erlebnissen und Anspielungen auf unterschiedliche Gedankenwelten, die im weiteren Verlauf dieser Arbeit leitmotivisch wieder auftauchen und konkreter betrachtet werden, steht in diesem ersten Abschnitt „Einleitung“ zunächst die „Annäherung an die Stadt“ (Kapitel 1.1), also ein langsames Heranpirschen an den konkreten Forschungsgegenstand dieser Dissertation und seine Bedeutung für die Gesellschaft, im Fokus. Im Kapitel 1.2 „Gegenstand der Arbeit“ werden daran anschließend die zentralen Theoretiker der Themenfelder Urbanität und Beschleunigung eingeführt, aber auch gleichzeitig ein bedeutendes Problem bei der Erstellung dieser Abhandlung in Form des steten Wandels unserer Umwelt und somit auch der Gesellschaft aufgezeigt. Auch diese Dissertation selbst unterlag einem Wandel, dessen Verlauf im Kapitel 1.3 „Von einer Frage zur Fragestellung“ kurz nachgezeichnet werden soll, bevor im Kapitel 1.4 „Aufbau und Struktur dieser Dissertation“, wie der Titel schon verrät, der weitere Verlauf dieser Arbeit dargelegt wird. Im abschließenden vorletzten Kapitel 1.5 „Zielsetzung“ dieses ersten Abschnittes werden die konkreten Absichten und Ziele dieser Dissertation aufgezeigt, bevor im letzten Kapitel 1.6 mit der Überschrift „Hamburg als Showplatz und Spielwiese von Imagekampagnen und Entwicklungskonzepten“ nicht nur die Auswahl Hamburgs als „Veranschaulichungsobjekt“ dieser Arbeit kurz dargelegt wird, sondern vor Allem stadtentwicklungsprägende Leitbilder und Imagekampagnen der letzten rund 15 Jahre aufgezeigt und kritisch reflektiert werden.

1.1 Annäherungen an die Stadt

Spätestens seit Mitte der 2000er Jahre kann mit Recht immer mehr von einer neuen Phase der „Krise der Stadt“ gesprochen werden, ohne jedoch Lösungskonzepte für die bisherigen alten „Krisen der Städte“ gefunden

oder gar diese gelöst zu haben²¹. Oder ist die aktuelle „Krise der Stadt“ gar keine neue „Krise“, sondern lediglich die Ausprägung der nie abschließend gelösten „sozialen Frage“ des vorletzten Jahrhunderts?

Manche werden jetzt fragen: Welche „Krise“ – es lebt sich doch wunderbar in unseren Städten. In einer metatheoretischen Analyse der Werke von Henri Lefebvre befand Christian Schmid die „Krise“ als den „Verlust von alltagsweltlichen Qualitäten, der mit der Ausbreitung urbaner Gebiete und dem an einer funktionalen Logik orientierten Städtebau“²² nach dem 2. Weltkrieg einherging. Auch andere Autoren haben nach dem 2. Weltkrieg eine Krise²³ oder gar ein „Drama der Stadt“²⁴ ausmachen können. Lebt es sich also wirklich so gut in unseren Städten und gilt dieses auch für einen jeden Menschen? Ist dieses städtische Lebensmodell zukunftsfähig oder stößt es gar irgendwann an Grenzen und wie mögen diese Grenzen aussehen?

Alle 20 Jahre werden diese und viele andere Fragen bei der Konferenz des Programms der Vereinten Nationen für menschliche Siedlungen – kurz UN-HABITAT (United Nations Human Settlements Programme) – diskutiert. Das dritte Treffen fand zwischen dem 17. und 20. Oktober 2016 unter der Überschrift „HABITAT III – The Third United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development“ in der ecuadorianischen Hauptstadt Quito statt. In Deutschland ist diese Konferenz auch unter dem Namen „Weltsiedlungsgipfel“ bekannt und medial intensiv begleitet worden. Auf Basis einer Analyse und Bewertung der Ergebnisse der beiden vorangegangenen Konferenzen von Vancouver 1976 und Istanbul 1996 wurde die „New Urban Agenda“ unter der Überschrift „Quito Declaration on Sustainable Cities and Human Settlements for All“ (deutsch: Neue Urbane Agenda – Erklärung von Quito zu nachhaltigen Städten und menschlichen Siedlungen für alle) als rechtlich nicht bindendes Konferenzergebnis erarbeitet und als Resolution durch die UN-Generalversammlung am 23. Dezember 2016 verabschiedet²⁵.

21 Vgl. Schmid, Christian (2010) – Seite 31ff.

22 Schmid, Christian (2010) – Seite 10.

23 Häußermann, Hartmut / Siebel, Walter (1979).

24 Straub, Eberhard (2015).

25 UN-Generalversammlung (Hrsg.) (2016).

Alleine in der Überschrift dieser Deklaration stecken so viele Forderungen, Wünsche und Sehnsüchte, dass es sich lohnt, diese genauer zu betrachten. Nach ersten anerkennenden Beschlüssen wird die Deklaration unter der Überschrift „Unsere gemeinsame Vision“ konkret. Sie fordert: „>>Städte für alle<<, nach der alle Bewohnerinnen und Bewohner von Städten und menschlichen Siedlungen diese gleichberechtigt nutzen und genießen und die das Ziel verfolgt, Inklusivität zu fördern und sicherzustellen, dass alle Bewohnerinnen und Bewohner, heute und in der Zukunft, ohne jede Diskriminierung gerechte, sichere, gesunde, frei zugängliche, erschwingliche, resiliente und nachhaltige Städte und menschliche Siedlungen bewohnen und schaffen können, um Wohlstand und Lebensqualität für alle zu fördern. Wir nehmen Kenntnis von den Bemühungen einiger nationaler und kommunaler Regierungen, diese Vision unter der Bezeichnung >>Recht auf Stadt<< in ihrer Gesetzgebung, ihren politischen Erklärungen und ihren Statuten zu verankern“²⁶.

In dieser Arbeit soll sich nicht mit den Verhandlungen, Beschlüssen, der Resolution oder gar ihrer Umsetzbarkeit tiefer gehend befassen werden. Vielmehr dient diese Deklaration mit ihrer Forderung nach einem „Recht auf Stadt“ beziehungsweise einer „Stadt für alle“ als Ideengenerator. Ein „Recht auf Stadt“ – woher kommen diese schon ins Plakative gehenden Worte, was steckt in ihnen und was dahinter? Und auf welche Weise können diese drei kleinen Worte, die gleichzeitig mit so viel beladen sind, in Zusammenhang gebracht werden mit weiteren Forderungen der Deklaration, wie zum Beispiel nach einem „dauerhaften, inklusiven und nachhaltigen Wirtschaftswachstum[s] in Gegenwart und Zukunft“, welche „die Urbanisierung als Mittel zur Förderung von Strukturwandel, hoher Produktivität, wertschöpfenden Tätigkeiten und Ressourceneffizienz einsetzen“²⁷ und einer Verpflichtung, „die Wirtschaftsproduktivität nach Bedarf zu steigern“²⁸ mit dem Bewusstsein, „dass ein dauerhaftes, inklusives und nachhaltiges Wirtschaftswachstum mit produktiver Vollbeschäftigung

²⁶ UN-Generalversammlung (Hrsg.) (2016) – Seite 3.

²⁷ Alle: UN-Generalversammlung (Hrsg.) (2016) – Seite 4.

²⁸ UN-Generalversammlung (Hrsg.) (2016) – Seite 12.

und menschenwürdiger Arbeit für alle ein Grundelement nachhaltiger Stadt- und Raumentwicklung ist“²⁹.

Wie schon erwähnt, soll in dieser Arbeit die UN-Deklaration jedoch nicht im Mittelpunkt stehen, sondern an dieser Stelle durch die wenigen Zitate aus der Resolution das Spannungsfeld zwischen einem „Recht auf Stadt“ und einem dauerhaften, inklusiven und nachhaltigen Wirtschaftswachstum als Basis von nachhaltiger Stadtentwicklung eröffnet werden. Dieses Spannungsfeld zwischen „Wachstum“ beziehungsweise „Beschleunigung“ in all ihren Ausprägungen und „urbaner Teilhabe“ auf unterschiedlichsten Ebenen stellt somit das Zentrum dieser Arbeit dar.

1.2 Gegenstand der Arbeit

Seit jeher lebt der Mensch in Gruppen zusammen. Zunächst in kleinen Familienverbänden, später in Stammesgefügen und Dorfgemeinschaften und heutzutage zumeist in Städten, Agglomerationen, Metropolregionen oder gar bis hin zu Mega-Citys, Weltstädten, Global-Citys und abstrakten Konstrukten wie Megalopolis. Laut Vereinter Nationen leben weltweit seit dem Jahr 2014 mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung (54 %) in urbanen Gebieten³⁰. In Europa liegt der Grad der Verstädterung bei rund 73 %³¹ und das deutsche Statistische Bundesamt gibt im Jahresbericht von 2016 an, dass im Jahr 2014 41,6 % der deutschen Bevölkerung in Gebieten mittlerer und 35,6 % in Gebieten mit dichter Besiedlungsdichte wohnen und somit nur 22,9 % in ländlichen Gebieten³². Somit entspricht die deutsche Bevölkerungsverteilung ziemlich genau dem europäischen Durchschnitt, jedoch sollte noch erwähnt werden, dass in Deutschland vor allem eine Binnenmigration hin zu den dicht besiedelten Gebieten festzustellen ist. Sowohl die Vereinten Nationen³³ als auch die Europäische Union³⁴ gehen von einem weiterhin deutlichen Anstieg der Urbanisierung weltweit aus. Und sagte nicht zuletzt Kofi Annan anlässlich

29 UN-Generalversammlung (Hrsg.) (2016) – Seite 10.

30 United Nations, Department of Economic and Social Affairs (Hrsg.) (2014) – Seite 1.

31 United Nations, Department of Economic and Social Affairs (Hrsg.) (2014) – Seite 1.

32 Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2016a) – Seite 29.

33 Vgl. United Nations, Department of Economic and Social Affairs (Hrsg.) (2014) – Seite 1.

34 Vgl. Statistisches Amt der Europäischen Union Eurostat (Hrsg.) (2016) – Seite 8f.

der Eröffnung der Weltkonferenz zur Zukunft der Städte als damaliger UNO-Generalsekretär: „Die Zukunft der Menschheit liegt in den Städten“³⁵, eine Aussage, die nicht zuletzt vom Deutschen Städtetag³⁶ und auch vielen anderen immer wieder aufgegriffen wurde³⁷ und wird³⁸ – und so nun auch in dieser Arbeit.

Um diesen zukünftigen Ort des gemeinsamen Zusammenlebens jedoch gestalten zu können, bedarf es manchmal eines Blickes in die Vergangenheit, um Erfahrungen, Ein-Drücken und Denkräumen einen Ort zur Entfaltung zu geben. Diese Arbeit stellt einen derartigen Ort dar. Die Idee hinter dieser Arbeit ist somit ein Zusammenführen unterschiedlichster Theorien bezüglich des Zusammenlebens beziehungsweise genauer, des urbanen Raums. Unter besonderer Berücksichtigung rücken hierbei die Ideenwelt des französischen Soziologen Henri Lefebvre, die in den Werken „Recht auf Stadt“³⁹ und „Die Revolution der Städte“⁴⁰ dargelegt werden, in den Fokus der Auseinandersetzung. Die Grundannahmen dieser beiden Arbeiten werden mit Gedanken bezüglich der technischen und gesellschaftlichen Beschleunigung verknüpft. Im Bereich der Beschleunigung soll ein besonderes Augenmerk auf die Werke „Beschleunigung – Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne“⁴¹ und „Beschleunigung und Entfremdung“⁴² des Jenaer Soziologen Hartmut Rosa gelegt werden.

Hierbei ist zu beachten, dass es um mehr geht als um schnellere Autos oder sich ausbreitende Stadtgebilde in den ländlichen Raum; denn schon Lefebvre schrieb 1968 in seinem zu einer Art Manifest für urbane Aktivisten gewordenen Buch „Das Recht auf Stadt“: „In Europa wie andernorts kann man die unterschiedlichen und doch vergleichbaren Schwierigkeiten weder allein auf das quantitative Wachstum der Städte noch allein auf Verkehrsfragen zurückführen“⁴³. Auch Fernand Mathias Guelf weist in

35 Annan, Kofi (2000).

36 Vgl. Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2005).

37 Vgl. Kluge, Ulli (2011).

38 Vgl. Jeppesen, Helle (2016).

39 Vgl.: Lefebvre, Henri (1968): Das Recht auf die Stadt.

40 Vgl.: Lefebvre, Henri (1972a): Die Revolution der Städte.

41 Vgl.: Rosa, Hartmut (2005): Beschleunigung – Die Veränderung der Zeitstruktur in der Moderne.

42 Vgl. Rosa, Hartmut (2013): Beschleunigung und Entfremdung.

43 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 116.

seiner metatheoretischen Arbeit über Lefebvres Gedankenwelt ganz in diesem Sinne darauf hin, dass die „Fragen der Menschheit als Fragen der Stadt zu sehen, [...] in der Tradition westlichen Denkens“⁴⁴ liege und geht folglich in seiner Analyse weit über diese Frage hinaus⁴⁵. Dennoch sollte dieser Aspekt nicht unbeachtet bleiben, denn diese Fragen stehen in einem im weiteren Verlauf der Arbeit noch näher thematisierten engen Verhältnis zueinander und somit hat beides zusammen auch einen großen Einfluss auf den Flächenverbrauch⁴⁶ in Deutschland. So werden trotz rückläufiger Entwicklungen immer noch statistisch Tag für Tag rund 80 ha, also etwa die Fläche von 80 Fußballfeldern, in Deutschland neu versiegelt⁴⁷. Sei es nun als Verkehrsfläche, Siedlungsgebiet oder für sonstige Nutzungen. Auf ein Jahr gerechnet sind dies fast 300 km² Fläche – oder anders ausgedrückt: In Deutschland wird jedes Jahr fast die Fläche der Millionenstadt München (310 km²) neu versiegelt. Sollte dieser Entwicklung auf Dauer nicht Einhalt geboten werden können, wird sich das Erscheinungsbild des, trotz der verhältnismäßig hohen Einwohnerdichte, „grünen Landes“ mit seinem aus der Kunst bekannten, zum Teil mythisch, mystisch und nationale Identität⁴⁸ stiftenden überladenen⁴⁹ und auf diese Weise auch verklärten „Deutschen Wald“⁵⁰ verändern.

Hierbei fungiert das Raumbild „Deutscher Wald“ als eine Raummetapher, „also Sprachbilder des Räumlichen“⁵¹. Raumbilder können aber auch „die mediale Vermittlung in nichtverbalen Zeichen- und Symbolsystemen“⁵² darstellen, wie es zum Beispiel bei Imagebroschüren und Projektmappen von städtischen Entwicklungskonzepten und Leitbildern der Fall ist, um mit Hilfe kommunikativer Kompetenzen auf Basis von Bildern aus einer Region etwas

44 Guelf, Fernand Mathias (2010) – Seite 13.

45 Vgl. Guelf, Fernand Mathias (2010) – Seite 13ff.

46 Flächenverbrauch ist der alltagssprachliche Begriff des Fachbegriffs der Flächenneuinanspruchnahme und beschreibt die Umwandlung naturnaher und landwirtschaftlicher Flächen zu Siedlungs- und Verkehrsflächen. - Vgl. Sachverständigenrat für Umweltfragen (Hrsg.) (2016) – Seite 241.

47 Vgl. Umweltbundesamt (Hrsg.) (2014a).

48 Vgl. Radkau, Joachim (2000) – Seite 260ff.

49 Vgl. Zechner, Johannes (2016).

50 Vgl. Radkau, Joachim (2000).

51 Vöckler, Kai (2012) – Seite 7.

52 Vöckler, Kai (2012) – Seite 7.

Besonderes zu machen⁵³. Leitbilder und Imagekampagnen werden in dieser Dissertation hierbei vor allem in dem Kapitel 1.5 „Hamburg als >>Showplatz<< und >>Spielwiese<< von Imagekampagnen und Entwicklungskonzepten“ sowie im Abschnitt 4 zum Hamburger Stadtteil „HafenCity“ näher betrachtet, jedoch steht die Theorie der Raumbilder, maßgeblich geprägt von Detlev Ipsen⁵⁴ und durch die Dissertation von Kai Vöckler⁵⁵ weiter entwickelt, nicht im Mittelpunkt, da eine detaillierte Betrachtung der Darstellung von „Urbanität“ und „Beschleunigung“ beziehungsweise „Entschleunigung“ in Schriftsätzen und Visualisierungen von städtischen Imagekampagnen, Entwicklungskonzepten und Architektur-, Stadt- und Landschaftsplänen den Rahmen einer eigenständigen Dissertation einnehmen sollte. Auch die gewünschte und auch tatsächliche Eigenlogik Hamburgs⁵⁶, die sowohl bei der Erstellung von städtischen Imagekampagnen und Leitbildern sowie auch bei deren Vermittlung, von Bedeutung sein dürfte, wird in dieser Arbeit nicht weitergehend thematisiert.

Insgesamt kann diese Dissertationsschrift jedoch nur einen Einblick und eine Momentaufnahme von dem Themenfeld abbilden; denn die stetigen Veränderungen des gemeinsamen Lebens schon alleine während der Erstellung dieser Arbeit sind in diesem Bereich so schnell und gleichzeitig tiefgreifend, dass die daraus resultierenden Entwicklungen immer nur neu angerissen werden können. Ein kleines Beispiel zur Verdeutlichung dieses Dilemmas stellt die technische Entwicklung im Bereich der mobilen Kommunikation dar.

Zu Beginn der Bearbeitung dieser Forschungsfrage im Herbst des Jahres 2010, also zum Zeitpunkt des ersten Einlesens ins Thema und zur vertiefenden Arbeit am Exposé, löste gerade das Smartphone heutiger Bauart, welches jedoch auch erst mit dem „iPhone“ der Firma „Apple“ 2007 als erstes Produkt entwickelt worden ist, das bisherige Handy als mobiles Telefon ab. Zu diesem Zeitpunkt war mobiles Internet auf dem Mobiltelefon noch unpraktisch, langsam und sündhaft teuer. Nur rund fünf Jahre später ist für viele Menschen

53 Vgl. Ipsen, Detlev / Oswalt, Philipp (2007) – Seite 682.

54 Vgl. Ipsen, Detlev (1999): Raumbilder – Kultur und Ökonomie räumlicher Entwicklung.

55 Vöckler, Kai (2012): Die Stadt und ihr Imaginäres – Raumbilder des Städtischen.

56 Vgl. Berking, Helmuth / Löw, Martina (2008).

in den hochtechnologisierten Gesellschaften ein Leben ohne Smartphone, ohne mobiles Internet, ohne „WhatsApp“ und unterschiedlichste Soziale Netzwerke nicht mehr vorstellbar⁵⁷. Diese von der haptischen Größe aus betrachtete eigentlich kleine technische Entwicklung hin zum Smartphone hat riesige Auswirkungen auf das gesellschaftliche Zusammenleben und die Arbeitswelt – und auf diese Weise nicht zuletzt auch auf die Städte, in denen gelebt und gearbeitet wird. So ermöglicht die Entwicklung des Smartphones, dass es ganze Berufszweige gibt, die nunmehr ohne festen Arbeitsplatz ihrer Tätigkeit nachkommen können. Zuerst wurden Cafes und Restaurants mit kostenlosem Internetzugang per WLAN ausgestattet, anschließend öffentliche Einrichtungen, mittlerweile sogar städtische Plätze, Straßenzüge bis hin zu ganzen Stadtteilen bieten einen freien, kostenlosen und schnellen Internetzugang für Mobilgeräte. In immer mehr Bussen und Bahnen des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs werden sogar neben dem Internetzugang immer mehr Möglichkeiten geboten, die Akkus der Endgeräte zunächst per Steckdose und Ladegerät, inzwischen sogar per USB-Anschluss am Platz zu laden. Eine Entwicklung, die so im Jahr 2010, also zu Beginn der Arbeit an dieser Dissertation, unvorstellbar war.

Das in diesem Kapitel dargelegte Dilemma soll, wie schon einmal erwähnt, nur als ein Beispiel zur Verdeutlichung der Gesamtproblematik dienen, da in dieser Arbeit die strukturellen und gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen im Fokus stehen und einzelne Beispiele nur der Plausibilität und Verständlichkeit dienen, jedoch nicht im Vordergrund stehen.

1.3 Von einer Frage zur Fragestellung

Als in einer Stadt geborener, aufgewachsener und so auch sozialisierter Mensch stand dieser „Lebensraum“ immer schon im Augenmerk der eigenen Entwicklung. Dieser Fokus spiegelte sich während des Studiums in vielen Fragestellungen, Hausarbeiten und nicht zuletzt auch in der wissenschaftlichen Abschlussarbeit unter dem Thema „Kritik an Generatoren

⁵⁷ Vgl. Braun, Maria (2014).

deutscher Städtehierarchien – am Beispiel des >>Oberzentrums<< Paderborn“ wieder. Schon in dieser Arbeit wurde die Bedeutung städtischen Wachstums dem Drang nach Profilierung und stetiger verbesserter Platzierung auf planerischen und medialen Rankinglisten analysiert und kritisch hinterfragt.

Aufbauend vor diesem Hintergrund entwickelte sich das Expose für die Anerkennung als Promovend an der Universität Kassel mit dem Arbeitstitel „Wachstums- und Beschleunigungsparadigmen als Ideengeneratoren von Nachhaltigkeit für Stadt – Plädoyer für eine neue Idee von Nachhaltigkeit“. Im Laufe der Erstellung dieser Dissertationsschrift wurde jedoch immer klarer, wie im weiteren Verlauf auch nochmals genauer ausgeführt wird, dass ohne verschiedenste Formen von Beschleunigungsprozessen auf allen Ebenen der Stadt und ihrer Gesellschaft, ein Wachstum jeglicher Form schwer denkbar ist. Wachstumsparadigmen stellen so gesehen dem Konzept des Syndromansatzes folgend daher lediglich ein „Symptom“ von unterschiedlichsten Beschleunigungsparadigmen dar. Aus diesem Grund soll in dieser Arbeit folglich der „Ursprung“ anstelle des „Symptoms“ im Zentrum stehen. Daher wandelte sich der Fokus der Arbeit, die Fragestellung und schließlich auch der Titel der Dissertationsschrift hin zu: „Urbanität unter dem Ein-Druck von technischer und sozialer Beschleunigung – Plädoyer für eine neue Idee von Nachhaltigkeit“.

Die Veränderung von „Nachhaltigkeit für Stadt“ aus dem Expose hin zu „Urbanität“ soll hierbei als Reminiszenz an Henri Lefebvre und seine Gedankenwelt des „urbanisme“, also des Urbanen, verstanden werden, da in dieser Arbeit seine Theorien zu „Recht auf Stadt“⁵⁸ und „Die Revolution der Städte“⁵⁹ neben einigen weiteren stets Ursprung von Fragestellungen, Gegenstand von Diskussionen und Generator neuer Gedankenwelten war und ist. Ähnliches gilt auch für das bewusst eigentümlich geschriebene Kompositum „Ein-Druck“; da es sich um eine Wirkmacht handelt, wird diese hiermit auch als solche bezeichnet, denn urbane Entwicklung steht sowohl unter dem Druck einer stetigen gesellschaftlichen und technischen

⁵⁸ Lefebvre, Henri (1968).

⁵⁹ Lefebvre, Henri (1972a).

Beschleunigung, als auch unter dessen Eindruck. Des Weiteren handelt es sich bei der Schreibweise um eine weitere gedankliche Verknüpfung und Annäherung an die Ideenwelt von Henri Lefebvre.

1.4 Aufbau und Struktur dieser Dissertation

Nach der kurzen einführenden „Fahrt ins Themenfeld“ in Form eines Erlebnisberichtes einer „Critical Mass“ Rundfahrt in Hamburg, bei der erste Eindrücke der diese Arbeit bestimmenden Schlagworte wie „Urbanität“ und auch „Beschleunigung“ erstmals benannt wurden, wurden zu Beginn des ersten Kapitels zunächst die Handlungsarena dieser Dissertation durch die Einführung zentraler Theoretiker und der Entwicklung der Frage zur Fragestellung dieser wissenschaftlichen Abhandlung aufgezeigt, bevor im weiteren Verlauf die Zielsetzungen dieser Arbeit definiert und die Auswahl Hamburgs als Referenzort, welches auf Basis stadtentwicklungsprägender Leitbilder und Imagekampagnen der letzten Jahre geschehen ist, kurz erläutert.

Im zweiten Kapitel stehen die „Urbanität“ und das „Recht auf Stadt“ als zentrale Begriffe des französischen Soziologen Henri Lefebvre im Mittelpunkt der Betrachtung. Zunächst wird im Abschnitt „Wie urban ist die Urbanisierung“ unter Zuhilfenahme unterschiedlicher Bestimmungsverfahren der Stadtbegriff herausgearbeitet und dessen Abgrenzung zum ruralen Raum benannt, bevor anschließend der Unterschied zwischen „Wohnen“ und „Leben“ als weitere zentrale lefebvrische Kategorien erläutert werden. Im zweiten Teil des zweiten Kapitels werden aufbauend auf Lefebvres Kritik an der Unterscheidung zwischen Wohnen und Leben die zentralen Forderungen des ebenfalls von Lefebvre verfassten „Recht auf Stadt“ vorgestellt und interpretiert.

Das dritte Kapitel dieser Dissertation lässt sich in vier Unterabschnitte aufgliedern und thematisiert insgesamt den vom Jenaer Soziologen Hartmut Rosa herausgearbeiteten Begriff der „technischen und sozialen Beschleunigung“. Zunächst werden die Entwicklungen der technischen

Fortbewegung des Menschen aufgezeigt, bevor im weiteren Verlauf die Auswirkungen technischer Beschleunigung im urbanen Kontext in Form steigenden Flächenverbrauchs, dessen Auswirkungen auf das städtische Leben und erste Ideen einer planerischen Reaktion auf diese Entwicklungen dargelegt werden. Der dritte Abschnitt dieses Kapitels behandelt zunächst die soziale Beschleunigung, bevor ebenfalls im Weiteren die Auswirkungen sozialer Beschleunigung im urbanen Kontext interpretiert werden. Hieran anschließend werden erneut erste Reaktionen auf die Auswirkungen sozialer Beschleunigung auf den städtischen Raum kurz präsentiert und kritisch analysiert, bevor abschließend im Abschnitt „Von der Suche nach dem guten Leben und der Entfremdung“ die Frage nach dem guten Leben im urbanen Kontext unter Berücksichtigung der Theorien von Hartmut Rosa und Henri Lefebvre kurz andiskutiert wird.

Das vorletzte vierte Kapitel dient der Übertragung der Erkenntnisse der vorangegangenen Kapitel auf den konkreten städtischen Raum, in diesem Fall auf das sich aktuell noch in Bau befindliche Stadtentwicklungsprojekt „HafenCity-Hamburg“ und der kritischen Analyse dieses Bauvorhabens, welches in Imagebroschüren und bei Präsentationen immer wieder als „Stadt des 21. Jahrhunderts“⁶⁰ oder auch als „Modellstadt für nachhaltiges ökologisches Bauen“⁶¹ beworben wird. Hierbei steht vor Allem die Frage nach der Reaktion der Planer bei der Konzeption des Stadtteils auf technische und soziale Beschleunigungen und die Interpretation beziehungsweise Ausgestaltung des Begriffs der Urbanität innerhalb des Projektraums im Mittelpunkt.

An dieses Kapitel anschließend bildet das Kapitel fünf das Fazit dieser Arbeit, in dem komprimiert die zentralen Erkenntnisse dieser Dissertation dargestellt und interpretiert werden, bevor im Abschnitt „Rasender Stillstand“ ähnlich der einführenden „Fahrt ins Themenfeld“ die Auswirkungen von Urbanität unter dem Ein-Druck von technischer und sozialer Beschleunigung am Beispiel der Szenerie des Hamburger Hauptbahnhofs und der aktuellen Umgestaltungsarbeiten präsentiert werden.

⁶⁰ HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017b) – Seite 1.

⁶¹ HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2009).

Diese Dissertation schließt mit der Danksagung in Form „Letzter Zeilen“ und dem Abkürzungs-, Literatur und Quellenverzeichnis.

1.5 Zielsetzung der Arbeit

„Urbanität“ ist der forschungsleitende zentrale Begriff dieser Dissertation und steht somit als erstes Wort im Titel „Urbanität unter dem Ein-Druck von technischer und sozialer Beschleunigung – Plädoyer für eine neue Idee von >>Nachhaltigkeit<<“. „Urbanität“ beziehungsweise „das Urbane“; daher lautet die erste zu klärende Frage:

Was ist „das Urbane“ und existiert es gegenwärtig?

Aufbauend auf dieser Herausbildung einer klareren Vorstellung von „dem Urbanen“ auf Basis der Werke „Recht auf Stadt“ und „Die Revolution der Städte“ von Henri Lefebvre und der Analyse der gesamtgesellschaftlichen Bedeutung von „dem Urbanen“ wird der Frage der Auswirkungen von „technischer und sozialer Beschleunigung“ auf die Stadt nachgegangen. Auch hierbei gilt es zunächst, die Begriffe selbst und ihre Bedeutung auf Basis einer kritischen Auseinandersetzung mit den Werken „Beschleunigung – Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne“ und „Beschleunigung und Entfremdung“ des Jenaer Soziologen Hartmut Rosa klarer zu umreißen, bevor in einem weiteren Schritt die zweite Frage dieser Arbeit inhaltlich zu behandeln ist:

Wie wirken sich technische und soziale Beschleunigung auf die Stadt aus?

In einem dritten Schritt werden die Ergebnisse der ersten beiden Fragen zusammengetragen, verknüpft und erneut bearbeitet. Hierbei wird der Frage nachgegangen:

Kann „das Urbane“ trotz Einwirkung einer technischen und sozialen Beschleunigung auf die Stadt existieren?

Ziel dieser Dissertation ist es, aufbauend auf den Ergebnissen der drei vorangegangenen Fragestellungen, Diskussionsgrundlagen zu schaffen, die einen neuen, anderen Blick auf „Nachhaltigkeit“ provozieren und so die Diskussion über „urbane Nachhaltigkeit“ erneuern.

1.6 Hamburg als „Showplatz“ und „Spielwiese“ von Imagekampagnen und Entwicklungskonzepten

Für ein besseres Verständnis der Beispiele und zur Erhöhung der Plausibilität soll in dieser Arbeit immer wieder auf die Freie und Hansestadt Hamburg als Referenzort und Veranschaulichungsplatz zurückgegriffen werden. Hamburg wurde hierbei aus mehreren Gründen anderen Städten als Showplatz vorgezogen. Zunächst einmal ist hierbei die klare Umgrenzung der Stadt auf Grund ihres Status als Stadtstaat zu benennen mit lediglich einer Stadt innerhalb ihres Hoheitsgebietes. Hieraus resultiert eine sehr gute statistische Datenlage, da Daten auf Ebene der 16 deutschen Bundesländer in diesem Fall gleichbedeutend mit Daten auf Stadtebene sind. Des Weiteren ist Hamburg auf Grund seines Status als „Secondary City“⁶² ohne weitere international als besonders herausragend zu erachtende staatliche oder substaatliche Institutionen, Behörden oder gar Parlamente trotz seiner Einwohnerzahl von über 1,860 Millionen⁶³ als bevölkerungsreichste Nicht-Hauptstadt innerhalb der Europäischen Union in seiner Bedeutung verhältnismäßig nicht überrepräsentiert. Gleichzeitig ist das „Oberzentrum“ Hamburg als namensstiftender Mittelpunkt der „Metropolregion Hamburg“ weit hinaus ins norddeutsche Umland eng vernetzt.

Im Rahmen dieser Vorstellung Hamburgs werden in den nachfolgenden Unterkapiteln aufbauend auf dem „Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“ (Kapitel 1.6.1) verschiedene Entwicklungslinien und Imagekampagnen

⁶² Angelehnt an Friedmann, John (1995).

⁶³ Dey, Andreas (2017).

(Kapitel 1.6.2 – 1.6.9) vorgestellt und im weiteren Verlauf zunehmend kritisch analysiert. Schon die wenigen hier ausgewählten „professionellen Konstruktion[en] von Bildern, die heute die gesellschaftliche Wirklichkeit“⁶⁴ bestimmen, oder bestimmen sollen, bekannt geworden unter dem Begriff „imagineering“⁶⁵, also der Verbindung von „imagination“ (Vorstellungskraft) und „engineering“ (Konstruktion), veranschaulichen die gegenwärtige „Verdichtung von Raumbildern“⁶⁶ als einen Ausdruck beschleunigter Gesellschaften. Leitbilder sollen hierbei Raumbilder generieren und Raumbilder fungieren gleichzeitig als Leitbilder – „ihnen ist eine >>utopische Energie<< enthalten, sie haben projektiven Charakter“⁶⁷. Allgemein sind Leitbilder im Bereich der Stadtentwicklung „oft mit verschiedenen normativen Vorstellungen belegt. Dementsprechend stehen Ziele der Umwelt- und Sozialverträglichkeit sowie der Wettbewerbsfähigkeit im Vordergrund“⁶⁸.

Ausgewählt wurden die hier vorgestellten Kampagnen und Konzepte auf Grund ihrer Kohärenz, ihrer gesamtstädtischen Bedeutung und ihrer Beispielhaftigkeit für andere ähnliche Projekte, wobei nicht auf der Ebene der bloßen Beschreibung verweilt werden soll, sondern sowohl in den einzelnen Kapiteln zu den jeweiligen Projekten wie vor allem im letzten Kapitel 1.6.10 „Abschlussbetrachtung“ auch kritischen Stimmen Raum gegeben wird.

1.6.1 Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt

Ein besonderes Interesse hat Hamburg deutschlandweit aber nicht zuletzt durch das im Jahr 2002 veröffentlichte „Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“⁶⁹ geweckt. Diese Stadtvision wurde, basierend auf dem Strategiepapier „Hamburg Vision 2020 – Vom nationalen Zentrum zur europäischen Metropole“⁷⁰ der Unternehmens- und Strategieberatungsagentur

64 Willinger, Stephan (2007) – Seite II.

65 Willinger, Stephan (2007) – Seite I.

66 Ipsen, Detlev / Oswalt, Philipp (2007) – Seite 686.

67 Vöckler, Kai (2012) – Seite 7.

68 Oßenbrügge, Jürgen (2006) – Seite 40.

69 Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle (Hrsg.) (2002).

70 McKinsey & Company (Hrsg.) (2001).

„McKinsey & Company“⁷¹ „unter tatkräftiger Mitwirkung der Handelskammer“⁷² entwickelt und durch deren Beteiligung vom Hamburger Senat, geführt vom CDU–Politiker Ole von Beust in Koalition mit der Partei Rechtsstaatliche Offensive – später auch Schill-Partei genannt – und der FDP, beschlossen, zur Grundlage und zum Leitsatz der Hamburger Politik und Stadtentwicklung bis zum heutigen Zeitpunkt. Ziel dieser Strategie ist es, die Position Hamburgs im internationalen Städteranking zu verbessern, „zukunftsfähige Arbeitsplätze mit Schwerpunkt in den Bereichen Tourismus, Medien und Dienstleistungen anzusiedeln“ und die „Bevölkerungszahl von derzeit 1,7 Millionen auf 2 Millionen zu steigern“⁷³. Insgesamt kann dieses Leitbild als „Theoriestock“ des im Jahr 1997 durch den damaligen sozialdemokratischen Ersten Bürgermeister Henning Voscherau im „renommierten Übersee-Club“⁷⁴, einer Hamburger Institution für „herausragende Köpfe aus Wirtschaft, Politik, Kultur und Wissenschaft“, um „die Stellung Hamburgs in der Welt zu fördern“⁷⁵, vorgestellt und im Jahr 2000 als erster Masterplan HafenCity Hamburg durch Abstimmung der Hamburger Bürgerschaft beschlossenen Stadtentwicklungskonzepts des Stadtentwicklungsprojekts angesehen werden.

Basierend auf dem genannten Leitbild „Wachsende Stadt“ wurden beinahe unzählige weitere Konzepte, Strategien, Visionen und Marketingkampagnen in den letzten 15 Jahren vom Hamburger Senat und anderen Hamburger Behörden und Institutionen entwickelt und etabliert, um dem „zunehmenden internationalen Städtewettbewerb[s]“ durch „Profilbildung und Imageschärfung“⁷⁶ begegnen zu können. Im Folgenden sollen nun einzelne ausgewählte Konzepte der letzten Jahre kurz vorgestellt werden.

71 Vgl. Vogelpohl, Anne (2016).

72 Bunk, Andreas (2005) – Seite 19.

73 Alle: Bunk, Andreas (2005) – Seite 19.

74 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017a).

75 Alle: Der Übersee-Club (Hrsg.) (2017).

76 Alle: Krajewski, Christian (2017) – Seite 411.

1.6.2 Olympische Sommerspiele 2012

Als erstes ist in diesem Zusammenhang die Bemühung Hamburgs im Jahr 2002 um die Ausrichtung der Olympischen Sommerspiele 2012 zu erwähnen. Nachdem sich das Nationale Olympische Komitee für Deutschland (NOK), die Vorgängerorganisation des seit 2006 bestehenden Deutschen Olympischen Sportbunds (DOSB), zur Ausrichtung der Olympischen Spiele entschlossen hatte, wurden insgesamt fünf Bewerbungen deutscher Städte beziehungsweise auch von Regionen zur Ausrichtung der Spiele eingereicht. Die rund sechs Millionen Euro teure Hamburger Bewerbung stand unter dem Slogan „Spiele am Wasser“ und wurde durch die „aufwendige[n] Werbekampagne >>Feuer und Flamme für Hamburg 2012<<“, welche von einigen Hamburger Unternehmen sowie der Stadt Hamburg selbst finanziert wurde, vielfältig in die Öffentlichkeit getragen, da alle Seiten alleine durch die Bewerbung einen „enormen Image-Gewinn“⁷⁷ für die Stadt erhofften. Im abschließenden nationalen Auswahlverfahren unterlag die Hamburger Bewerbung und Leipzig wurde Deutschlands Olympische Kandidatenstadt für die Spiele 2012.

1.6.3 Marke Hamburg

Bereits im Jahr 2004 ließ die Freie und Hansestadt Hamburg eine „umfassende[n] Markenanalyse“ der „Marke Hamburg“ erstellen, die „strategische Grundlagen des Hamburg-Marketings bilden“⁷⁸ sollte. Grund für diese Analyse war und ist der anerkannte globale Wettbewerb „bei der Umwerbung von Unternehmen, Fachkräften und Touristen sowie bei Investitionen in den Standort“⁷⁹. Aufbauend auf dieser Analyse, welche in den letzten Jahren kontinuierlich zur Evaluierung erneut durchgeführt worden ist, entwickelte der Senat der Stadt Hamburg in Kooperation mit der Handelskammer und anderen Institutionen ein Konzept, um „gezielte Wirtschaftsförderung der Kultur- und Kreativwirtschaft“⁸⁰ in Hamburg zu

⁷⁷ Alle: Frankfurter Allgemeine Zeitung (Hrsg.) (2002).

⁷⁸ Alle: Hamburg Marketing (Hrsg.) (2017).

⁷⁹ Alle: Hamburg Marketing (Hrsg.) (2017).

⁸⁰ Overmeyer, Klaus (2010) – Seite 6.

etablieren. Dieses kann als Reaktion auf Richard Floridas vielbeachtete Analyse der Bedeutung der „creative class“ für den Wettbewerb der Städte untereinander angesehen werden⁸¹.

Besonders interessant wird dieses bei einem Blick auf die Vereinnahmung von Teilen der Hamburger Künstler- und Kulturszene nicht nur durch die Hamburg Marketing GmbH und den Tourismus, sondern insbesondere durch Richard Florida selbst, der in dem Konflikt um das zu dem Zeitpunkt von rund 200 Künstlern besetzte historische Gängeviertel⁸² fordert, doch von Seiten der Stadt den „Künstlern Eigentumsanteile in ihren Stadtteilen und Häusern anbieten“⁸³ zu können. „>>Daraus könnten ‚Hamburger Grundsätze‘ entstehen. Die Stadt könnte so weltweit als Modell dienen<<“⁸⁴ sagte Richard Florida in einem Interview in der ZDF-Sendung „aspekte“. Eine Vereinnahmung, die in Teilen der Hamburger Künstlerszene – unter diesen waren neben vielen anderen der Gentrifizierungskritiker⁸⁵ und Journalist Christoph Twickel, der Autor, Musiker und Betreiber des „Golden Pudel Club“ „Rocko Schamoni“ und der Schauspieler Peter Lohmeyer – auf breite Ablehnung gestoßen ist, was sich nicht zuletzt in dem Manifest „Not in our Name, Marke Hamburg!“⁸⁶ und vielen Demonstrationen und Kundgebungen widerspiegelt.

1.6.4 Sprung über die Elbe

Aber nicht nur standortpolitisch wurden durch den Hamburger Senat Konzepte entwickelt, verabschiedet und zu prägenden Leitlinien der Hamburger (Wirtschafts-)Politik, sondern auch Stadtentwicklungsslogans wurden kreiert und so zur Agenda. Das Prägendste der letzten 10 Jahre ist hierbei wohl der „Sprung über die Elbe“⁸⁷, welches laut den Aussagen des damaligen Präses der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Michael Freytag unter der

81 Vgl. Florida, Richard (2005).

82 Vgl. Gängeviertel (Hrsg.) (2012) – Seite 21ff.

83 Spiegel online (Hrsg.) (2009).

84 Spiegel online (Hrsg.) (2009).

85 Twickel, Christoph (2010).

86 Not in our Name, Marke Hamburg! (Hrsg.) (2009).

87 Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2005).

Überschrift „Der Sprung über die Elbe – die Internationale Bauausstellung 2013 als Impulsgeber einer nachhaltigen Hamburger Stadtentwicklungsstrategie“ dieses als eines „der zentralen Leitprojekte unseres Zukunftskonzeptes >>Metropole Hamburg – Wachsende Stadt<<“ sein und so „eine Abkehr vom peripheren Flächenwachstum der vergangenen Jahrzehnte hin zu Wachstum und Entwicklung in den gewachsenen Quartieren des urbanen Zentrums“⁸⁸ darstellen soll.

Gemeint ist damit die Entwicklung der südlich der Norderelbe gelegenen Quartiere und hier vor allem der Elbinsel Wilhelmsburg, einem der ärmsten Stadtteile Hamburgs mit einem deutlich überdurchschnittlichen Anteil an Arbeitslosen und Menschen mit Migrationshintergrund⁸⁹. Verknüpfend mit dem „Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“ verwies der damalige Erste Bürgermeister Ole von Beust bei einer Rede auf dem IBA Forum darauf, dass „schlichtweg auch der fiskalische Aspekt eine Rolle“ spielen würde, denn „jeder Einwohner erspart uns für Hamburg Mehrkosten im Länderfinanzausgleich von 3.000 Euro“⁹⁰. Des Weiteren soll Hamburg „im Wettbewerb mit anderen deutschen Metropolen“ „eine Magnetwirkung innerhalb Deutschlands“ bekommen, hierbei soll dieses jedoch nicht „zynisch, gehässig oder kleinkariert gegenüber den Regionen, aus denen die Zuwanderung hierher erfolgen kann“⁹¹, wirken.

Insgesamt fand diese Entwicklung zunächst im Rahmen der Internationalen Bauausstellung⁹² ab 2006 statt und mit der zeitgleich in der Mitte von Wilhelmsburg stattgefundenen Internationalen Gartenschau unter dem Motto „In 80 Gärten um die Welt“⁹³ im Sommer 2013 ihren anvisierten Abschluss. Begleitet wurde auch dieses Projekt von vielen kritischen Stimmen⁹⁴ und Protesten aus Angst vor Verdrängung der angestammten Bewohnerschaft durch steigende Mieten⁹⁵, „weswegen die IBA-Planer im Stile eines Mantras

88 Alle: Freytag, Michael (2005) – Seite 7.

89 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017a).

90 Alle: Beust, Ole von (2004) – Seite 11.

91 Alle: Beust, Ole von (2004) – Seite 11.

92 IBA Hamburg (Hrsg.) (2017).

93 Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2013b).

94 Vgl.: Vereinigte Hamburger Wohnungsbaugenossenschaft (Hrsg.) (2013).

95 Vgl.: Ramme, Hannah (2013).

die >>Aufwertung ohne Verdrängung<<⁹⁶ immer wieder betonten und so mittlerweile auch Eingang in deutschlandweite Diskussionen zum Thema Gentrifizierung gefunden haben⁹⁷.

Die Stadt Hamburg hat als Reaktion auf die Kritik und als „Beteiligungsverfahren zum Zukunftsbild Elbinseln 2013+“ das „Verfahren für eine gemeinsame Entwicklungsplanung mit Bürgerinnen und Bürgern“⁹⁸ unter dem Motto „Perspektiven! Miteinander planen für die Elbinseln“⁹⁹ im Herbst 2013 gegründet, welches nun Stellungnahmen zu unterschiedlichsten Themen bezüglich des Stadtteils Wilhelmsburg erarbeitet¹⁰⁰. Auch das Team der ehemaligen Internationalen Bauausstellung arbeitet nun als städtischer Projektentwickler IBA Hamburg GmbH weiter, soll auf Basis der erworbenen Erfahrungen „den nächsten Wachstumsschritt der Metropole Hamburg“ fördern und so „Hamburger Stadtquartiere qualitativ und nachhaltig [...] entwickeln“¹⁰¹.

1.6.5 Stromaufwärts an Elbe und Bille

Als ideelle Weiterentwicklung des Konzepts „Sprung über die Elbe“, welches sich auf eine Aufwertung der südlichen Hamburger Stadtteile verstand, kann das 2014 vorgestellte Konzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg Ost“¹⁰² angesehen werden, welches nun „ein Zukunftsbild für die östlichen Stadtteile von Hammerbrook über Borgfelde, Hamm, Horn, Rothenburgsort, Billbrook bis Billstedt und Mümmelmannsberg“¹⁰³ erarbeitet. Hierbei sollen die „urbanen Räume stromaufwärts im Osten Hamburgs wieder näher an die Stadt“ rücken und so Hamburg „noch urbaner machen und den weiteren Weg der großen Metropole Nordeuropas entscheidend prägen“¹⁰⁴.

96 Schüle, Christian (2009).

97 Vgl. Schubert, Dirk (2016).

98 Alle: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2005).

99 Vgl.: Riel, Hannah van / Schäfer, Sören (2016).

100 Vgl.: Schäfer, Sören / Sieverding, Kai (2017).

101 Alle: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2013).

102 Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015).

103 Stapelfeld, Dorothee (2015) – Seite 2.

104 Alle: Scholz, Olaf (2015) – Seite 8.

Auf Grund der noch frühen Ideen, Planungs- und Bauphase des Projekts „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in HamburgOst“ ist eine weitergehende Analyse hinsichtlich der Umsetzung der anvisierten Projektziele, wie vor allem die Schaffung von „viele[n] bezahlbare[n] und attraktive[n] Wohnungen“ ohne Verdrängung der angestammten Bewohnerschaft durch steigende Mieten oder die Ansiedlung neuer „Arbeitsstätten insbesondere im gewerblich-industriellen Sektor“¹⁰⁵ zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Auffallend ist jedoch der veränderte Fokus in den Reden und Grußworten zwischen dem Projekt „Sprung über die Elbe“ von 2006 hin zu diesem Stadtentwicklungskonzept in der jeweiligen Wortwahl weg vom Wettbewerbs- und Konkurrenzgedanken hin zu einer Entwicklung und Stärkung des „Urbanen“, einhergehend mit dem Wunsch „neue Stadtqualitäten“ und „attraktive Wasserlagen und Grünräume“¹⁰⁶ entwickeln zu können.

1.6.6 Europäische Umwelthauptstadt 2011

Im Jahr 2009 wurde erstmals der Titel „European Green Capital“, oder auf Deutsch „Europäische Umwelthauptstadt“, durch die Europäische Kommission an die Städte Stockholm für das Jahr 2010 und Hamburg für das Jahr 2011 auf Basis eines 2008 durchgeführten EU-Wettbewerbs, an dem insgesamt 35 Bewerberstädte teilnahmen, verliehen. In der Begründung zur Verleihung werden neben den schon erbrachten Leistungen im Bereich der Umweltstandards „sehr ehrgeizige Pläne für die Zukunft, die zusätzliche Verbesserungen versprechen“¹⁰⁷, betont. Neben vielen anderen Projekten, wie zum Beispiel dem Energieberg in Georgswerder oder dem Energiebunker in Wilhelmsburg¹⁰⁸, die im Rahmen des Projekts „Sprung über die Elbe“ durch die Internationale Bauausstellung und die Internationale Gartenschau entstanden sind¹⁰⁹, wurden unter anderem auch das Hamburger

¹⁰⁵ Alle: Stapelfeld, Dorothee (2015) – Seite 2.

¹⁰⁶ Alle: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015b) – Seite 14.

¹⁰⁷ Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Umwelt und Energie (Hrsg.) (2017).

¹⁰⁸ Vgl.: IBA Hamburg (Hrsg.) (2011).

¹⁰⁹ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2011a) – Seite 1f.

Fahrradleihsystem StadtRAD¹¹⁰ oder der Hamburger Nahverkehr mit der Planung der Stadtbahn lobend erwähnt.

Ziel sei es jedoch stets gewesen, Hamburg „nicht als grüne Idylle oder gar >>Ökoparadies<< [zu] präsentier[en], sondern als dynamische Wirtschaftsmetropole“; die „große Chance als Umwelthauptstadt Europas liegt darin, Ökologie und Ökonomie miteinander in Einklang zu bringen“¹¹¹, schreibt der damalige Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg Christoph Ahlhaus im Vorwort zur Broschüre „Komm an Bord! - Hamburg Umwelthauptstadt Europas 2011“. Eine Position, die nicht nur von Umweltverbänden wie zum Beispiel dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) in der Hamburger vereinseigenen Zeitung: „aber ist auch Umwelthauptstadt drin, wo Umwelthauptstadt drauf steht? Schöne Worte und bunte PR-Konzepte von Staat und Unternehmen reichen nicht, um das Jahr zu einem Erfolg zu machen“¹¹² kritisiert wurde, sondern auch zu einem breiten kritischen Fazit in unterschiedlichsten Medien unter Überschriften, wie zum Beispiel „Vernichtendes Urteil über Umwelthauptstadt“¹¹³ in der Welt oder auch „Hamburg ist Umwelthauptstadt 2011 – Nicht wenige fragen: Warum?“¹¹⁴ im Deutschlandradio Kultur führte, bei denen vor allem die Umweltverbände zu dem Urteil kommen, dass „Hamburg [...] seine Chance völlig verschenkt“ habe und „aus heutiger Sicht [...] den Titel eigentlich gar nicht tragen“¹¹⁵ dürfe. Der Senat hingegen zieht „eine positive Bilanz“, die Stadt sei „grüner geworden, habe neue Straßenbäume und weitere Naturschutzgebiete bekommen“ und auch „aus Sicht der Hamburger Industrie war es ein Erfolg“, denn „die Unternehmen hätten die Möglichkeit gehabt, neue technische Lösungen vorzustellen“¹¹⁶.

110 Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2011b) – Seite 26ff.

111 Alle: Ahlhaus, Christoph (2011).

112 Hinsch, Tobias (2011).

113 Dittmann, Olaf (2011).

114 Link, Rainer (2011).

115 Alle: Dittmann, Olaf (2011).

116 Renne, Barbara (2011).

1.6.7 Smart City Hamburg

Aufbauend auf dem Titel „Europäische Umwelthauptstadt 2011“ entwickelte die Freie und Hansestadt Hamburg das Konzept der „Smart City Hamburg“, also der vernetzten Stadt auf Basis neuer technischer Innovationen im Bereich der Echtzeit-Datenverarbeitung. Bei einem Runden Tisch im Jahr 2013 wurden erste Leitideen dieses Programms unter der Überschrift „Transformation von einer wachsenden in eine nachhaltige Stadt“¹¹⁷ umrissen und in einer Rede des Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz 2014 als Ziel „die Verbindung von technologischem und sozialen Fortschritt“¹¹⁸ proklamiert. Dieses soll eine Reaktion auf den „dritten fundamentalen Umbruch der Digitalisierung“¹¹⁹ darstellen, nachdem sich die Kommunikation und Industrie zuletzt verändert hätten¹²⁰, „sind es die Städte und ihre Infrastruktur, die sich in den kommenden Jahren und Jahrzehnten durch die Digitalisierung grundlegend erneuern und verändern werden“¹²¹. Ideen hinter diesem Konzept sind zum Beispiel „smartPARKING“¹²² (Parkplatzsuche mit Hilfe von GPS-Daten) oder „smartPORT“¹²³ (unter anderem die digitale Steuerung der Verkehrsflüsse – „smartPORT logistics“ – und der Energieproduktion, sowie deren Verbrauchs – „smartPORT energy“ – im Bereich des Hamburger Hafens).

Jedoch für den weiteren Verlauf dieser Arbeit besonders interessant ist der Versuch, im Bereich des im Entstehen befindlichen neuen Hamburger Stadtteils HafenCity durch „integrierte E-Mobilitäts-Lösung den Verkehr [zu] reduzieren und optimieren, indem verschiedene Möglichkeiten wie Autos / Elektroautos, Fahrräder / Elektroräder im carsharing-Modell angeboten werden“¹²⁴.

117 Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2013c).

118 Scholz, Olaf (2014) – Seite 2.

119 Scholz, Olaf (2014) – Seite 1.

120 Vgl.: Scholz, Olaf (2014) – Seite 1.

121 Scholz, Olaf (2014) – Seite 1.

122 Vgl. Hamburg Port Authority (Hrsg.) (2014).

123 Vgl. Hamburg Port Authority (Hrsg.) (2017).

124 Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hrsg.) (2017).

1.6.8 Olympische Sommerspiele 2024

Anfang Dezember des Jahres 2013 ergab sich die Chance für die Stadt Hamburg um eine erneute Bewerbung für die Ausrichtung olympischer Sommerspiele. Nachdem die Bewerbung Münchens nach der gescheiterten Bewerbung um die XXIII. Olympischen Winterspiele des Jahres 2018¹²⁵ nun um die XXIV. Olympischen Winterspiele des Jahres 2022 auf Grund von Bürgerbefragung im November 2013 in den vier geplanten Austragungsorten mit einem Votum zwischen 51,67 Prozent in Garmisch-Partenkirchen, über 52,1 Prozent in München und 54,02 Prozent im Landkreis Berchtesgadener Land bis hin zu 59,67 Prozent im Landkreis Traunstein für das Nein-Lager¹²⁶, also eine Mehrheit der abgegebenen Stimmen in allen vier Orten gegen eine Ausrichtung der Spiele votiert hatte und eine weitere Bewerbung um die Durchführung der Winterspiele durch den Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) daraufhin nicht weiter vorangetrieben wurde, wandte sich dieser sofort der Idee um die Bewerbung der Ausrichtung der XXXIII. Olympischen Sommerspiele des Jahres 2024 zu. Als Austragungsorte wurden für einen ersten nationalen Entscheid Berlin, die schon Bewerberstadt um die Ausrichtung der Olympischen Sommerspiele 2000 war und 1993 bei der abschließenden Abstimmung „mit einem miserablen Ergebnis“¹²⁷ scheiterte, und Hamburg, als ehemalige nationale Bewerberstadt um die Olympischen Sommerspiele 2012 genannt¹²⁸.

Angetreten ist Hamburg mit einem Bewerbungskonzept, was auf Grundlage der „Spiele der kurzen Wege“¹²⁹ um die im Bereich der „Umweltfreundlichkeit, Sozialverträglichkeit und Ökonomie die nachhaltigsten Spiele aller Zeiten zu veranstalten“¹³⁰. Diese „grünsten Spiele, die es je gab“¹³¹ auf dem Kleinen Grasbrook sollen dabei „ein wichtiges Scharnier“ bilden, „um die Elbinseln mit dem Hamburger Osten, dem Hamburger Süden und der HafenCity zu verbinden“¹³². Auf diese Weise ist das Konzept eingebunden in die

¹²⁵ Vgl. Kistner, Thomas (2011).

¹²⁶ Vgl. Eichler, Christian (2013).

¹²⁷ Vgl. Kneist, Sigrid (2013).

¹²⁸ Vgl. Spiegel online (Hrsg.) (2014a).

¹²⁹ Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015c).

¹³⁰ Jensen, Björn (2015).

¹³¹ Jensen, Björn (2015).

¹³² Alle: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015d).

Stadtentwicklungsprogramme „Sprung über die Elbe“ und „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in HamburgOst“. Dabei wollen die Planer „den Bogen schlagen von der europäischen Umwelthauptstadt 2011 zu Olympischen und Paralympischen Spielen 2024, die ökologische, soziale und ökonomische Belange der Nachhaltigkeit gleichermaßen berücksichtigen“¹³³.

Auch das Konzept der „Smart City“ wurde im Rahmen des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements aufgegriffen und soll mit Hilfe unterschiedlicher Apps sowohl die Besucher als auch die Sportler „von A nach B führen“¹³⁴.

Nachdem Berlin auf Grund durch Umfragen ermittelter geringerer Zustimmungswerte für die Ausrichtung von Olympischen Spielen bei der Bevölkerung und geringem Vertrauens auf Seiten der Sportverbände durch das Präsidium des Deutschen Olympischen Sportbundes nicht länger als Kandidatenstadt geplant war¹³⁵, trieb der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg seine Bewerbung voran. Schon im Anfangsstadium der Bewerbung wurde von Seiten des Senats eine Volksabstimmung in Form eines „Olympia-Referendums“ kommuniziert, welches am 29. November 2015 durchgeführt wurde. Bei einer Abstimmungsbeteiligung von 50,2 Prozent stimmten 51,6 Prozent gegen die Ausrichtung von Olympischen Spielen in Hamburg im Jahr 2024¹³⁶, woraufhin, wie zuvor angekündigt, eine weitergehende Bewerbung um die XXXIII. Olympischen Sommerspiele nicht angestrebt und die Kampagne eingestellt wurde¹³⁷.

Von Anfang an war die Hamburger Bewerbung von einem breiten Bündnis von allen Bürgerschaftsfraktionen mit Ausnahme der Linken über eine „großangelegte Bürgerkampagne“¹³⁸ unter dem Motto „Hamburg 2024. Das gibt's nur einmal“¹³⁹ entwickelt von „pro bono ein[em] Joint-Venture aus

133 Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Umwelt und Energie (Hrsg.) (2015).

134 Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015e).

135 Vgl. Anker, Jens (2015).

136 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2015).

137 Vgl. Zeit online (Hrsg.) (2015).

138 Müller, Fabian (2015).

139 Hamburger Abendblatt (Hrsg.) (2015).

rund 20 Hamburger Agenturen¹⁴⁰ „ohne dafür ein Honorar zu verlangen“¹⁴¹ und finanziell unterstützt von der Olympia-Initiative „Feuer und Flamme für Hamburg 2024“, in der sich laut „NOlympia Hamburg“ unter anderem Hamburger Unternehmer wie Alexander Otto (Aufsichtsrat der OTTO-Group und Vorsitzender der ECE Projektmanagement, einem Betreiber von Einkaufszentren und Gewerbeimmobilien), die Gebrüder Braun (Miniatur-Wunderland Hamburg), Architekturbüros wie zum Beispiel von GMP (Gerkan, Marg und Partner) aus Hamburg und AS&P (Albert Speer & Partner) aus Frankfurt, die Handelskammer oder auch Werbeagenturen (z.B. Jung von Matt), Marketing- (u.a. Hamburg Marketing GmbH) und Medienunternehmen (z.B. Hamburger Abendblatt) organisierten¹⁴², bis hin zu den lokalen Medien, die „ihre neutrale Beobachterposition über Bord“ warfen und „mit Sonderbeilagen, ganzen Olympia-Zeitungen und einseitiger Berichterstattung für Olympia 2024“¹⁴³ warben, getragen worden¹⁴⁴. Die „monatelange[r] und millionenschwere[r] PR-Kampagne“¹⁴⁵ zum Referendum und „die Kosten für die Olympia-Bewerbung summierten sich auf insgesamt 12,6 Millionen Euro“¹⁴⁶. Der Bund beteiligte sich trotz vorheriger Bekundungen nicht an den Kosten¹⁴⁷. Aus „Sponsorengeldern bekam die Stadt 2,4 Millionen Euro“¹⁴⁸.

Um dennoch als Sportstadt im Fokus der Medien und somit auch der Öffentlichkeit zu bleiben, soll Hamburg neben der Ausrichtung weiterer internationaler Sportevents wie zum Beispiel das „ATP-Tennisturnier der German Open“ am Hamburger Rothebaum oder das Finale der „FIVB World Tour“ im Beachvolleyball, „zur Hauptstadt des Ausdauersports“¹⁴⁹ werden durch hinzugekommene Ausrichtung des „Ironman“ neben den schon etablierten Veranstaltungen des Marathon, „Cyclastics“ als Radveranstaltung und Triathlon. Hamburg hätte damit laut Sportsenator Andy Grote „ein weltweites Alleinstellungsmerkmal“¹⁵⁰; oder wie es Rainer Grünberg in einer Kolumne

140 Müller, Fabian (2015).

141 Haarmeyer, Jan (2015).

142 Vgl. NOlympia Hamburg (Hrsg.) (2015).

143 Alle: Knaack, Benjamin (2015).

144 Vgl. Knaack, Benjamin (2015).

145 Knaack, Benjamin (2015).

146 Hamburger Morgenpost (Hrsg.) (2016).

147 Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung (Hrsg.) (2016).

148 Hamburger Morgenpost (Hrsg.) (2016).

149 Grünberg, Rainer / Leoni, Achim (2016).

150 Grünberg, Rainer / Leoni, Achim (2016).

zum Hamburger Sport im Frühjahr 2017 hoffnungsvoll formulierte: „Bilder von Athleten mit Rathaus, Hafen, Elbphilharmonie oder Alster im Hintergrund wecken die Neugier der Menschen, schaffen einen positiven Imagetransfer für die gesamte Stadt, je nach Reichweite der Medien deutschland-, europa- und weltweit. Davon profitieren in einer langen Wertschöpfungskette letztlich alle“, denn „im Wettbewerb der Städte spielen Events, kulturelle wie sportliche, eine wachsende Rolle“¹⁵¹.

1.6.9 OSZE-Außenministertreffen und G20-Gipfel

Aber trotz des negativen Referendums hat die Bewerbung um die Ausrichtung der XXXIII. Olympischen Sommerspiele 2024 Auswirkungen auf das aktuelle Hamburger Tagesgeschehen. Denn bereits im August 2015 – also rund drei Monate vor dem Referendum – wurde beschlossen, dass Hamburg „während der deutschen Präsidentschaft den G20-Gipfel im Juli 2017 ausrichten“ solle, mit dem Ziel „zwei Monate vor der Abstimmung des Internationalen Olympischen Komitees (IOC) in Lima (Peru) über die Sommerspiele 2024 [...] die Stadt wahrnehmbar auf die internationale Landkarte“¹⁵² zu setzen. „Als Testlauf für den G-20 Gipfel im kommenden Juli“¹⁵³ kann das Treffen der 57 Außenminister der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE) im Dezember 2016 angesehen werden.

151 Alle: Grünberg, Rainer (2017).

152 Alle: Grünberg, Rainer (2016).

153 Norddeutscher Rundfunk (Hrsg.) (2016).

1.7 Hamburg auf dem Sprung

Insgesamt ist eine hohe Kohärenz der hier kurz vorgestellten Stadtentwicklungskonzepte und Imagekampagnen zueinander, angefangen bei der Idee der „Wachsenden Stadt“, die als Grundlage aller weiteren Programme angesehen werden kann, über die unterschiedlichen Entwicklungsachsen (nach Süden und im weiteren Verlauf auch nach Osten) oder bei eher auf Außenwirkung abzielenden Ereignissen, wie der Verleihung des Titels der Umwelthauptstadt Europas 2011, der Bewerbungen um die Ausrichtung von Olympischen Sommerspielen 2012 und 2024 oder der Durchführung des OSZE-Außenministertreffens und des G20-Gipfels, festzustellen.

In diesem Zusammenhang muss auch die Gründung und der Bau von Europas größtem innerstädtischen Stadtentwicklungsprojekt¹⁵⁴ als „Stadt des 21. Jahrhunderts“¹⁵⁵ mit samt der im Jahr 2017 als „Hamburgs neues Wahrzeichen“¹⁵⁶ und vermeintlicher und erhoffter „kultureller Leuchtturm“¹⁵⁷ und als „iconic building“¹⁵⁸ „mit seiner zukünftigen Strahlkraft für Hamburg“¹⁵⁹ feierlich eröffneten „Elbphilharmonie“ nicht unerwähnt bleiben. Hierbei soll sie „als heroische Figur zur Neuprägung einer Identität“¹⁶⁰ in Form einer Bildpolitik, wie auch die gesamte HafenCity, dienen. Jedoch sei an dieser Stelle darauf verwiesen, dass dieses Projekt nicht vergessen worden ist, sondern im vierten Kapitel behandelt wird, um an der Stelle einige der hier schon vorgestellten Stadtentwicklungs- und Imageprogramme am Beispiel HafenCity noch einmal aufzugreifen und vertiefend vor dem Hintergrund der in den folgenden Kapiteln bearbeiteten Theorien zu behandeln.

Darüber hinaus wurden die in diesem Kapitel „Hamburg als >>Showplatz<< und >>Spielwiese<< von Imagekampagnen und Entwicklungskonzepten“ vorgestellten Programme stets von Protesten unterschiedlichster

154 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2016a) – Seite 10.

155 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017b) – Seite 1.

156 Pergande, Frank (2017).

157 Engl, Christoph (2017).

158 Vgl. Jencks, Charles (2005).

159 Hamburger Abendblatt (Hrsg.) (2012).

160 Ipsen, Detlev / Oswalt, Philipp (2007) – Seite 685.

Bevölkerungsgruppen, angefangen im bürgerlich-akademischen Milieu über Kunstschaaffende, Arbeiterinnen und Arbeiter, Angestellte, bis hin zu links-autonomen Gruppen aus der Hausbesetzer- und Antifaschistischen-Szene, wie auch schon kurz angeklungen ist, begleitet. Viele dieser Protestbewegungen – seien es nun die Kunstschaaffenden aus dem Gängeviertel und ihr Manifest „Not in our Name, Marke Hamburg!“¹⁶¹ mit samt ihrer Besetzung der letzten Gängehäuser in Hamburgs Altstadt unter dem Motto „Komm in die Gänge!“¹⁶² und „Mehr als ein Viertel“¹⁶³, die Proteste des Bündnisses „NOlympia Hamburg – Etwas Besseres als Olympia!“¹⁶⁴ gegen die Bewerbung um die Ausrichtung der XXXIII. Olympischen Sommerspiele des Jahres 2024 oder viele der Bündnisse und Gruppen gegen den G20-Gipfel im Sommer 2017 – sie alle firmieren in Hamburg in einem Netzwerk unter dem Slogan: „Recht auf Stadt“¹⁶⁵.

„Recht auf Stadt“ – Unter diesem Slogan stand auch schon die abendliche Fahrradtour im Rahmen der critical mass aus dem ersten Abschnitt dieser Dissertation, wodurch an dieser Stelle der Bogen über die Einführung in die Thematik und diesen kurzen Überblick über die Entwicklungen im Bereich der Stadtplanung und Imagepflege der Stadt Hamburg der letzten 15 Jahre hin zu den Grundlagen der Theorien, die hinter dem Slogan stehen, die im Mittelpunkt des kommenden zweiten Kapitels „Die Stadt als Untersuchungsgegenstand“ behandelt werden, gespannt ist.

161 Not in our Name, Marke Hamburg! (Hrsg.) (2009).

162 Vgl. Gängeviertel (Hrsg.) (2017).

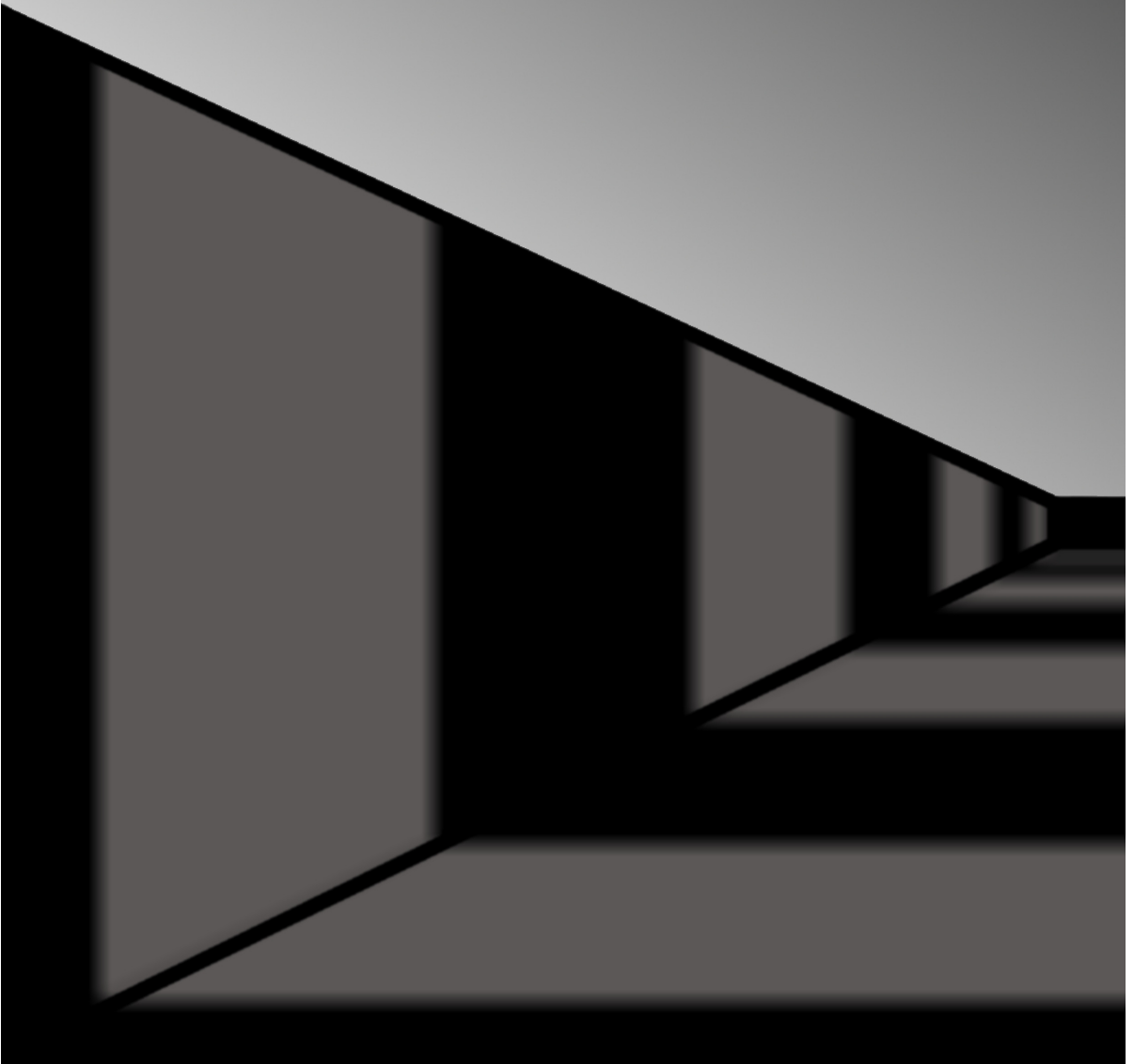
163 Vgl. Gängeviertel (Hrsg.) (2012).

164 Vgl. NOlympia Hamburg (Hrsg.) (2015).

165 Vgl.: Recht auf Stadt – Netzwerk von Hamburger Initiativen für eine Stadt für Alle (Hrsg.) (2017).

2

Die Stadt als Untersuchungsgegenstand



2 Die Stadt als Untersuchungsgegenstand

Im einleitenden Aufsatz „Eine Fahrt ins Themenfeld“ und dem daran anschließenden ersten Kapitel wurde schon viel über Urbanität, Wettbewerb der Städte, Wachstum und Beschleunigung in ausdrücklicher oder impliziter Form geschrieben, so dass diesen Begriffen ein theoretischer Unterbau gegeben werden muss. Die Herleitungen zur Klärung der Begriffe wird nun in den nächsten zwei Kapiteln im Fokus stehen. Begonnen wird in diesem Kapitel „Die Stadt als Untersuchungsgegenstand“ mit der Klärung des Begriffs des „Urbanen“. Dafür wird im Abschnitt 2.1 „Wie urban ist die Urbanisierung“ zunächst einmal „das Urbane“ von „dem Ruralen“ abgegrenzt, um so einen klareren Eindruck von der Bedeutung „des Urbanen“ und seiner räumlichen Ausdehnung ermessen zu können. Im Abschnitt 2.2 „Zwischen Wohnen und Leben“ wird der Unterschied zwischen einem Ort, der der Regeneration dient, und einem Ort der Teilhabe auf allen Ebenen unterschieden, bevor aus der daraus erwachsenen Kritik an Stadtentwicklungen im Kapitel 2.3 „Urbanität – mehr als nur Häuser“ die zentralen Forderungen von Henri Lefebvre an ein anderes städtisches Leben präsentiert werden.

2.1 Wie urban ist die Urbanisierung

In der Bundesrepublik Deutschland lebten im Jahr 2014 rund 77 % der Bevölkerung in mittleren oder dicht besiedelten Gebieten und nur noch rund 23 % in ländlichen Regionen¹⁶⁶. Aber was bedeutet heutzutage noch der Begriff „ländlich“? Gibt es im Jahr 2017 in Deutschland noch eine klare Grenze zwischen „rural“ und „urban“, zwischen „Stadt“ und „Land“? Hierbei darf nicht verschwiegen werden, dass sich die Stadt „weder im Rahmen der Stadtgeographie noch interdisziplinär und erst recht nicht international oder global sowie historisch eindeutig definieren“¹⁶⁷ lässt. Daher kommt auch Kai Vöckler in seiner Dissertation zu der Annahme, dass es „kein empirisches Kriterium für die Definition des Städtischen gibt, das universal anwendbar wäre. Das stellt die stadtdanalysierenden Wissenschaften vor

¹⁶⁶ Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2016) – Seite 29.

¹⁶⁷ Heineberg, Heinz (2017) – Seite 25.

einige Probleme – schließlich sollte man seinen Untersuchungsgegenstand definieren können“¹⁶⁸. Diesem Dilemma der Abgrenzung und gleichzeitig der Frage nach der Bedeutung des „Städtischen“ soll in diesem folgenden Kapitel vertiefend nachgegangen werden. Hierbei werden, wie von anderen Wissenschaftlern vorgeschlagen, die Begriffswelten von Verstädterung und Urbanisierung synonym verwendet¹⁶⁹.

Der französische Soziologe und Philosoph Henri Lefebvre hat mit seinen Forschungen zum Bereich Urbanisierung maßgeblich zur „Renaissance der Raumsoziologie“¹⁷⁰ beigetragen¹⁷¹. Grundlage von Lefebvres Raumtheorien ist eine Analyse der Verstädterung der Gesellschaft, welche er – aufbauend auf dem Verstädterungsgrad innerhalb eines Landes – in unterschiedliche „Stadtssysteme“ einordnet. Angelehnt an diese Gesellschaftsanalyse kann das beginnende 21. Jahrhundert aus seiner Sicht als Zeitpunkt der „kritischen Phase“¹⁷² beziehungsweise als „vollständige Verstädterung der Gesellschaft“¹⁷³ angesehen werden. „Mit der These der vollständigen Urbanisierung der Gesellschaft definiert Lefebvre einen Prozess (die Urbanisierung), ein virtuelles Objekt (die urbane Gesellschaft), das den >>Endpunkt<< dieses Prozesses anzeigt, und eine konkrete Praxis (die urbane Praxis), die zu diesem Endpunkt hinführt“¹⁷⁴. Diese ermöglicht „vom Objekt >>Stadt<< wegzukommen und stärker den Prozess der Urbanisierung und die Entstehung einer urbanen Gesellschaft ins Auge zu fassen“¹⁷⁵.

Hierbei stellt sich diese „totale Urbanisierung“ jedoch nicht in Form einer die ganze Welt umspannenden Makropole aus der Science-Fiction Literatur dar (wie es der aus mehreren Städten bestehende Planet Coruscant aus dem Star Wars Universum beispielsweise wäre), sondern bildet eher ein Abhängigkeitsgeflecht oder auch Abhängigkeitsnetz, das die urbanen Räume umgibt und von geringerer Dichte geprägten Gebieten

168 Vöckler, Kai – Seite 42.

169 Vgl. Heineberg, Heinz (2017) – Seite 33.

170 Löw, Martina / Sturm, Gabriele (2005) – Seite 36.

171 Vgl. Escher, Anton / Petermann, Sandra (2016) – Seite 14.

172 Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 22.

173 Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 22.

174 Schmid, Christian (2010) – Seite 131.

175 Vöckler, Kai – Seite 70.

bestimmt wird, ab¹⁷⁶. Somit sollen der Prozess und die Herausbildung von Abhängigkeitsverhältnissen zwischen unterschiedlich geprägten Regionen in Deutschland, angelehnt an die Gedanken von Henri Lefebvre, zur Definition von Urbanität und ihrer Bedeutung für die Gesellschaft dienen, da eine Bestimmung des Begriffs „Urbanität“ auf Basis quantifizierbarer Indikatoren als für diese Arbeit unzureichend zu erachten ist. Dennoch soll auch dieser Herangehensweise zunächst auf Grund ihrer Bedeutung in der Wissenschaft sowie in der Alltagswelt ein kurzer Abschnitt zugesprochen werden, um vor Allem die Grenzen dieser Definitionsmethode des Begriffs „Urbanität“ plausibel zu machen.

2.1.1 Statistisch-administrativer Stadtbegriff

Die Definition einer Stadt und ihrer Abgrenzung vom ländlich-ruralen Raum durch Anwendung eines statistisch-administrativen Stadtbegriffs¹⁷⁷ wird meist unter Zuhilfenahme von Daten der Einwohnerzahl oder der Bevölkerungsdichte als Indikatoren erreicht.

Bei der Bestimmung eines bewohnten Landesteils als Stadt oder städtisch auf Basis der Einwohnerzahl wird eine zuvor bestimmte Mindesteinwohnerzahl innerhalb eines ebenfalls klar abgegrenzten Raums gewählt. In Deutschland gelten somit Gemeinden ab 2.000 Einwohner als Städte¹⁷⁸, in Norwegen, Island oder Spanien hingegen schon ab lediglich 200 Einwohnern, in der Schweiz oder in Griechenland jedoch erst ab 10.000 Einwohnern¹⁷⁹ und in Japan sogar erst ab 50.000 Einwohnern¹⁸⁰. Das Beispiel dieser 7 ausgewählten jeweiligen nationalen Definitionen als Mindesteinwohnerwerte zur Bestimmung eines vorher eingegrenzten Gebietes als Stadt zeigt schon die scheinbare Willkür bei der Bestimmung. Aber auch die Definition der jeweiligen Grenzen selbst, die der Ermittlung der Mindesteinwohnerzahl als Bemessungsgrenze dienen, sind nicht eindeutig zu bestimmen. So gibt es

¹⁷⁶ Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 10.

¹⁷⁷ Vgl. Heineberg, Heinz (2017) – Seite 26.

¹⁷⁸ Vgl. Lampen, Angelika / Schmidt, Christine (2014).

¹⁷⁹ Vgl. Heineberg, Heinz (2017) – Seite 26.

¹⁸⁰ Vgl. Lampen, Angelika / Schmidt, Christine (2014).

Städte, deren als städtisch wahrnehmbarer Raum weit über die eigentliche zuvor festgelegte Stadtgrenze hinausgehen. Ebenso gibt es jedoch auch Gebiete innerhalb der städtischen Räume, die auf Grund ihrer Vielzahl von landwirtschaftlichen Nutzflächen als ländlich wahrgenommen werden könnten.

„Stadt“ ist dieser Definition folgend somit ein Landesteil, der auf Basis einer rein administrativen Grenze eine national bestimmte Mindesteinwohnerzahl überschritten hat.

Als eine zweite Variante des statistisch-administrativen Stadtbegriffs ist die Definition unter Zuhilfenahme der Bevölkerungsdichte zu benennen, auch wenn diese Begriffsbestimmung weniger geläufig ist als die schon vorgestellte erste Variante. Jedoch gibt es auch bei dieser Definitionsmethode ein ähnliches Problem wie schon bei der genannten Version auf Grund der scheinbar willkürlichen nationalen Bestimmung eines Schwellenwerts. So reicht die Spanne der Einwohnerdichte, angegeben als Einwohner pro Quadratkilometer, zur Abgrenzung des ländlichen Raums vom städtisch-urbanen Gebiet von 150 E/km², über 500 E/km² in Deutschland und 2000 E/km² in Frankreich bis hin zu 5000 E/km² in Ghana¹⁸¹. Hierbei ist erwähnenswert, dass das Problem der administrativen Eingrenzung des Bezugsraums durch die Verwendung eines „grenzüberschreitenden“ Indikators entfällt, dennoch ist auch dieses statistisch-administrative Mittel zur Bestimmung von „Stadt“ oder „städtisch-urbanem“ für diese Arbeit ein unzureichendes Mittel; denn bei Anwendung dieser Variante der Bestimmung auf Basis von Ghanas Schwellenwerten wären nur rund 1/3 aller Hamburger Stadtteile „städtisch“. Vor allem die von Hochhaussiedlungen der postfordistischen Zeit geprägte Hamburger Elbinsel Wilhelmsburg mit über 50 000 Einwohnern oder gar die von Büros, Geschäften und öffentlichen Plätzen geprägte Hamburger Innenstadt mit ihren Tausenden von Menschen, die diese Orte Tag für Tag aufsuchen, und dem aus dem Prolog bekannten Jungfernstieg würden nicht mehr als „Stadt“ beziehungsweise „städtisch“ definiert werden können. Selbst bei der Anwendung des in Deutschland gebräuchlichen Schwellenwertes

¹⁸¹ Vgl. Heineberg, Heinz (2017) – Seite 26.

würden immerhin noch fast 25 Prozent aller 104 Hamburger Stadtteile nicht länger als urban beziehungsweise als Stadt definiert werden.

2.1.2 Soziologischer Stadtbegriff

Somit muss abschließend konstatiert werden, dass beide Varianten des statistisch-administrativen Stadtbegriffs zwar zu schnellen und klar artikulierbaren, jedoch gleichzeitig unzureichenden Abgrenzungen der „Stadt“ vom „Land“ führen und auch keine klare Aussage über die Stadt, das Urbane, die Urbanität treffen. Ebenso befand der amerikanische Statistiker Walter Willcox 1926 schon, dass Urbanität mehr sei als die reine Betrachtung der Bevölkerungsdichte zur Definition des Unterschiedes zwischen Stadt und Land¹⁸², wie es jedoch Anfang des 20. Jahrhunderts in den Arbeiten der Chicago School of Sociology noch ausschließlich Anwendung fand. Folglich wird auch in dieser Arbeit von der statistisch-administrativen Definition von Stadt und so auch von einer verwaltungstechnischen Betrachtung des Begriffs der „Urbanität“ Abstand genommen und der soziologische Stadtbegriff zur Abgrenzung von „Stadt“ zu „Land“ bemüht. Bei dieser Art der Definition wird „Stadt“ – beziehungsweise wird in diesem Kontext der Begriff „Urbanität“¹⁸³ angewendet – „auf Basis kultureller Merkmale definiert“¹⁸⁴ und so von „Land“ abgegrenzt.

So verwendet folglich auch der französische Soziologe Henri Lefebvre den Begriff der „Urbanität“ anstelle von „Stadt“ und beschreibt und kritisiert mit diesem unterschiedlichste Phänomene des städtischen Lebens. Hierbei geht er gleichzeitig auch kritisch auf den statistisch-administrativen Stadtbegriff ein, da für ihn „Urbanisierung [...] nicht einfach die geographische Ausdehnung von Städten [sei]. Sie [Die Urbanität] umfasst sehr komplexe, mehrschichtige und widersprüchliche Prozesse, die kulturelle, soziale, ökonomische und auch sprachliche Aspekte einschließen“¹⁸⁵. Allgemein wird mit dem soziologischen Stadtbegriff der Urbanität „eine deutliche hierarchische Gliederung

182 Vgl. Willcox, Walter (1926) – Seite 118.

183 Vgl. Lampen, Angelika / Schmidt, Christine (2014).

184 Heineberg, Heinz (2017) – Seite 27.

185 Schmid, Christian (2010) – Seite 132.

der Stadtgesellschaft mit scharfen sozio-ökonomischen Gegensätzen“ beschrieben, welche sich durch „ein hohes Maß an Anonymität bei gleichzeitig größtmöglicher Entfaltung von individuellen Lebensstilen“ auszeichnet und „eine gewisse Gleichgültigkeit, aber auch Toleranz gegenüber anderen“¹⁸⁶ anerkennt.

An dieser Stelle wird nochmals die schon erwähnte Betrachtung und Definierung der Stadt über den Prozess der Urbanisierung deutlich. Auch der deutsche Soziologe und Stadtforscher Hartmut Häußermann erkennt diese, wie es auch Lefebvre nennt, „besonderen Qualitäten der Stadt“ in der „Dialektik der Stadtkultur“¹⁸⁷, die gekennzeichnet ist von einer durch Distanziertheit gegenüber räumlich Nahestehenden entwickelten Gleichgültigkeit gegenüber seinen Mitmenschen, wodurch diesen jedoch erst eigene Entfaltungsräume ermöglicht werden¹⁸⁸. Diese Entfaltungsräume für jede einzelne Gesellschaftsgruppierung und jeden Einzelnen sind diesem Leitgedanken folgend somit Grundbedingung zur Herausbildung von Urbanität.

Hierbei resultieren Lefebvres prozessuale Definition des Stadtbegriffs und seine noch im weiteren Verlauf dieser Dissertation relevanten Ansichten bezüglich der städtischen Gesellschaft als Kritik, zum Einen gegenüber Le Corbusier und seinen stadtplanerischen und -gestalterischen Konzepten und zum Anderen an der fordistischen Stadtentwicklung¹⁸⁹ der 60er und 70er Jahre des 20. Jahrhunderts, welche stark von den Gedanken Le Corbusiers geprägt waren. Sowohl die fordistische Stadtentwicklung als auch Le Corbusiers Theorien werden im 3. Kapitel noch einmal aufgegriffen und vertiefend betrachtet, weshalb in diesem Abschnitt nur ein kurzer Einschub zu Le Corbusier angedacht ist, um darauf aufbauend zu Lefebvres Gedanken zum Thema „Urbanität“ zu gelangen.

186 Alle: Lampen, Angelika / Schmidt, Christine (2014).

187 Alle: Häußermann, Hartmut (2007) – Seite 72.

188 Vgl. Häußermann, Hartmut (2007) – Seite 72f.

189 Vgl. Häußermann, Hartmut (2012).

Kein anderer Architekt stand und steht mehr für die Idee der funktionellen Stadt¹⁹⁰ als Le Corbusier. Dieser veröffentlichte 1941 anonym die Ergebnisse der 1933 in der Nähe von Athen stattgefundenen IV. Konferenz des Internationalen Kongresses für neues Bauen unter dem Titel „Charta von Athen“¹⁹¹, welche „ein Manifest mit einem programmatischen Thesen- oder Forderungskatalog“¹⁹² darstellt und die deutschen Städte bis in die Gegenwart prägt. Die Teilnehmenden des Kongresses erkannten ein zum damaligen Zeitpunkt existierendes ungeplantes Wachstum der Städte und wollten diesem eine planvolle Entwicklung entgegensetzen. Hierzu formulierte Le Corbusier insgesamt 95 Thesen, welche „die Stadt der >>Maschinenzivilisation<<, einer chaotischen Entwicklung zu entreißen und wieder als System beherrschbar und dienstbar“¹⁹³ machen sollte. Insgesamt sollte die Stadt „den Charakter eines im voraus durchdachten Unternehmens annehmen, das den strengen Regeln eines allgemeinen Plans unterworfen ist“¹⁹⁴.

Lefebvre befand in einem Interview im Jahr 1980 über Le Corbusier, dass dieser „a good architect but a catastrophic urbanist“ sei, „who prevented us from thinking about the city as a place where different groups can meet, where they may be in conflict but also from alliances, and where they participate in a collective oeuvre“¹⁹⁵. Der aus Österreich stammende US-amerikanische Stadt- und Regionalplaner John Friedmann beginnt sein Buch „The Prospect of Cities“ im Einleitungskapitel, nicht zuletzt als Reaktion auf die in diesem Dissertationskapitel angeführten Entwicklungen der funktionalen und fordistischen Stadt und einem Ausblick in die Gegenwart, mit der These: „The city is dead. It vanished sometime during the twentieth century. As it grew in population and expanded horizontally, many attempted to rescue it, to revive it, to hold back urban sprawl, to recover a sense of urbanity and civic order. But the forces that led to its demise could not be held back, much

190 Vgl. Hilpert, Thilo (1985).

191 Vgl. Le Corbusier (1933).

192 Heineberg, Heinz (2017) – Seite 137.

193 Hilpert, Thilo (1984) – Seite 62.

194 Le Corbusier (1933) – Seite 161.

195 Lefebvre, Henri (1980) – Seite 207.

less reversed. What remained were palimpsests and memories; the city had become a metaphor. I shall refer to these remains as >>the urban<<¹⁹⁶.

Nach diesem kurzen Exkurs, der zur Erläuterung des Hintergrunds von Lefebvres Gedankenwelt bezüglich „Urbanität“ dient, steht nun wieder die Ausgangsfrage nach der Bedeutung der Urbanität und der Abgrenzung von Ruralem zu Urbanem im Fokus. Lefebvre sieht am Ende der 1960er Jahre einen Wandel im Verhältnis zwischen Stadt und Land. Diente das Land zuvor als „Ort von Produktion und Werken“¹⁹⁷ und die Stadt lediglich als politisches Zentrum (die politische Stadt)¹⁹⁸, ändert sich dieses Verhältnis und die Städte werden zu Handels- und Industriezentren. „Die expandierende Stadt greift das Land an, zerfrisst es, löst es auf. [...] Das städtische Leben dringt in das Landleben vor und entzieht ihm seine traditionellen Grundlagen“¹⁹⁹, so dass sich diese entweder in städtische Gemeinschaften integrieren oder von diesen überdeckt werden²⁰⁰. „Das Stadtgewebe beginnt zu wuchern, dehnt sich aus und verschlingt die Überbleibsel des ländlichen Daseins“²⁰¹, wobei hiermit nicht nur Gebäude gemeint sind, sondern auch die Lebensart. Insgesamt geraten ländliche Regionen in ein Abhängigkeitsverhältnis mit den Städten und es kommt laut Lefebvre zur „vollständige[n] Verstädterung“²⁰² der Gesellschaft und versteht dieses als eine „kritische Phase“²⁰³, ohne laut Christian Schmid abschließend zu klären, „was in der [...] kritischen Phase, wenn sich die Urbanisierung der Marke von 100 % annähert, geschieht“²⁰⁴. Dennoch kann konstatiert werden, dass Lefebvre in den Industriestaaten keine Trennung mehr zwischen ländlichem und städtischem Raum erkennt, aber gleichzeitig auch nicht die Auflösung der Stadt sieht, „sondern im Gegenteil eine gesellschaftliche Neudefinition der Stadt und ihre Rekonstitution als Machtzentrum auf höchster Stufe, als Entscheidungszentrum“²⁰⁵. Diese Zentralität stellt für Lefebvre einen neuen

196 Friedmann, John (2002) – Seite XI.

197 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 107.

198 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 22.

199 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 108.

200 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 9.

201 Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 9.

202 Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 10.

203 Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 22.

204 Schmid, Christian (2010) – Seite 140.

205 Schmid, Christian (2010) – Seite 180f.

eigenen Stadttypus dar²⁰⁶, der, wie schon Marx erkannte, wiederum in einem engen Verhältnis zur Produktionsweise steht²⁰⁷. Lefebvre unterscheidet hierbei zwischen der Produktionsweise als Auslöser (Induktor) und dem Stadttypus als Ausgelöstem (Induziertem)²⁰⁸. War das Konsumzentrum noch der Stadttypus der kapitalistischen Stadt und definierte sich über „das doppelte Merkmal der kapitalistischen Zentralität“, nämlich zum Einen durch den „Ort des Konsums“ und zum Anderen durch den „Konsum des Ortes“²⁰⁹, überlagert „der Neokapitalismus [...] das Konsumzentrum (das er weder widerlegt noch zerstört) mit dem Entscheidungszentrum. Er versammelt nicht mehr Menschen oder Dinge, sondern Informationen, Kenntnisse“²¹⁰. Unter Zentralität versteht Lefebvre jedoch „nicht eine konkrete geographische Situation, sondern eine reine Form“²¹¹.

2.1.3 Interdependenz zur Bestimmung des Stadtbegriffs

Zentralität und Abhängigkeitsverhältnisse können jedoch auch, anders als bei Lefebvre verstanden, zur Abgrenzung von Stadt zu Land und zur Herausarbeitung der Bedeutung von Urbanität für die Gesellschaft und diese Dissertation, bearbeitet werden. Hierbei handelt es sich um einen neuen Versuch einer prozessualen Betrachtung von Urbanität durch Herausbildung von Interdependenzen. Dem anfangs schon einmal genannten Ursprungsgedanken folgend dienen rural geprägte Landesteile zur Versorgung der urbanen Zentren mit Lebensmitteln, Rohstoffen, Arbeitskräften sowie Konsumenten und nicht zuletzt auch mit Atemluft geringerer Umweltbelastung, wie es Feinstaub und Stickoxide sind, die diese im urbanen Raum zum Beispiel stark belasten. Diese Versorgungsfunktion des ländlichen Raumes stellt, wie gezeigt, einen ersten historischen Versuch dar, Städte zu definieren und abzugrenzen, denn die Existenz der Stadt ist dieser Theorie folgend „erst möglich [wird], wenn die in der Landwirtschaft tätige Bevölkerung mehr produziert, als sie für ihre eigene Reproduktion

206 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 181.

207 Vgl. Guelf, Fernand Mathias (2010) – Seite 58.

208 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 29.

209 Alle: Lefebvre, Henri (1968) – Seite 183.

210 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 184.

211 Schmid, Christian (2011) – Seite 32.

benötigt. Die Stadt entsteht aus einem Überschuss und produziert einen zivilisatorischen Mehrwert²¹². Somit steht die Stadt dieser Idee folgend in einem klaren Abhängigkeitsverhältnis zum ländlichen Raum und kann ohne dessen Überproduktion zur Versorgung der städtischen Bevölkerung nicht existieren²¹³.

„Ein für alle Zeiten zentrales Merkmal von Städten ist jedoch die Marktfunktion. Dabei wird >>Markt<< als ein Zentrum verstanden, das unterschiedliche Güter distribuieren konnte, neben Waren und Produkten etwa auch Informationen und Kontakte“²¹⁴. 1933 erkennt der deutsche Geograph Walter Christaller in seiner Dissertation über „Die zentralen Orte in Süddeutschland“²¹⁵, dass zentrale Orte deutlich mehr Güter und Dienstleistungen anbieten, als dieses für die Versorgung der dort ansässigen Bevölkerung von Nöten ist²¹⁶ und es somit einen „Bedeutungsüberschuss“²¹⁷ dieser Orte gibt²¹⁸, welcher der Versorgung des Umlandes gilt. Christaller erkennt und beschreibt somit in seiner Analyse der „Zentralen Orte“ Süddeutschlands den Bedarf und das Vorhandensein eines Netzes von Orten unterschiedlicher Klassifizierung, also unterschiedlicher Hierarchisierung untereinander, zur Versorgung der Gesellschaft. Ermittelt hat er die zentrale Bedeutung eines Ortes innerhalb einer Region auf Basis der Anzahl von existierenden Telefonanschlüssen²¹⁹, da „vor allem die Anbieter zentraler Güter und Dienste über Telefonanschlüsse“²²⁰ verfügten und es somit überproportional viele Telefonanschlüsse im Verhältnis zur tatsächlichen Einwohnerzahl gab. Bei einer Übertragung von Christallers Erhebungen auf Lefebvres Theorien bezüglich der Urbanität kann konstatiert werden, dass Orte höherer Zentralität somit nicht nur als Handels- und Industriestädte²²¹, sondern auf Grund ihres besseren Informationszugangs basierend auf einer höheren Anzahl von Telefonanschlüssen als Entscheidungszentren²²², fungieren.

212 Vöckler, Kai – Seite 41.

213 Vgl. Castells, Manuel (1977) – Seite 21.

214 Lampen, Angelika / Schmidt, Christine (2014).

215 Vgl. Christaller, Walter (1933a).

216 Zur Kritik am Modell der Zentralen Orte vgl. Heineberg, Heinz (2017) – Seite 94f.

217 Kemper, Franz-Josef (2005) – Seite 306.

218 Zur Kritik des Begriffs „Bedeutungsüberschuss“ vgl. Bobek, Hans (1969).

219 Vgl. Hagget, Peter (2004) – Seite 447.

220 Kemper, Franz-Josef (2005) – Seite 308.

221 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 22.

222 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 184.

2.1.4 Die globale Urbanität

Abschließend wäre noch die Ausgangsfrage nach der Bedeutung der Urbanität auf die gesamten und somit auch auf die augenscheinlich „ländlichen“ Gesellschaften zu klären – eine Frage, die in unterschiedlichen Variationen in den letzten rund 50 Jahren immer wiederkehrt. So befand Henri Lefebvre 1968 unter dem Eindruck der Suburbanisierung und dem Entstehen der ersten Banlieue als Folge der fordistischen Stadtentwicklung: „die expandierende Stadt greift das Land an, zerfrisst es, löst es auf. [...] Das städtische Leben dringt in das Landleben vor und entzieht ihm seine traditionellen Grundlagen [...] Die Geografen haben zur Bezeichnung dieses Wirrwarrs einen Neologismus gefunden [...]: das Rurbane“²²³. 1972 konkretisiert Lefebvre diese Gedanken und beschreibt den Grad der Verstädterung der Gesellschaft als kritische Phase²²⁴ beziehungsweise als die vollständige Verstädterung der Gesellschaft²²⁵.

Auch Lewis Mumford kam 11 Jahre später zu ähnlichen Gedanken und fragt: „>>Wird die Stadt verschwinden oder wird sich der ganze Erdball in einen einzigen riesigen Bienenkorb von Stadt verwandeln – was ja nur eine andere Form des Verschwindens wäre?<<“²²⁶ und sieht ebenfalls, dass die gegenwärtige Gesellschaft „bei einer Welt [endet], die in vieler Hinsicht eine Stadt geworden ist“²²⁷. Bernd Hamm befand 1982 sogar, dass die Stadt „zur universellen Lebensform“ geworden sei und „alle sozialen Phänomene [...] zugleich auch Stadtphänomene“²²⁸ seien. Daher bezweifelte er auf Grund des Mangels an Unterscheidungsmöglichkeiten zwischen „Stadt“ und „Land“ nach Heinebergs Auffassung, ob „es in der verstädterten Gesellschaft überhaupt möglich ist, wissenschaftlich brauchbare Definitionen für >>Stadt<< und >>Land<< zu finden“²²⁹.

223 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 108.

224 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 22.

225 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 10.

226 Mumford, Lewis (1979) – Seite 1.

227 Mumford, Lewis (1979) – Seite XI.

228 Alle: Hamm, Bernd (1982) – Seite 21.

229 Heineberg, Heinz (2017) – Seite 27.

Auch die zuletzt kurz andiskutierte Definitionsmöglichkeit des Stadtbegriff durch die Betrachtung der Interdependenzen zwischen „Land“ und „Stadt“ kommt zu dem Ergebnis, dass das Land und mit diesem auch das rurale Leben auf Grund der Abhängigkeiten auf unterschiedlichsten und an wenigen Beispielen hier dargelegten Ebenen in der Stadt und dem urbanen Leben aufgegangen ist und so die Stadt, das Urbane, die Urbanität, als das allgegenwärtige Lebens- und Raummodell anzusehen ist.

Somit wird abschließend konstatiert, dass „das RURALE“ nahezu gänzlich in „dem Urbanen“ aufgegangen ist. Scheinbar dörfliche und ländlich geprägte Landschaftsteile stehen auf unterschiedlichste Weise in einem engmaschigen Abhängigkeitsverhältnis zu nahegelegenen Städten. Die in diesem ländlich erscheinenden Raum lebenden Bevölkerungsteile werden weitergehend als urban sozialisiert angesehen und somit werden die in den Landesteilen der Bundesrepublik Deutschland lebenden Gesellschaften allumfassend als „urbane Gesellschaften“ begriffen und definiert.

2.2 Zwischen Wohnen und Leben

Nachdem im Kapitel 2.1 das Urbane vom Ruralen abgegrenzt und die Bedeutung der Urbanisierung für die gegenwärtige Gesellschaft herausgearbeitet wurde, steht nun die Urbanität selbst im Mittelpunkt der Betrachtung. Hierbei dient das Konzept der Urbanität oftmals „als Zauberformel der Stadtplanung und der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung“²³⁰. Die Idee der Urbanität wird dabei mit mannigfaltigen Wünschen beladen, denn sie „soll Städte wieder >>wirklich<< machen, soziale Desintegration und Fragmentierung verhindern oder bearbeiten, der Kriminalitätsprävention dienen, die Integration von ZuwanderInnen befördern, pulsierendes Leben erzeugen und nicht zuletzt den Verkauf von Immobilien in Stadtlagen befördern“²³¹. Um diesen ganzen Katalog von Wunschzielen zu erreichen, zeichneten „Architekten [...] italienische Piazzas, in der Erwartung, dass sie sich entsprechend beleben würden. [...] Politiker versprachen sich von

²³⁰ Manderscheid, Katharina (2007) – Seite 52.

²³¹ Manderscheid, Katharina (2007) – Seite 52.

Kulturförderung die Wiedergewinnung gesellschaftlicher Zentralität der Städte [...]. Es geht aber überhaupt nicht um Bilder und Erlebnisse, es geht um die Grundlage gesellschaftlicher Gemeinsamkeit“²³².

Der Ursprung der hier in dieser Dissertation zur Anwendung kommenden Interpretation von Urbanität ist in der sich zum human- und stadtökologischen Ansatz der Chicagoer Schule der Soziologie (Chicago School)²³³ hin abgrenzenden „new urban sociology“²³⁴ und ihren maßgeblichen Vertretern Henri Lefebvre, Manuel Castells und David Harvey zu finden. Wissenschaftstheoretische Basis ist hierbei ein „kapitalismuskritischer, neo-marxistischer respektive neo-weberianischer Ansatz“, wobei die Stadt nicht länger „als isolierbarer Gegenstand betrachtet [wird], sondern es wird versucht, jedes beobachtbare städtische Phänomen in einen gesellschaftlichen Zusammenhang zu stellen, der v.a. durch das Wechselspiel aus Politik und wirtschaftlichen Interessen bestimmt ist, wobei sich die Dominanz zunehmend zu Gunsten der ökonomischen Interessen verschiebt“²³⁵. Schon 1845, also vor fast 175 Jahren, bemängelte Friedrich Engels die Segregation der städtischen Gesellschaftsgruppen auf Basis ihres jeweiligen ökonomischen Kapitals²³⁶. Er kommt in seiner Analyse der Lebensverhältnisse der „Lage der arbeitenden Klasse in England“ zu dem Schluss, dass es in jeder großen Stadt „ein oder mehrere >>schlechte Viertel<< [gebe], in denen sich die arbeitende Klasse sammelndrängt“²³⁷. Dieser beschriebenen Bevölkerungsgruppe wurde aus Sicht von Engels „im allgemeinen [...] ein apartes Gebiet angewiesen, wo sie, aus den Augen der glücklicheren Klassen verbannt, sich mit sich selbst durchschlagen mag, so gut es geht“²³⁸.

Lefebvre erkannte ebenfalls ähnliche Prozesse bei seiner Analyse der Stadtentwicklungs- und Umbaumaßnahmen von Paris unter Napoleon III. durch den Präfekten Georges-Eugene Haussmann nach der gescheiterten

232 Hoffmann-Axthelm, Dieter (1993) – Seite 176.

233 Vgl. Keller, Reiner (2012) – Seite 21ff.

234 Vgl. Gottdiener, Mark / Hutchison, Ray (2000).

235 Alle: Dangschat, Jens / Frey, Oliver (2005) – Seite 151.

236 Vgl. Bourdieu, Pierre (1983).

237 Engels, Friedrich (1845) – Seite 259.

238 Engels, Friedrich (1845) – Seite 259.

Februarrevolution von 1848²³⁹. Ziel dieser Umbaumaßnahme war, neben einer allgemeinen Modernisierung des Stadtbildes ein erneutes Aufkeimen revolutionärer Bewegungen und den Bau von Barrikaden zu verhindern; ein Ziel, welches durch ein aus militärischer Sicht leichter zu verteidigendes Straßennetz und gerader Häuserfluchten erreicht wurde²⁴⁰. Diese Stadtumbaumaßnahmen gingen einher mit „Enteignungen und Abrisse[n] zahlloser Häuser, [der] beinahe gewaltsame[n] Vertreibung ihrer Mieter, der >>kleinen Leute<<, und [der] Inbesitznahme der inneren Stadt durch die neureiche Bourgeoisie“²⁴¹. Die herausgedrängten „kleinen Leute“ mussten nun in neu errichtete Wohngebiete – von Lefebvre als „habitat“²⁴² bezeichnet – am Stadtrand ausweichen²⁴³. „Bis anhin bedeutete >>wohnen<< (frz. habiter), am gesellschaftlichen Leben, an einer Gemeinschaft, einem Dorf oder einer Stadt teilzuhaben“²⁴⁴. „Der Habitat [...] bezeichnet für Lefebvre die technische Reduktion des Wohnens auf eine bloße Funktion“²⁴⁵ und „unterdrückt die Verschiedenheit der Lebensweisen“²⁴⁶. Diese Abkopplung des „wohnen (habiter)“²⁴⁷ als aktiver Teilhabe am gesellschaftlichen Leben vom „Wohngebiet (habitat)“²⁴⁸ und der damit einhergehenden Ausgrenzung ganzer Gesellschaften auf Basis räumlicher Trennung „ist für Lefebvre in gewissem Sinne gleichbedeutend mit der Errichtung der banlieues, den monofunktionalen Wohnvierteln ausserhalb der Kernstädte“²⁴⁹. Diese Wohngebiete, die in Frankreich unter dem Namen Banlieue²⁵⁰ zum Inbegriff von räumlicher, aber auch gesellschaftlicher, kultureller und sozialer Ausgrenzung in den letzten 30 Jahren geworden sind²⁵¹, wurden in einer Zeit großer Wohnungsnot und unter dem Ideal des Fordismus und dem Ausbau des keynesianischen Wohlfahrtsstaates²⁵² errichtet.

239 Vgl. Beer, Max (1931) – Seite 472ff.

240 Vgl. Benjamin, Walter (1940) – Seite 16ff.

241 Schulz, Bernhard (2010).

242 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 46.

243 Vgl. Schäfer, Christoph (2016) – Seite 13f.

244 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 46.

245 Schmid, Christian (2010) – Seite 172.

246 Guelf, Fernand Mathias (2010) – Seite 96.

247 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 46.

248 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 46.

249 Schmid, Christian (2010) – Seite 173.

250 Zur Begriffsgeschichte der >>Banlieues<< und ihrer historischen Entwicklung – Vgl. Glasze, Georg / Vieillard-Baron, Herve / Weber, Florian (2012) – Seite 50ff.

251 Vgl. Gnade, Simona (2013).

252 Vgl. Schmid, Christian (2011) – Seite 25.

Auch in Deutschland waren in der Zeit zwischen den 1950er und 1980er Jahren ähnliche gesamtgesellschaftliche Entwicklungen, wie Wohnungsnot und eine fordistische Stadtentwicklung, zu erkennen, die zu der Errichtung der noch heute existierenden Großwohnsiedlungen an den Rändern der Großstädte²⁵³ und so auch in Hamburg Mümmelmannsberg, Steilshoop, Kirchdorf-Süd oder auch Osdorfer Born, führte. Diese Großwohnsiedlungen können „als fehlgeleitetes Ergebnis von Konzepten, die von Walter Gropius und Le Corbusier entwickelt“²⁵⁴ und nicht zuletzt im Manifest der Charta von Athen²⁵⁵ ihre Niederschrift fanden, angesehen werden. Waren diese neuen Wohnsiedlungen zunächst durch die Forderungen der Charta von Athen nach sozialer Durchmischung²⁵⁶, ihrer zeitgemäßerer hygienischen Ausstattung im Verhältnis zu den Altstadtwohnungen²⁵⁷ und dem Wohnen im Grünen²⁵⁸ getrennt von den zumeist emissionsbelasteten Arbeitsplätzen²⁵⁹, wie zum Beispiel auch Steilshoop, wo zunächst „Arbeiter, Akademiker, Alte, Junge, Studenten, kinderreiche Familien, Menschen mit Drogenproblemen, Ex-Gefängnis-Insassen - alle zusammen in einem Plattenbau“²⁶⁰ wohnten, geprägt, wandelte sich die soziale Zusammensetzung schon ab der ersten Hälfte der 1980er Jahre, da Bewohner mit höherem ökonomischen Kapital abwanderten und Menschen mit geringem Kapital in die Wohnungen nachzogen²⁶¹. Erneut waren somit Menschen mit geringerem vor allem ökonomischem, aber auch sozialem und kulturellem Kapital an die Ränder der Städte gedrängt und von anderen sozialen Gruppen sowie den Zentren der Städte und der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, dem *habiter*, räumlich getrennt. Ebenfalls von Menschen mit geringem Kapital bewohnt waren die innerstädtischen unsanierten Altbauviertel. Menschen mit höherem und hohem Kapital sind zeitgleich im Zuge der Wohnsuburbanisierung²⁶² in die von Einfamilienhäusern geprägten Vororte und Umlandgemeinden, den umgangssprachlich abschätzig benannten „Speckgürteln“²⁶³, abgewandert.

253 Zur deutschen Wohnungspolitik seit 1945 – Vgl. Egner, Björn (2014).

254 Vieillard-Baron, Herve (2016) – Seite 84.

255 Vgl. Le Corbusier (1933).

256 Vgl. Le Corbusier (1933) – Seite 126.

257 Vgl. Le Corbusier (1933) – Seite 124.

258 Vgl. Le Corbusier (1933) – Seite 135ff.

259 Vgl. Le Corbusier (1933) – Seite 140ff.

260 Diedrich, Oliver (2013).

261 Vgl. Heineberg, Heinz (2017) – Seite 140.

262 Vgl. Heineberg, Heinz (2017) – Seite 44.

263 Vgl. Drieschner, Frank (2016).

In den letzten rund 15 Jahren ist nunmehr ein Trend der Reurbanisierung²⁶⁴ von vor allem einkommensstarken Gesellschaftsgruppen auf Grund von veränderten Lebens- und Arbeitsmodellen zu erkennen. Diese Wanderungsbewegung wird verstärkt durch den steigenden Zuzug weiterer finanziell stärker gestellter Bevölkerungsgruppen aus wirtschaftlich schwächeren und als kulturell unattraktiv empfundenen Gebieten Deutschlands in die Großstädte und Zentren der Metropolregionen. Die nun in die Innenstädte zurückkehrenden ehemaligen und neuen finanzstarken Bewohner konkurrieren so mit den alteingesessenen Bewohnern der vormals preisgünstigen unsanierten innerstädtischen Quartiere um Wohnraum. Diese Wohnquartiere werden zur Attraktivitätssteigerung für die neuen Bewohner einer baulichen, sozialen, funktionalen und symbolischen Aufwertung²⁶⁵ von Seiten der Investoren, aber auch der städtischen Entwicklungsgesellschaften unterzogen, die unter dem soziologischen Begriff der Gentrifizierung bis in die Alltagssprache²⁶⁶ vorgedrungen und darüber hinaus zu einem stadtpolitischen „Kampfbegriff“²⁶⁷ geworden ist. „Dabei wird immer deutlicher, dass >>Aufwertung<< eben nicht mit Verbesserung gleichzusetzen ist“²⁶⁸, denn für die alteingesessenen Bewohner bedeutet diese Aufwertung zumeist Verdrängung auf Grund steigender Mieten und Umwandlung von Wohnraum in Eigentumswohnungen. Im Fokus der Vermarktung stehen diese grundsanierten oder neu errichteten Wohn- und Mietimmobilien in innerstädtischen Altbauquartieren auf Grund ihrer „urbanen Buntheit“²⁶⁹, einer „urban-entspannte[n] Gegend“²⁷⁰, „hohe[r] urbane[r] Qualitäten“²⁷¹ oder einer „recht bürgerlich-urbanen Anmutung“²⁷², wie es die hier exemplarisch dem „Wohnmarktreport Deutschland 2016“ entnommenen Werbeslogans des größten deutschen privatwirtschaftlichen Wohnungsunternehmens Vonovia SE²⁷³ darstellen. „Das Resultat ist, daß die Arbeiter vom Mittelpunkt der Städte an den Umkreis gedrängt, daß Arbeiter- und überhaupt kleinere Wohnungen selten und teuer werden und oft gar nicht zu haben sind, denn

264 Vgl. Brake, Klaus / Herfert, Günter (Hrsg.) (2012).

265 Vgl. Krajewski, Christian (2004).

266 Vgl. Twickel, Christoph (2010).

267 Glatter, Jan (2013).

268 Füllner, Jonas / Templin, David (2011) – Seite 83.

269 Vonovia SE (Hrsg.) (2016) – Seite 25.

270 Vonovia SE (Hrsg.) (2016) – Seite 26.

271 Vonovia SE (Hrsg.) (2016) – Seite 38.

272 Vonovia SE (Hrsg.) (2016) – Seite 61.

273 Vgl. Vonovia SE (Hrsg.) (2017).

unter diesen Verhältnissen wird die Bauindustrie, der teurere Wohnungen ein weit besseres Spekulationsfeld bieten, immer nur ausnahmsweise Arbeiterwohnungen bauen“²⁷⁴, wie es Engels vor etwa 150 Jahren formulierte und es bis heute gilt, denn „>>Stadt<< wird in diesem Zusammenhang als Ort kapitalistischer Produktion und der Regelung der Verteilung des Mehrwertes angesehen“²⁷⁵.

Auf Basis dieser ökonomisierten Betrachtung der Stadt und des Wohnraums und der daraus resultierenden unfreiwilligen Segregation von Bevölkerungsgruppen an den Stadtrand und der vermeintlichen oder auch tatsächlichen Verunmöglichung von sozialer Teilhabe am gesellschaftlichen Leben im Sinne des von Lefebvre als *habiter* bezeichneten Wohnens, entstand die Forderung nach dem „Recht auf Stadt“²⁷⁶ als „Recht auf Mediation“²⁷⁷, dem „Recht auf Zentralität“²⁷⁸ und dem „Recht auf Differenz“²⁷⁹. Diese Forderungen stehen im Mittelpunkt des nachfolgenden Kapitels 2.3, werden tiefer gehend vorgestellt und in einem gesamtgesellschaftlichen Kontext kritisch betrachtet.

2.3 Urbanität – mehr als nur Häuser

Lefebvre erkannte schon zu Beginn der Planungen beziehungsweise kurz nach Errichtung der ersten Großwohnsiedlungen am Rande der Städte die Gefahren, die in diesen Entwicklungen für die unterschiedlichen Stadtgesellschaften und das Städtische selbst steckten – Probleme, die, wie in Kapitel 2.2 beschrieben, erst ab Mitte der 1980er Jahre endgültig in vollem Umfang in Erscheinung getreten sind. Auf Grundlage der aus Lefebvres Sicht aufkommenden stadtplanerischen Fehlentwicklungen formulierte er 1968 den als eine Art „Manifest der Urbanität“ konzipierten Text „Recht auf Stadt“²⁸⁰. Dabei soll „diese Schrift [...] die Systeme aufbrechen, nicht,

²⁷⁴ Engels, Friedrich (1872) – Seite 215.

²⁷⁵ Dangschat, Jens / Frey, Oliver (2005) – Seite 151.

²⁷⁶ Vgl. Lefebvre, Henri (1968).

²⁷⁷ Vgl. Schmid, Christian (2011) – Seite 31.

²⁷⁸ Vgl. Schmid, Christian (2011) – Seite 32.

²⁷⁹ Vgl. Schmid, Christian (2011) – Seite 34.

²⁸⁰ Lefebvre, Henri (1968).

um sie durch ein anderes System zu ersetzen, sondern um das Denken und das Handeln für Möglichkeiten zu öffnen“²⁸¹. Basis ist hierbei die auf Marx' Theorien²⁸² zurückgehende These Lefebvres, dass die Stadt dem Gebrauchswert unterliegt oder besser unterliegen sollte, der Tauschwert jedoch die Stadt und die städtische Realität unterwirft und so die Stadt zerstört²⁸³. Ziel ist für Lefebvre hierbei, durch eine „urbane Revolution“²⁸⁴ eine „Veränderung der gesellschaftlichen Praxis“ herbeizuführen, bei der „der dem Tauschwert jahrhundertlang untergeordnete Gebrauchswert [...] wieder die Oberhand gewinnen“²⁸⁵ kann. Zur Erreichung dieses Ziels formulierte Lefebvre unterschiedliche Rechte der Bewohnerschaft an ihre Stadt, welche sich als „Das Recht auf Stadt [...] als höhere Rechtsform“²⁸⁶ offenbaren. Auf den folgenden Seiten soll diesen unterschiedlichen Rechten – ganz im Sinne von Lefebvre – Raum gegeben werden, um darauf aufbauend eine andere, vielschichtigere Sicht auf Stadt erlebbar machen zu können.

2.3.1 Recht auf Stadt

Alle Forderungen bündeln sich in dem vielzitierten Slogan „Recht auf Stadt“, der wie kein anderer für die explizit „kollektive Wiederaneignung des städtischen Raumes“ und für ein erneuertes „städtische[s] Leben, das am Gebrauchswert der Stadt orientiert ist“²⁸⁷, steht. Hierbei geht es Lefebvre nicht um einen temporären Besuch der Stadt oder ein Aufsuchen der Orte des Konsums für den Konsum, sondern aus seiner Sicht kann das Recht auf Stadt „nur als Recht auf das städtische[s] Leben in verwandelter, erneuerter Form ausgedrückt werden“²⁸⁸; so kann interpretiert werden, dass zur Erreichung eines allgemeinen „Recht auf Stadt“ es nur durch einen „Umsturz der gesellschaftlichen Verhältnisse“, wie sie Engels schon vor 150 Jahren bei seiner Analyse der Wohnverhältnisse der Arbeiter in England gefordert

281 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 27.

282 Marx, Karl (1867) – Seite 49ff.

283 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 33.

284 Schmid, Christian (2011) – Seite 146.

285 Alle: Lefebvre, Henri (1968) – Seite 180.

286 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 189.

287 Alle: Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (2011) – Seite 8.

288 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 166.

hat²⁸⁹, kommen kann, eine Forderung, die nicht zuletzt in Lefebvres Postulat einer „*révolution urbaine*“²⁹⁰ mit seinem Postulat auf ein „Recht auf den Nichtausschluss“²⁹¹ einen ausdrucksstarken Widerhall gefunden hat. Hierbei grenzt sich „das Recht auf Stadt“ klar von dem „Recht auf Natur“²⁹² als zum Beispiel „Protest gegen Lärm“ ab, da die Natur aus Lefebvres Sicht in Form von „Freizeit“ in den „Tauschwert und die Ware“ eingegangen und somit nur noch ein „Pseudorecht“ sei²⁹³. Dahingegen ist das „Recht auf Stadt“ „wie ein Appell“²⁹⁴ die Addition unterschiedlicher weiterer als Rechte interpretierter Forderungen²⁹⁵, wodurch es sich in die Ebenen „Mediation, Zentralität [und] Differenz“²⁹⁶ mit jeweiligen eigenen Bedingungen aufgliedert. Alle Rechte bündeln sich schließlich wie in einem Brennglas in dem „Recht auf Freiheit“ und werden nun im Weiteren vorgestellt.

2.3.2 Recht auf Zentralität

Zunächst einmal ist das „Recht auf Zentralität“ zu benennen. Hierbei ist nicht der rein körperliche Aufenthalt aller Stadtgesellschaften im Stadtzentrum als physischem Raum gemeint²⁹⁷, sondern der „Zugang zu den politischen und strategischen Debatten“²⁹⁸. Zur Partizipation an diesen (stadt-)politischen Auseinandersetzungen ist die Möglichkeit der Aneignung von Wissen in jeglicher Form unabdingbar²⁹⁹, weshalb dieses auch Teil der Forderung ist. Darüber hinaus ist auch ein Zusammentreffen unterschiedlichster gesellschaftlicher Gruppen, deren Kommunikation und Austausch von Informationen und Standpunkten sowie „eine Verwendung der Zeit, die einen vollen und ganzen Gebrauch dieser Orte erlaubt“³⁰⁰, Voraussetzung für jegliche soziale Teilhabe. So gesehen beschreibt das Recht auf Zentralität „den

289 Vgl. Engels, Friedrich (1872).

290 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a).

291 Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 160.

292 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 165.

293 Alle: Lefebvre, Henri (1968) – Seite 165.

294 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 165.

295 Vgl. Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (2011).

296 Schmid, Christian (2011) – Seite 31.

297 Vgl. Schmid, Christian (2011) – Seite 32.

298 Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (2011) – Seite 8.

299 Vgl. Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (2011) – Seite 8.

300 Schmid, Christian (2011) – Seite 27.

Zugang zu den Orten des gesellschaftlichen Reichtums³⁰¹ und „es beinhaltet das Recht, sich die aus dem kreativen und schöpferischen Potenzial des Urbanen entstehenden Überschüsse gesellschaftlich anzueignen, sie damit den Profitinteressen zu entziehen und der Allgemeinheit zuzuführen“³⁰². Daher postuliert das „Recht auf Zentralität“, wie schon beschrieben, nicht die bloße physische Anwesenheit an einem konkreten geographischen Ort, sondern vielmehr die Möglichkeit der Partizipation auf allen Ebenen.

2.3.3 Recht auf Differenz

Die Basis für die Partizipation auf allen Ebenen stellt das „Recht auf Differenz“ dar und greift so noch einmal das „Recht auf Zentralität“ auf, greift in dieses hinein und ist gleichzeitig auch dessen Grundbedingung, denn es beschreibt „eine Stadt als Ort des Zusammentreffens, des Sich-Erkennens und Anerkennens und der Auseinandersetzung“³⁰³. Hierbei wird Differenz von Lefebvre insgesamt als „multidimensionales Konzept“ verstanden, welches als „aktives Element“ aus „Zwischenräumen des Alltagslebens und aus politischen Kämpfen auftaucht“³⁰⁴ und unterscheidet zwischen minimaler und maximaler Differenz. Minimale Differenz beschreibt hierbei die „demarcated by property divisions, transportation routes, and lines of functional and social segregation“³⁰⁵, also vermeintliche bauliche Unterschiede innerhalb einer Stadt und grenzt sich damit klar von den als maximale Differenzen beschriebenen und von Lefebvre unter dem „Recht auf Differenz“ geforderten sozialen Begegnungen ab, welche hierbei eine Art voll gelebte Form der Pluralität und Individualität annehmen und durch „forms of >>indifference<< (individualism, pluralism, imitation, conformism, naturalized particularism)“³⁰⁶ geprägt sind. Auch Schmid weist darauf hin, dass die „spezifische Qualität des urbanen Raumes erst durch die gleichzeitige Präsenz von ganz unterschiedlichen Welten und Wertvorstellungen, von ethnischen, kulturellen und sozialen

301 Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (2011) – Seite 8.

302 Mullis, Daniel (2013) – Seite 60.

303 Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (2011) – Seite 8.

304 Alle: Schmid, Christian (2011) – Seite 34.

305 Vgl. Kipfer, Stefan (2008) – Seite 201f.

306 Kipfer, Stefan (2008) – Seite 203.

Gruppen, Aktivitäten und Kenntnissen“³⁰⁷ entstehe. Jedoch erklärt Kipfer abschließend, dass maximale Differenz insgesamt „incompatible with the alienations of private property, the state-like, decorporealized knowledge, linguistic abstraction, phallocentrism, and neo-colonialism“³⁰⁸ ist, was erneut die Grundforderung von Lefebvre nach einer „urbanen Revolution“ als Basis für einen gesamtgesellschaftlichen Umsturz unterstreicht.

2.3.4 Recht auf Mediation

Unter „Mediation“ versteht Schmid die dritte Ebene von Lefebvres Forderungen innerhalb des Appells von „Recht auf Stadt“. Die Stadt „dient als Relais, als Mediation, als Vermittlung zwischen der globalen und der privaten Ebene“³⁰⁹. In der kritischen Phase, also in der urbanisierten Gesellschaft, kommt es jedoch zu einem Erodieren beziehungsweise zur Auflösung des Urbanen zwischen dem Privaten und dem Globalen³¹⁰. Hierbei bildet das „Globale“ „abstrakte Beziehungen wie [den] Kapitalmarkt oder die Raumpolitik“ ab, wohingegen das „Private“ die „alltäglichen Aushandlungen und Lebensrealitäten“³¹¹ umfasst. Lefebvre erkannte hierbei „the urban as a specific level or order of social reality. It is a middle or mediating level situated between the private level, the nearby order, the realm of everyday life, on the one hand; and the global level, the distant order, the real, of the global market, of the state, of knowledge, of institutions, and of ideologies, on the other“³¹². Diese Scharnierfunktion „des Urbanen“ zwischen der globalen und der privaten Ebene gilt es somit aus Lefebvres Sicht zurückzugewinnen und zu erhalten.

307 Schmid, Christian (2011) – Seite 33.

308 Kipfer, Stefan (2008) – Seite 203.

309 Schmid, Christian (2011) – Seite 31.

310 Vgl. Goonewardena, Kanishka / Kipfer, Stefan / Milgrom, Richard / Schmid, Christian (2008) – Seite 290.

311 Alle: Mullis, Daniel (2013) – Seite 58.

312 Goonewardena, Kanishka / Kipfer, Stefan / Milgrom, Richard / Schmid, Christian (2008) – Seite 290.

2.3.5 Recht auf Freiheit

Insgesamt bündeln sich alle Forderungen des „Recht auf Stadt“ wie in einem Brennglas in dem Postulat nach dem „Recht auf Freiheit“³¹³. Es stellt die „Individualisierung in der Vergesellschaftung“, das „Recht auf das Werk (auf mitwirkende Tätigkeit) und das Recht auf Aneignung (klar zu unterscheiden vom Recht auf Eigentum)“³¹⁴, dar. David Harvey geht hierbei sogar noch weiter und sieht in der Freiheit, die Städte zu erschaffen und immer wieder neu zu erschaffen, „eines der kostbarsten und dennoch am meisten vernachlässigten unserer Menschenrechte“³¹⁵. Hierbei kann das „Recht auf Freiheit“ neben vielen weiteren Rechten, wie zum Beispiel dem „Recht zur Individualisierung in der Sozialisation“, dem „Recht auf Partizipation und Aneignung“ oder dem „Recht auf eigene Lebensrhythmen und Zeitverwaltung [und] Räume und die Momente in ihrer Gänze zu nutzen“, allgemein „über das Recht auf Stadt strategisch auf eine antikapitalistische Perspektive bzw. allgemein eine Perspektive der Emanzipation“³¹⁶ übertragen werden.

2.4 Die Rückeroberung der Stadt

Diese kapitalismuskritische Betrachtung stellt so auch die Basis der Beantwortung der Frage, wie die Forderung nach einem „Recht auf Stadt“ im Sinne von Henri Lefebvre umgesetzt werden kann. Generelle Grundbedingung ist hierbei, die Stadt als „soziale Ressource“ zu verstehen: „it represents an essential device for organizing society; it brings together widely disparate elements of society“³¹⁷. Eine „Urbanität als Integrationsmodus“³¹⁸ ist die eigentliche „besondere Qualität des Urbanen“³¹⁹ und nur so kann „die Straße [...] der Schmelztiegel, der das Stadtleben erst schafft“³²⁰, werden; dieses wird sie jedoch nur, wenn sowohl das „Recht auf Zentralität“ als Basis

313 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 189.

314 Alle: Lefebvre, Henri (1968) – Seite 189.

315 Harvey, David (2013) – Seite 28.

316 Alle: Mullis, Daniel (2013) – Seite 67.

317 Goonewardena, Kanishka / Kipfer, Stefan / Milgrom, Richard / Schmid, Christian (2008) – Seite 290.

318 Manderscheid, Katharina (2007) – Seite 67.

319 Häußermann, Hartmut (2007) – Seite 72.

320 Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 25.

für eine mögliche Begegnung als auch das „Recht auf Differenz“ für den Austausch unterschiedlicher Ansichten durchgesetzt sind. Das Ergebnis wäre eine Rückführung des Urbanen aus den Zwängen des Tauschwertes in die Hände des Gebrauchswerts³²¹.

David Harvey kommt bei seiner Analyse der Urbanisierung zu dem Ergebnis, dass diese lediglich als „ein entscheidendes Mittel für die Absorption von Kapital- und Arbeitskräfteüberschüssen“³²² dient und „zu einem großen Teil für den urbanen Prozess verwendet wird“³²³, wodurch auch er zu dem Ergebnis gelangt, dass die „durch die Urbanisierung entstandenen Überschüsse einer demokratischen Kontrolle unterworfen“³²⁴ werden müssen und weitergehend „das gesamte kapitalistische System der permanenten Akkumulation [...] mitsamt der es begleitenden Strukturen der ausbeuterischen Klassen- und Staatsmacht umgestürzt und ersetzt werden“³²⁵ muss, wobei das „Recht auf Stadt“ lediglich „eine Zwischenstation auf dem Weg zu diesem Ziel“ darstellen kann, auch wenn es „zunehmend als einer der verheißungsvollsten Wege dorthin“³²⁶ zu sein scheint. An diesem Punkt schließt sich somit der Kreis zwischen David Harvey und Henri Lefebvre, denn auch dieser kommt zu dem Schluss, dass „nur gesellschaftliche Gruppen, Klassen oder Klassenteile, die zur revolutionären Initiative fähig sind, [...] sich der Lösung der städtischen Probleme annehmen und sie zur vollen Ausführung bringen [können]; die erneuerte Stadt wird das Werk dieser gesellschaftlichen und politischen Kräfte werden“³²⁷. Hierbei sind Lefebvres Forderungen nicht isoliert, sondern gesamtgesellschaftlich zu betrachten, denn sie sind verbunden mit der Forderung nach „Überwindung der kapitalistischen Gesellschaft sowie der staatlichen Unterdrückung und der Etablierung von egalitäreren und direktdemokratischeren Strukturen“, welche keineswegs „um die Teilhabe an der aktuellen Stadt reduziert werden“, sondern „es geht um den Kampf um die gesellschaftliche Produktion der Stadt selbst, um die kollektive Aneignung dessen, was kollektiv hergestellt wird“³²⁸.

321 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 180.

322 Harvey, David (2013) – Seite 88.

323 Harvey, David (2013) – Seite 59.

324 Harvey, David (2013) – Seite 59.

325 Harvey, David (2013) – Seite 23.

326 Harvey, David (2013) – Seite 23.

327 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 159.

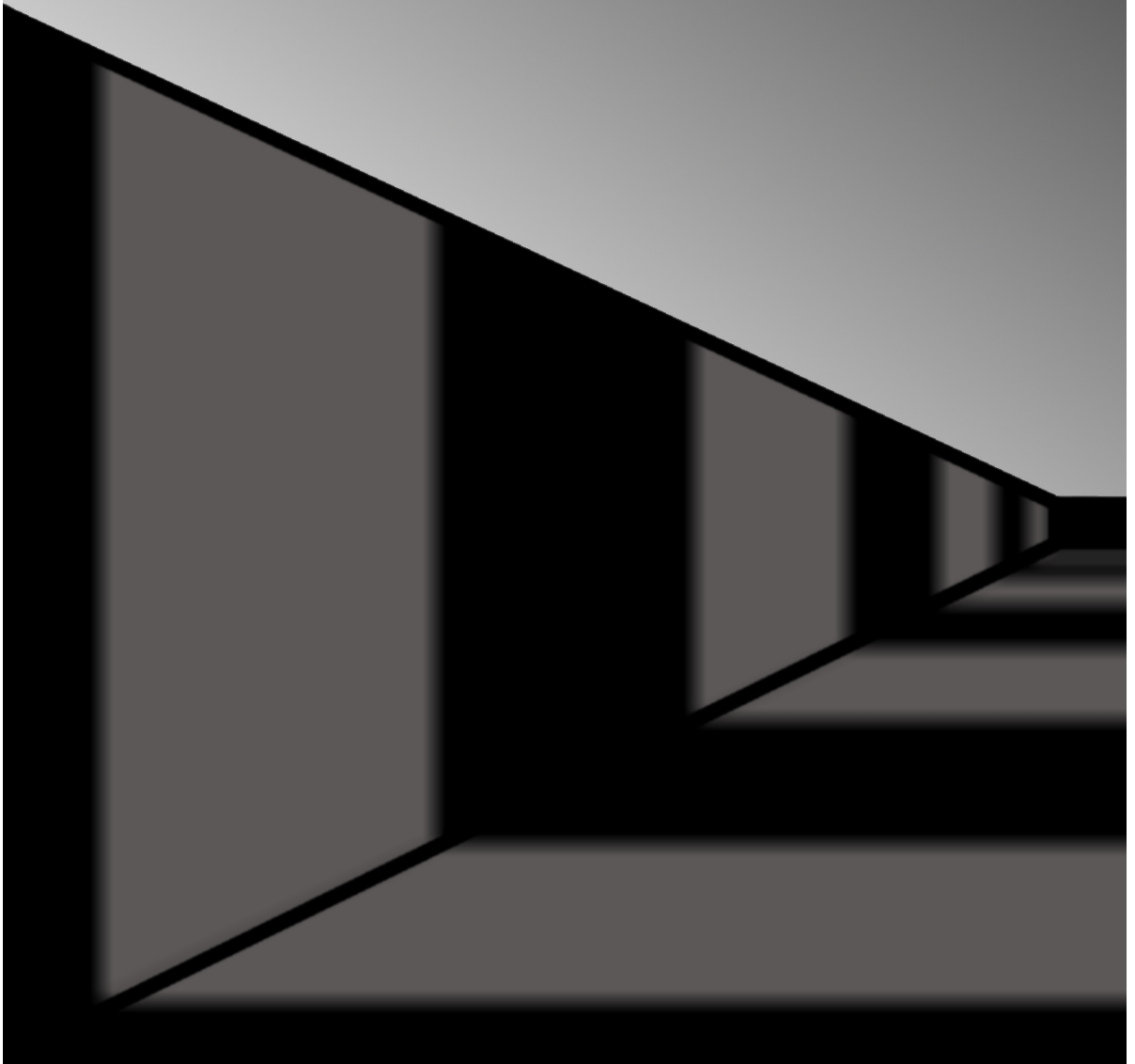
328 Alle: Mullis, Daniel (2013) – Seite 60.

So kann abschließend festgehalten werden, dass der Ausschluss von „Gruppen, Klassen, Einzelpersonen aus dem >>Städtischen<< [auch heißt], sie aus der Zivilisation, wenn nicht aus der Gesellschaft auszuschließen. Das Recht auf Stadt legitimiert die Weigerung, sich durch eine diskriminierende, segregierende Organisation aus der städtischen Wirklichkeit verdrängen zu lassen“³²⁹.

³²⁹ Lefebvre, Henri (1972b) – Seite 216.

3

Technische und soziale Beschleunigung



3 Technische und soziale Beschleunigung

Nicht nur die Stadt / das Urbane als Raum steht unter den Zwängen und dem „Ein-Druck“ des Tauschwertes und sollte, wie im vorherigen Kapitel ausgeführt, in die Hände des Gebrauchswerts zurückgeführt werden³³⁰; denn es gibt neben dem schon angeführten Raum noch eine zweite das Urbane prägende Kategorie – die Zeit. Karl Marx schrieb 1858 in seinem Werk „Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie“, dass es für „das Kapital“ höchste Bedeutung habe, die Transport- und Telekommunikationskosten bei der Verbringung der Ware auf „den Markt“ durch Innovationen zu minimieren³³¹, um schlussendlich zur „Vernichtung des Raums durch die Zeit“³³², also eines stetig beschleunigten Warentransportes und eines daraus resultierenden möglichst minimalen Zeitaufwandes, im Ergebnis zu möglichst minimalen Kosten für den Produzenten und so zu möglichst hohen Gewinnen für den Kapitaleigner zu gelangen³³³. David Harvey kommt beziehungsweise auf Marx zu dem Schluss, dass „durch immer schnellere Transporttechnologien und durch neue Kommunikationstechnologien [...] die Welt näher zusammen“³³⁴ rücke, und beschreibt die gegenwärtige postmoderne Entwicklung als „concept of >>time-space compression<<“³³⁵; und auch Lefebvre erkennt, dass sich die Kommunikationen „bis zur Beinahe-Gleichzeitigkeit“ insgesamt „beschleunigen“³³⁶ würden.

All diese Entwicklungen multiplizieren sich laut Georg Simmel in den Großstädten³³⁷, da diese „mit dem Tempo und den Mannigfaltigkeiten des wirtschaftlichen, beruflichen, gesellschaftlichen Lebens“³³⁸ in einem „tiefen Gegensatz gegen die Kleinstadt und das Landleben, mit dem langsameren, gewohnteren, gleichmäßiger fließenden Rhythmus“³³⁹ stehen und Le

330 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 180.

331 Vgl. Marx, Karl (1858) – Seite 430.

332 Marx, Karl (1858) – Seite 430.

333 Vgl. Harvey, David (2007) – Seite 105f.

334 Löw, Martina / Sturm, Gabriele (2005) – Seite 39.

335 Harvey, David (1990) – Seite 240.

336 Alle: Lefebvre, Henri (1968) – Seite 135.

337 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 97ff.

338 Simmel, Georg (1903) – Seite 9.

339 Simmel, Georg (1903) – Seite 10.

Corbusier spitzt dieses noch weitergehend zu auf die Formel, dass „die Stadt der Geschwindigkeit [...] die Stadt des Erfolges“³⁴⁰ ist.

Lefebvre sieht in der Anhäufung und Konzentration von Handel, Kenntnissen und Kapital³⁴¹ „die historische Rolle der Stadt“ als „Beschleunigung der Prozesse“³⁴². Der Jenaer Soziologe Hartmut Rosa geht in seiner Arbeit zur „Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne“ von der Hypothese aus, dass „die Erfahrung von Modernisierung [...] eine Erfahrung der Beschleunigung“³⁴³ ist und analysiert „zwei Grundformen der Akzeleration“³⁴⁴, nämlich eine einer technischen und eine einer sozialen Art.

Im folgenden Kapitel stehen diese Entwicklungen im Zentrum. Zunächst werden unterschiedliche Bedeutungshöfe des Wortes „Beschleunigung“ kurz dargelegt. Nach einer Einführung in die Gedankenwelt von Hartmut Rosas Analyse der „gesellschaftlichen Beschleunigung“ wird zunächst auf die „technische Beschleunigung“, einige für die menschliche Entwicklung bedeutsame Schritte und ihre Auswirkungen auf den urbanen Raum näher eingegangen. Daran anschließend wird das von Rosa erarbeitete Phänomen der „sozialen Beschleunigung“ vorgestellt, bevor auch dessen Auswirkungen auf die Städte und hierbei vor Allem auf unterschiedliche Wohnkonzepte genauer betrachtet werden.

3.1 Beschleunigung kurz nachgeschlagen

Beschleunigung – ein Wort, welches jeder Mensch in den vielfältigsten Situationen immer wieder anwendet und doch in unterschiedlichen Kontexten mitunter etwas ganz verschiedenes beschreiben kann. Aus diesem Grund soll zunächst mit Hilfe des Duden, dem deutschen Standardwerk der Rechtschreibung, eine erste Annäherung an das Wort beschriftet werden.

340 Le Corbusier (1925) – Seite 145.

341 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 95.

342 Alle: Lefebvre, Henri (1968) – Seite 95.

343 Rosa, Hartmut (2005) – Seite 51.

344 Rosa, Hartmut (2005) – Seite 113.

Die online-Version des Duden gibt als Bedeutungsübersicht des Wortes „Beschleunigung“ zum einen „das Schnellerwerden; das Schnellermachen“, sowie „Eile, Hast“ aus, erwähnt wird aber auch die physikalische Bedeutung als „Zunahme der Geschwindigkeit innerhalb einer bestimmten Zeiteinheit“³⁴⁵. Vor allem dieser letzten Anwendung des Wortes „Beschleunigung“ dürfte ein jeder schon einmal verfallen sein; beschreibt sie doch nur eine Form der Anwendung des Wortes Beschleunigung in der Physik, wie im folgenden Unterkapitel aufgezeigt wird. Insgesamt können aber alle Anwendungen des Wortes sowohl die Bewegung von Gegenständen und Lebewesen, als auch einen wohl eher als negativ empfundenen Gefühlszustand beschreiben.

Als vielfältiger und genauer in der Beschreibung der Bedeutungsformen ist das Wort „Akzeleration“ anzusehen, welches laut Duden jedoch als „bildungssprachlich“ ausgezeichnet eher seltener in der Umgangssprache Anwendung finden dürfte. Akzeleration leitet sich von dem lateinischen Wort „acceleratio“ ab und ist auch im englischen als „acceleration“ oder auch im spanischen als „aceleración“ beziehungsweise im französischen als „accélération“ bekannt. Laut Duden beschreibt Akzeleration im Deutschen zum Einen die „Beschleunigung des Wachstums und Vorverlagerung der sexuellen Reife bei Jugendlichen“, aber auch in der Pädagogik die „Beschleunigung des Lernprozesses (z. B. durch das Überspringenlassen einer Schulklasse)“, sowie in der Fachsprache die „allmähliche Beschleunigung eines Vorgangs“ oder auch in der Astronomie die „Zunahme der Umlaufgeschwindigkeit des Mondes“³⁴⁶. Insgesamt beschreibt „Akzeleration“ mehr Facetten des Wortes „Beschleunigung“ als das Wort „Beschleunigung“ selbst. So tritt die physikalische Anwendung in Form der allgemeinen Beschreibung von Veränderung unterschiedlichster Bewegungen scheinbar in den Hintergrund und die Erläuterung unterschiedlicher sozialer Prozesse, wie zum Beispiel die Beschreibung der sexuellen Reife bei Jugendlichen oder auch einer ungewöhnlichen Bildungsbiographie, treten in den Vordergrund.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Wort „Beschleunigung“ oder bildungssprachlich „Akzeleration“ nicht nur die

³⁴⁵ Alle: Bibliographisches Institut (Hrsg.) (2017a).

³⁴⁶ Alle: Bibliographisches Institut (Hrsg.) (2017b).

Bewegung von Körpern im Raum, sondern auch die (zeitliche) Beschreibung von sozialen Prozessen darstellen kann.

3.2 Galileos Steinwurf – Beschleunigung in der Physik

Bei dem Gedanken an die Beschleunigung ertappen wir uns immer wieder bei dem Bild eines Fußes, der kräftig auf das Gaspedal eines Autos tritt, und meinen damit den physikalischen Prozess der Erhöhung der Geschwindigkeit bei der Bewegung eines Gegenstandes, in diesem Fall des Autos von einem beliebigen Punkt zu einem anderen. Je weiter wir nun also das Gaspedal durchdrücken, desto höher fällt die Beschleunigung aus³⁴⁷.

In der Physik wird dieses Phänomen neben vielen Anderen unter dem Begriff der Kinematik, also der Lehre der Bewegung von Punkten und Körpern im Raum, zusammengefasst.

Ausgehend von Aristoteles' Annahmen, dass „die Fallgeschwindigkeit eines Körpers proportional zu seinem Gewicht sei“³⁴⁸, befasste sich der damalige Pisaner Mathematikprofessor Galileo Galilei wissenschaftlich-experimentell mit dieser Hypothese. Hierbei soll er im Jahr 1590, inspiriert vom von dem ebenfalls zur damaligen Zeit in Pisa lehrenden Philosophen Girolamo Borro durchgeführten Experiment, der je ein Stück Holz und Blei aus einem Fenster warf³⁴⁹, den Glockenturm, auch als Schiefer Turm von Pisa bekannt, für seine Forschungen genutzt haben. So soll er die Pisaner Studierendenschaft mitsamt den Gelehrten am Turm versammelt haben und Objekte gleicher Form und Größe, aber unterschiedlichen Materials und Gewichtes gleichzeitig vom Turm geworfen haben³⁵⁰. Galileis ehemaliger Schüler Vincenzo Viviani beschrieb die Ergebnisse der Versuche in seiner Galilei-Biographie folgendermaßen: „So zeigte er unter anderem, daß die Geschwindigkeit von Körpern derselben Materie und ungleichen Gewichts, wenn sie sich durch dasselbe Medium bewegen, nicht, wie dies Aristoteles

³⁴⁷ Vgl. Orear, Jay (1979) – Seite 27.

³⁴⁸ Segre, Michael (1988) – Seite 166.

³⁴⁹ Vgl. Reston, James (1998) – Seite 61.

³⁵⁰ Vgl. Reston, James (1988) – Seite 62ff.

behauptet, dem Verhältnis ihrer absoluten Gewichte entsprechen, daß sie vielmehr alle sich mit gleichen Geschwindigkeiten bewegen³⁵¹. Ob dieser Versuch überhaupt oder wenigstens so ähnlich stattgefunden hat, kann nicht abschließend geklärt werden, da es von Galilei selbst keinerlei Erwähnungen³⁵² des Versuches³⁵³ gibt.

Erst im Jahr 1609 konnte Galilei seine Forschungen bezüglich des „Freien Falls“ und der hierbei auftretenden Beschleunigung von Körpern bei der Berechnung der Flugbahn von Artilleriegeschossen durch die Formulierung eines Gesetzes der Beschleunigung zu einem Ende bringen; denn er befand, „daß ein Geschoß am Ziel mit der gleichen Geschwindigkeit aufschlage, mit der es aus dem Geschützrohr austrete“³⁵⁴.

Heutzutage ist es bei der Auseinandersetzung mit der Thematik der Beschleunigung zunächst einmal unerheblich, ob die Beschleunigung positiv, also eine Geschwindigkeitszunahme, oder negativ, also eine Geschwindigkeitsabnahme, ausfällt, auch wenn alltagssprachlich wohl niemand von einer negativen Beschleunigung sprechen mag, sondern eher bremsen sagen wird³⁵⁵. Als besondere Form der Beschleunigung wird in den Naturwissenschaften auf die gleichförmige Beschleunigung, also einer konstanten Bewegungszunahme, hingewiesen. Als Maßeinheit zur Darstellung einer Beschleunigung wird die Einheit „Meter pro Quadratsekunde (m/s^2)“ genutzt. Somit beschreibt die Beschleunigung in der Physik abschließend nur die Bewegung eines Objektes von einem Punkt zu einem Anderen; Ausschlaggebend ist jedoch, dass sich die Geschwindigkeit des Objektes während der Bewegung verändert, unerheblich ob diese nun exponentiell zunehmend ist oder abnimmt, nur konstant darf sie nicht sein, denn dann liegt keine Beschleunigung vor. Insgesamt hat Beschleunigung hierbei stets eine Richtung, von der sie ausgeht und in welche sie geht. Ist die Richtung des Beschleunigungsvektors gleich oder genau entgegengesetzt der Geschwindigkeit, liegt eine Bahnbeschleunigung vor,

351 Segre, Michael (1988) – Seite 166.

352 Vgl. Reston, James (1988) – Seite 65f.

353 Vgl. Segre, Michael (1988) – Seite 166ff.

354 Reston, James (1988) – Seite 153.

355 Vgl. Harten, Ulrich (2012) – Seite 30.

bei jeder anderen Ausrichtung der Beschleunigung handelt es sich um eine Radialbeschleunigung³⁵⁶.

3.3 Formen der Akzeleration

Die „Verheißung der Beschleunigung“³⁵⁷ und ihre gesellschaftlichen Auswirkungen sind kein neues Phänomen, sondern werden von Hartmut Rosa bei seiner Analyse der „Beschleunigung“ als ein prägendes Element der letzten rund 250 Jahre festgestellt³⁵⁸. Hierbei gibt es ganz unterschiedliche Wahrnehmungen von Beschleunigungen, die zum Teil sogar zeitgleich am selben Ort festzustellen sind. So möchte ein Kunde möglichst schnell bedient werden, sein dienstleistungsanbietendes Gegenüber klagt in der selben Situationen jedoch über Stress auf Grund stetig zunehmender Arbeitsbelastung³⁵⁹. Hierbei sei jedoch vorweg schon einmal darauf hingewiesen, dass sich mitnichten alles beschleunigt³⁶⁰; als Beispiele seien an dieser Stelle Verkehrsstaus als eine „Entschleunigung als dysfunktionale Nebenfolge“³⁶¹ des Drangs stetiger (technischer) Beschleunigung bei nicht entsprechendem Ausbau der Infrastruktur und die Unmöglichkeit der Überschreitung „natürlicher Geschwindigkeitsgrenzen“³⁶² bestimmter Prozesse wie zum Beispiel der Zeit selbst oder einer Schwangerschaft³⁶³ genannt.

Insgesamt sieht Rosa zwei Phänomene der Beschleunigung; zum einen eine „Beschleunigung innerhalb der Gesellschaft“³⁶⁴, die im weiteren Verlauf unter dem Aspekt der „technischen Beschleunigung“³⁶⁵ behandelt wird; zum zweiten eine „Beschleunigung der Gesellschaft selbst“³⁶⁶, welche die Kategorien der „Beschleunigung des sozialen Wandels“³⁶⁷ und der „Beschleunigung

356 Vgl. Harten, Ulrich (2012) – Seite 31.

357 Rosa, Hartmut (2005) – Seite 13.

358 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 39.

359 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 44.

360 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 53.

361 Rosa, Hartmut (2013) – Seite 48f.

362 Rosa, Hartmut (2005) – Seite 139.

363 Vgl. Rosa, Hartmut (2013) – Seite 18.

364 Rosa, Hartmut (2013) – Seite 21.

365 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 125ff.

366 Rosa, Hartmut (2013) – Seite 21.

367 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 129ff.

des Lebenstempos³⁶⁸ zusammenfasst. Die Addition aller drei Aspekte der Beschleunigung stellen für Hartmut Rosa die „soziale Beschleunigung“³⁶⁹ der Gesellschaft dar; dennoch wird in dieser Arbeit zwischen der technischen Beschleunigung auf der einen Seite und einer sozialen Beschleunigung, welche die beiden letztgenannten Aspekte umfasst, unterschieden, da auf diese Weise eine differenziertere Betrachtung der jeweils spezifischen Auswirkungen beider betitelten Phänomene auf den städtischen Raum und so auf „die Urbanität“ im lefebvrischen Sinn möglich ist.

3.4 Die menschliche Beschleunigung oder die Beschleunigung des Menschen – Technische Beschleunigung

„Am Anfang war die Langsamkeit“³⁷⁰, so beschreibt Borscheid den Beginn der Beschleunigung in seiner Analyse der historischen Entwicklungspfade der Geschwindigkeit³⁷¹ zu Zeiten einer agrarisch geprägten Gesellschaft. Erst das Aufkommen von Kaufleuten, „die mit ihrem länderübergreifenden Transport von Waren und Informationen“ „unter dem Druck der Konkurrenz permanent nach Techniken“ suchten, Kosten zu verringern, und die damit einhergehende Herausbildung von städtischen Strukturen als Marktplätze, machte die „Hilfe von Beschleunigung“³⁷² in unterschiedlichen zunächst nur technischen Bereichen, wie zum Beispiel der Entwicklung besserer weil schnellerer oder schwerer zu beladener Transportmittel zur Verringerung der Kosten beziehungsweise zur Maximierung der Gewinne, scheinbar nötig³⁷³. Diese Bedeutung der Transportkosten und der Zwang, diese durch technische Innovationen³⁷⁴ in Form unterschiedlichster Beschleunigungsprozesse zu minimieren, wurden, wie schon einmal erwähnt, von Marx beschrieben, multiplizieren sich laut Rosa in den Großstädten³⁷⁵ und können nach Castels Beschreibung „als Grundlage der Metropolen angesehen“³⁷⁶ werden.

368 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 135ff.

369 Rosa, Hartmut (2005) – Seite 112.

370 Borscheid, Peter (2004) – Seite 17.

371 Vgl. Borscheid, Peter (2004) – Seite 10.

372 Alle: Borscheid, Peter (2004) – Seite 34.

373 Vgl. Borscheid, Peter (2004) – Seite 34.

374 Vgl. Marx, Karl (1858) – Seite 430.

375 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 97ff.

376 Castells, Manuel (1977) – Seite 31.

Aus diesem Grund wird in diesem Abschnitt nun zunächst einmal die als intentional und zielgerichtet³⁷⁷ definierte „Beschleunigung innerhalb der Gesellschaft“³⁷⁸ in Form der „technischen Beschleunigung“ genauer betrachtet, die wichtigsten Errungenschaften und Erfindungen des Menschen kurz vorgestellt und die Auswirkung eben jener technischen Beschleunigungsprozesse auf urbane Strukturen aufgezeigt.

3.4.1 Von Schusters Leisten auf den Rücken der Pferde

Der Ursprung der Beschleunigung menschlicher Erfahrungswelten, seien sie nun technischer oder sozialer Art, liegt jedoch nicht erst im Übergang von der Agrar- zur Handels- und Industriegesellschaft und schon gar nicht erst im Jahr 1609 mit dem durch Galileo Galilei entdeckten Gesetz zur Beschleunigung von Körpern.

Denn schon vor über 12 000 Jahren begann der Mensch Fellbeutel, geflochtene Körbe und andere Gegenstände zum leichteren und somit auch schnelleren Transport von Gegenständen zu nutzen, welche er jedoch zunächst selber tragen musste. Erst ab etwa 10 000 vor Christus begann er, untergelegte Äste und Zweige als Hilfsmittel zu nutzen, auf welche Gegenstände gelegt wurden, um diese hinter sich herzuziehen, wodurch der Transport von deutlich schwereren Objekten möglich wurde, wie Höhlenzeichnungen in Europa und Asien sowie Wandmalereien in Ägypten belegen. Dieses Verfahren führte zu weitergehenden Erfindungen wie zum Beispiel der Schlittenkufe – die älteste, bis heute bekannte Kufe stammt wohl aus dem 6. Jahrtausend vor Christus und wurde in Heinola im heutigen Finnland entdeckt³⁷⁹.

Dem Pferd, welches schon seit etwa 30 000 vor Christus dem Menschen als Fleischlieferant dient, fällt in diesem Zusammenhang ein besonderer Status zu, stellt es doch den ersten „Gegenstand“ zur „technischen“ Beschleunigung

³⁷⁷ Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 113.

³⁷⁸ Rosa, Hartmut (2013) – Seite 21.

³⁷⁹ Vgl. Kühn, Herbert (2015).

der Mobilität in der Geschichte dar, durch den der Mensch selbst in den Genuss seiner eigenen Beschleunigung auf dem Land gelangen konnte. Zuvor war eine Bewegung des Menschen ohne eigene Aufwendung lediglich auf dem Wasser zunächst durch Einbäume, später auch durch Flöße ab etwa dem 8. Jahrtausend vor Christus möglich. Durch diese „Erfindung“ ca. im Jahr 5500 vor Christus ist es dem Menschen nun möglich, neben seiner schon früheren Verwendung als Trage- und Zugtier, sich selbst in Form eines Reiters „beschleunigt“ fortzubewegen und war er erstmals nicht mehr auf seine eigene Kraft zur Fortbewegung angewiesen³⁸⁰.

Als letzte frühzeitliche und wohl auch bedeutendste, weil bis heute unumgängliche, Erfindung des Menschen für den schnelleren und leichteren Transport von Gegenständen muss das Rad erwähnt werden, welches in Kombination einer Achse dem Menschen zunächst ab etwa der zweiten Hälfte des 4. Jahrtausend vor Christus als Karren und im weiteren Verlauf auch durch Hinzufügen eines oder mehrerer vorgespannter Ochsen, Pferde, Esel oder anderer Zugtiere als Kutsche sowohl den Warentransport als auch die eigene Fortbewegung erleichterte³⁸¹ und beschleunigte. Die Weiterentwicklung des Kutschenwesens hin zu Schnellpostkutschen und der gleichzeitige Ausbau der Infrastruktur erhöhten weitergehend die Geschwindigkeit des Austausches von Waren und Informationen und ließen so die Menschen näher zusammenrücken; gleichzeitig rief diese Beschleunigung aber auch Kritiker auf den Plan, die „die tyrannische Pünktlichkeit der modernen Fahrpläne“ beklagten, „die bei längeren Strecken sogar Anzahl und Dauer der Mahlzeiten vorschreiben“³⁸² würden und beschreibt auf diese Weise ein erstes Auflehn gegen den Prozess der sozialen Beschleunigung.

380 Vgl. Bendrey, Robin / Evershed, Richard P. / Kasparov, Alexei / Olsen, Sandra / Outram, Alan / Stear, Natalie A. / Thorpe, Nick / Zaibert, Victor (2009) – S.1332ff.

381 Vgl. Weber, Barbara (2011).

382 Alle: Hempel, Dirk (2016).

3.4.2 Und plötzlich ging es ganz schnell – Vom Drahtesel aufs Dampfross

Jedoch noch einmal zurück zur ursprünglichen Erfindung des Rades und der Achse, worauf aufbauend Karl Freiherr von Drais, „ein überzeugter Demokrat, der 1849 seinen Adelstitel niederlegte“³⁸³, im Jahr 1817 die Draisine entwickelte, ein Laufrad, welches auf den ersten Blick als eine Rückentwicklung beziehungsweise Entschleunigung der Gesellschaft ausgehend von der Pferdekutsche angesehen werden könnte. Gründe für diese Entwicklung sind jedoch nach Meinung von Naturwissenschaftlern und Historikern wiederholte Missernten, die den Haferpreis und somit das Futter für die Pferde verteuerten, wodurch die Transportkosten stiegen³⁸⁴. Verstärkt wurde diese Inflation des Futterpreises durch den Ausbruch des Vulkan Tambora am 10. April 1815 auf der heute zu Indonesien gehörenden Insel Sumbawa, welcher als stärkste Magma-Eruption nach der letzten Eiszeit angesehen wird. In Folge der Eruption verdunkelte sich weltweit der Himmel, die Erde kühlte ab und es kam zu weiteren Missernten und schweren Hungerkatastrophen³⁸⁵. Die Bevölkerung begann in ihrer Not viele Pferde zu schlachten und verspeiste diese³⁸⁶, wodurch nach Ende der Katastrophe eben jene als Transporttiere nicht mehr zur Verfügung standen. Das Laufrad musste somit den Verlust ausgleichen und kann in Konsequenz eben doch als erneutes Beschleunigungsobjekt angesehen werden.

Rund 40 Jahre nach der Erfindung der Draisine stellte der französische Kutschenschmied Pierre Michaux seine Weiterentwicklung durch Anbringen von Pedalen an der Vorderradachse des Laufrades auf der Pariser Weltausstellung 1867 vor³⁸⁷. Ziel war es, das „als ermüdend empfundene Abstoßen vom Boden“³⁸⁸ überflüssig zu machen und die Bewegungsgeschwindigkeit zu erhöhen, das Fahrrad war geboren. Die Bedeutung des Fahrrads und dessen technischer Fortschritt bezogen auf die gegenwärtige Stadtentwicklung und aktuelle innerstädtische

383 Schumacher, David (2017) – Seite 103.

384 Vgl. Patalong, Frank (2017).

385 Vgl. Schulz, Matthias (2015).

386 Vgl. Schulz, Matthias (2015).

387 Vgl. Hofer, Daniel (2017).

388 Hofer, Daniel (2017).

Beschleunigungsprozesse werden in einem späteren Abschnitt innerhalb dieses Kapitels dieser Dissertationsschrift noch vertiefend betrachtet.

Zunächst soll jedoch eine weitere in etwa zur selben Zeit in Deutschland eingeführte bedeutende Entwicklung im Bereich der technischen Beschleunigung und deren Auswirkungen auf den Menschen kurz vorgestellt werden. Nachdem schon 1804 die erste von Richard Trevithick entwickelte dampfbetriebene Eisenbahn durch Wales gefahren ist, stieß 1835 auch Deutschland beziehungsweise das Königreich Bayern als Teil des Deutschen Bundes in das Eisenbahnzeitalter und somit in das „Maschinenzeitalter“ als Fortbewegungs- und Transportmittel vor. Am 7. Dezember 1835 fuhr der „Adler“ zum ersten Mal die rund 6 km lange Strecke zwischen Nürnberg und Fürth; jedoch nicht ohne auf großen Protest und ärztliche Warnungen zu stoßen. So prophezeiten Ärzte angeblich³⁸⁹ „schlimme Gehirnkrankheiten“ und „eine Lungenentzündung durch den Fahrtwind“; ein örtlicher Pfarrer wetterte gar, dass „die Eisenbahn [...] aus der Hölle“ komme³⁹⁰. Ganz realistische Fortschrittsängste hingegen plagten Fuhrleute, Pferdeknechte und Wirte an den Poststationen, da sie um ihre Arbeitsplätze fürchteten und „ein Sterben ihrer Branche“³⁹¹ voraussagten. Zu körperlichen Problemen kam es anfangs jedoch tatsächlich, denn konzentrierte sich der Blick bisher beim zu Fuß gehen oder sogar noch bei der Fahrt mit der Kutsche auf den Nahbereich, so ist dieses bei der Eisenbahnreise auf Grund der höheren Geschwindigkeit nicht mehr möglich³⁹². „Die Wahrnehmungsweise wird panoramisch“³⁹³ und der Blick muss in die Ferne gehen³⁹⁴; die technische Beschleunigung unterwarf an dieser Stelle erstmalig den Menschen und zwang diesen zu einer Anpassung seines Verhaltens an die neue Geschwindigkeit. Heinrich Heine erkannte in der Eröffnung der Bahnstrecken von Paris nach Rouen und Orleans den Beginn eines neuen Abschnitts in der Weltgeschichte und befand euphorisiert³⁹⁵, dass „sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum [...] schwankend geworden [seien]. Durch die Eisenbahn wird der Raum

389 Vgl. Albrecht, Harro (2005).

390 Alle: Doll, Nikolaus (2010).

391 Doll, Nikolaus (2010).

392 Vgl. Ipsen, Detlev (2007) – Seite 83.

393 Ipsen, Detlev (2007) – Seite 83.

394 Vgl. Schievelbusch, Wolfgang (2000).

395 Vgl. Heine, Heinrich (1843).

getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug, um auch letztere anständig zu töten“³⁹⁶.

Aber selbst die Zeit hat sich durch die Einführung der Eisenbahn geändert beziehungsweise musste in gewisser Weise „angepasst“ werden. Bis zur Einführung der Eisenbahn galt an jedem Ort die jeweilige Lokalbeziehungsweise Ortszeit und war abhängig von der topographischen Lage. So beträgt der Zeitunterschied zwischen Orten, die exakt einen Längengrad auseinanderliegen, vier Minuten³⁹⁷; bei dem damaligen Reisetempo waren derartige Zeitunterschiede marginal³⁹⁸, wurden jedoch durch die Einführung der Eisenbahn augenscheinlich. „So richteten sich [zum Beispiel] die bayerischen Bahnen nach der Münchner, die Preußischen Staatseisenbahnen nach der Berliner Zeit, Unterschied: sieben Minuten“³⁹⁹. Dieses führte vor allem an Umsteigebahnhöfen und der Erstellung von Fahrplänen zu Verwirrungen und konnte erst durch die „Herausbildung der sogenannten Eisenbahnzeit, d.h. zu einer Abstraktion der lokalen Zeiten und einer Zusammenfassung zu Zeitzonen, wie wir sie heute kennen“⁴⁰⁰, gelöst werden.

Stand die Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts noch für die maßlose Beschleunigung über natürliche Grenzen hinaus und den Fortschritt an sich, so war sie nur wenige Jahre später schon wieder „ein Symbol der gemütlichen Fortbewegung und der melancholischen Vergangenheitsbezogenheit“⁴⁰¹. Die Eisenbahnfahrt wird „zum bloßen Unwohlsein des Wartens auf die Ankunft“⁴⁰², „die gesamten Zwischenräume stören; sie gilt es möglichst schnell zu überwinden, auf Null zu reduzieren, zu vernichten“⁴⁰³. Hierbei verengt sich die Welt, „der Raum wird kleiner, komprimierter. Weite und Ferne verschwinden, Nähe und Erreichbarkeit sind das eigentliche Ziel. Die Welt rückt näher zusammen, weil die Distanzen schneller, in deutlich kürzerer Zeit

396 Heine, Heinrich (1843).

397 Vgl. Messerli, Jakob (1995) – Seite 69.

398 Vgl. Messerli, Jakob (1995) – Seite 69f.

399 Vensky, Hellmuth (2013).

400 Ipsen, Detlev (2007) – Seite 83.

401 Imhof, Maria (2013) – Seite 41.

402 Borscheid, Peter (2004) – Seite 119.

403 Borscheid, Peter (2004) – Seite 119.

überwunden werden können⁴⁰⁴. Diese Beobachtungen werden von Rosa als „progressive Schrumpfung des Raumes“⁴⁰⁵ beschrieben und sind die Folge einer erst durch die Einführung der Eisenbahn ermöglichten beschleunigten Überwindung von Entfernungen.

Somit veränderte die Einführung der Eisenbahn den Blick auf den Raum, die Einteilung der Zeit und die Wahrnehmung des Raums selbst und stellt sowohl die umfassendste und folgenreichste „Beschleunigung innerhalb der Gesellschaft“⁴⁰⁶ dar.

3.4.3 Mit Überschall in die Gegenwart – Vom 1-Zylinder zum Düsenjet

Etwa 50 Jahre nach der ersten Eisenbahnfahrt mit dem „Adler“ in Deutschland kommt es zur Individualisierung des motorisierten Verkehrs, als am 05. August 1888 Bertha Benz, die Ehefrau des Erfinders Carl Benz, heimlich zusammen mit ihren Söhnen zur ersten Überlandfahrt mit einem dreirädrigen Automobil mit Verbrennungsmotor nach moderner Bauart aufbricht⁴⁰⁷. Hierbei handelt es sich zwar schon um den dritten Wagen dieser Bauweise, jedoch dienten die ersten beiden lediglich der Konstruktionsarbeit und der Patentanmeldung⁴⁰⁸. Auch war „Benz Patent-Motorwagen Nummer 1“ nicht das erste motorisierte Gefährt⁴⁰⁹, dennoch gilt seine Erfindung und Patentanmeldung „nach üblicher Lesart [als] die Geburtsstunde des modernen Automobils“⁴¹⁰. Zwar war diese erste Konstruktion mit seinen theoretischen 16 km/h und nicht einmal 1 PS Leistung bei einem Gewicht von 265 kg in keinsten Weise vergleichbar mit den heutigen Gefährten⁴¹¹ und dennoch dürfte diese Erfindung als die bedeutendste Beschleunigung im städtischen Raum und mit enormen Auswirkungen auf die Idee der Urbanität gelten, die, wie keine andere Entwicklung der letzten 100 Jahre und wohl

404 Borscheid, Peter (2004) – Seite 142.

405 Rosa, Hartmut (2005) – Seite 62.

406 Rosa, Hartmut (2013) – Seite 21.

407 Vgl. Neißendorfer, Michael (2013).

408 Vgl. Zeit online (Hrsg.) (2011b).

409 Vgl. Zeit online (Hrsg.) (2011a).

410 Zeit online (Hrsg.) (2011a).

411 Vgl. Deutsches Museum (Hrsg.) (2017).

auch in der nahen und mittleren Zukunft die Städte mehr geprägt hat und prägen wird, wie in weiteren Abschnitten in diesem Kapitel noch genauer dargestellt wird.

Nur kurz erwähnt werden soll in diesem Zusammenhang der menschlichen Beschleunigung beziehungsweise der Beschleunigung des Menschen noch die letzte bisher als Massentransportmittel mit städtischem Kontext bedeutende Erfindung, das Flugzeug. Nun scheint der Zusammenhang zwischen Flugzeug und Stadt auf den ersten Blick abwegig zu sein und doch hat das Fliegen große Auswirkungen auf den städtischen Raum. Hierbei soll der eigentliche Entwicklungsprozess des Flugzeugs, angefangen bei der Frage, ob die Gebrüder Wright im Dezember 1903 mit ihrem motorisierten Doppeldecker oder vielleicht doch Gustav Weißkopf 1901 der erste Flug mit einer motorisierten Maschine gelungen ist⁴¹², außen vor bleiben. Auch die Erfindung des Düsenantriebs durch den Physiker Hans Joachim Pabst von Ohain 1936 und der Bau des ersten Düsenjets 1939 durch den Rostocker Flugzeug-Konstrukteur Ernst Heinkel⁴¹³ sowie die Weiterentwicklung bis hin zum Airbus A380 mit seinen bis zu 853 Sitzplätzen⁴¹⁴ seien hier nur kurz als Notizen erwähnt. Viel bedeutender und interessanter im Kontext dieser Dissertation ist die vorgehaltene Infrastruktur am Boden, der Flughafen. Ist er doch der Inbegriff der Beschleunigung als Ort des Übergangs in das schnellste Massenverkehrsmittel der Welt, das Flugzeug. Und doch untersteht der Flughafen einer Metamorphose „vom Beschleunigungstempel zum Shoppinglabyrinth mit peripherer Abflugoption“⁴¹⁵. Begünstigt wird diese Verlagerung der Funktion des Gebäudes durch den Zwang der Fluggäste „zum unsinnig frühen Auftauchen am Check-in“ und gefördert durch die Entwicklung des Flughafens hin zu einem „Ort strategischer Verzögerung“ beziehungsweise der „Entschleunigung“⁴¹⁶. Hierbei wird bewusst verschleiert, dass „die Entschleunigung [...] keineswegs ein Akt der Rehumanisierung, sondern das wahre Feld jenes sogenannten Turbokapitalismus ist“⁴¹⁷. Der Fluggast soll zum Konsumenten werden, weshalb „die Sitzplätze an den

412 Vgl. Kleikamp, Antonia (2014).

413 Vgl. Kühl, Janine (2014).

414 Vgl. Warnholtz, Anna (2015).

415 Maak, Niklas (2014) – Seite 61.

416 Alle: Maak, Niklas (2014) – Seite 60.

417 Maak, Niklas (2014) – Seite 60.

Gates [...] durch ihre Ausrichtung und Aneinanderreihung doch eher an Legebatterien als an Orte, an denen man die überflüssige Zeit verweilen möchte, [erinnern], wohingegen das direkt danebenliegende Cafe, Bistro oder die Lounge als Ort der Ruhe und Entspannung zu erkennen ist“⁴¹⁸. Der Flughafen wird zu einem hochprofitablen Einkaufscenter, in dem der Aufenthalt durch „Urbanodekor zum >>Stadterlebnis<< veredelt [wird], in dem die Grenzen von Öffentlichkeit und Intimität seltsam weich werden“⁴¹⁹.

Genau an dieser Stelle ist der fließende Übergang der technischen Beschleunigung in den urbanen Raum zu verorten und wie am ersten Beispiel, dem Flughafen, schon gezeigt, die Auswirkung eben jener Beschleunigung auf Urbanität beziehungsweise das Imitieren von Urbanität aus unterschiedlichsten Gründen – in diesem Fall der Hoffnung auf Umsatzsteigerung – zu erkennen.

Nach diesem kurzen Abriss der Beschleunigung des Menschen beziehungsweise der menschlichen Beschleunigung in den letzten rund 12 000 Jahren wird es daher im kommenden Kapitel genauer um die schon erwähnten Auswirkungen von technischer Beschleunigung im urbanen Raum und die Frage der Darstellung von Urbanität im Kontext von technischer Beschleunigung gehen.

3.5 Technische Beschleunigung im urbanen Kontext

Wie im vorangegangenen Abschnitt innerhalb dieses Kapitels an einigen Beispielen der menschlichen Beschleunigung beziehungsweise der Beschleunigung des Menschen gezeigt wurde, kann die technische Beschleunigung als immer schneller laufender Motor der menschlichen Entwicklung angesehen werden; erst sie ermöglichte die Bildung größerer und großer urbaner Räume. Lefebvre sah gar in der „Beschleunigung der

⁴¹⁸ Maak, Niklas (2014) – Seite 61.

⁴¹⁹ Maak, Niklas (2014) – Seite 62.

Prozesse“ die „historische Rolle der Stadt“⁴²⁰ und die Grundlage für die Auflösung eben dieser im Rurbanen⁴²¹.

Nur welche konkreten Auswirkungen haben aktuelle technische Beschleunigungsprozesse auf die Stadt, auf das Städtische, auf die Urbanität? Dieser Frage wird am Beispiel einiger Verkehrsträgerentwicklungen in diesem Abschnitt nachgegangen. Auf Grund ihrer Bedeutung in der mitteleuropäisch geprägten Gesellschaft am Übergang des 20. zum 21. Jahrhunderts steht hierbei die Straße im Fokus der Betrachtung. Für Lefebvre sollte die Straße „der Schmelztiegel, der das Stadtleben erst schafft“ sein; sie sollte die „Bühne des Augenblicks“⁴²², der Ort an dem jeder Mensch Schauspieler, Zuschauer oder auch Akteur sein kann und dieses alles sogar gleichzeitig sein⁴²³. Jedoch hat sich seiner Meinung nach die Straße „zum organisierten Netz des Konsums durch / für den Konsum gewandelt“⁴²⁴, eine Entwicklung, die eng verbunden ist mit technischen Beschleunigungen und im folgenden Abschnitt kurz nachgezeichnet wird.

3.5.1 Von geraden und krummen Straßen

Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein haben sich die Städte in Form einer „Fußgängerstadt“⁴²⁵ entwickelt; alle Distanzen, sei es nun die zur Arbeitsstelle, zum Ort der täglichen Versorgung mit Lebensmitteln und weiteren Konsumgütern oder zu anderen regelmäßig frequentierten Plätzen mussten fußläufig erreicht werden und waren daher zumeist nicht weiter als maximal 5 km von der eigenen Wohnstätte entfernt⁴²⁶. Das gesellschaftliche Leben fand über Jahrhunderte bis zu diesem Zeitpunkt auf den Straßen und Plätzen statt. Selbst noch zur Gründerzeit um die Jahrhundertwende hin zum 20. Jahrhundert war die Straße der Ort des gesellschaftlichen Austausches, der Präsentation und der Repräsentation; eine Begebenheit,

420 Alle: Lefebvre, Henri (1968) – Seite 95.

421 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 108.

422 Alle: Lefebvre, Henri (1972) – Seite 25.

423 Vgl. Lefebvre, Henri (1972) – Seite 25.

424 Lefebvre, Henri (1972) – Seite 26.

425 Heineberg, Heinz (2017) – Seite 124.

426 Vgl. Heineberg, Heinz (2017) – Seite 124.

die sich nicht zuletzt an der Ausrichtung der gründerzeitlichen Balkone und Hauseingänge hin zur Straße ablesen lässt⁴²⁷. „Vor der Erfindung des Autos waren Straßen [...] häufig Gemeingüter – Orte der Geselligkeit, Spielplätze für Kinder“⁴²⁸, jedoch zwang eben diese technische Erfindung, die gleichzeitig zur Individualisierung, Beschleunigung und zum massiven Anstieg des innerstädtischen Verkehrs führte, zum Wandel der Straße und darüber hinaus zur Veränderung der Städte und des städtischen Lebens.

Unterstützt und gefördert wurde diese Entwicklung durch Positionen wie diese von Le Corbusier, der 1925 den Wunsch äußerte, dass „die Zahl der Autos [...] sich ins Unendliche steigern“⁴²⁹ möge, weshalb er in der Charta von Athen festhielt, dass „die Dimensionierung der Straßen [...] nicht mehr angemessen“ sei und „sich einer Ausnutzung der neuen mechanischen Geschwindigkeit und dem geordneten Aufschwung der Stadt“⁴³⁰ widersetzen würde. Aus diesem Grund forderte er zur weiteren Beschleunigung des Verkehrs und somit der Stadt selbst die Begradigung der Straßen, denn „die gerade Straße ist eine Straße der Arbeit. Die krumme Straße ist eine Straße der Ruhe“⁴³¹, „sie lähmt“⁴³² und „ist Ergebnis der Laune, der Lässigkeit, der Ermüdung, des Erschlaffens, der Tiernatur“⁴³³. Um die Beschleunigung des Verkehrs nicht weitergehend einzuschränken, fordert Le Corbusier abschließend, dass „der Fußgänger [...] andere Wege als das Kraftfahrzeug benutzen“⁴³⁴ muss.

Diese „immer striktere Ausschließlichkeit der Nutzung der Räume“⁴³⁵ unterschiedlich schneller Verkehrsträger, wie zum Beispiel zwischen dem motorisierten Individualverkehr, Rad fahrenden und zu Fuß Gehenden führt so zu einer gesteigerten „Landnahme“⁴³⁶ für den Bau separater Verkehrswege. Aber nicht nur die Trennung der unterschiedlichen Verkehrsträger führt zu einem gesteigerten Flächenverbrauch, denn auch der technisch beschleunigte

427 Vgl. Stimmann, Hans (2009) – Seite 6.

428 Harvey, David (2013) – Seite 139.

429 Le Corbusier (1925) – Seite 153.

430 Alle: Le Corbusier (1933) – Seite 146.

431 Le Corbusier (1925) – Seite 172.

432 Le Corbusier (1925) – Seite 10.

433 Le Corbusier (1925) – Seite 10.

434 Le Corbusier (1933) – Seite 150.

435 Henckel, Dietrich (1994) – Seite 154.

436 Henckel, Dietrich (1994) – Seite 154.

Verkehr selbst ermöglicht die Überwindung immer größerer Distanzen zwischen unterschiedlichen funktionellen Bereichen, wodurch diese immer weiter auseinanderliegen können und auf dieser Entwicklung basierend die Stadt selber immer weiter in die Umgebung wachsen kann⁴³⁷. Hierbei werden die steigenden Distanzen „durch die Beschleunigung der Fortbewegung weniger in räumlichen Maßeinheiten beschrieben als in zeitlichen, werden nach der Dauer der Reise bestimmt, nicht nach der zurückgelegten Distanz“, wodurch es zu einer Veränderung des „Raumbewusstsein“⁴³⁸ kommt. Diese Veränderung der Raumwahrnehmung wird von Hartmut Rosa unter dem Begriff der „Raumschrumpfung“⁴³⁹ zusammengefasst und beschreibt dennoch nichts anderes als die schon erwähnte marxsche „Vernichtung des Raumes durch die Zeit“⁴⁴⁰, welche unter anderem auch von Harvey⁴⁴¹ oder auch von Lefebvre⁴⁴² erkannt wird⁴⁴³. Letzterer jedoch weist darauf hin, dass die Straße eben „nicht nur Durchgangs- und Verkehrsplatz“ ist, obwohl „die Invasion durch das Auto, der Druck der Autoindustrie [...] den Wagen zum Schlüsselobjekt werden lassen“ habe, wodurch „soziales und städtisches Leben [...] von alldem zerstört“⁴⁴⁴ wurde. Dieses führt ihn zu der abschließenden Annahme, der Forderung und dem Wunsch, dass der Tag kommen würde, „da man die Rechte und die Macht des Autos wird einschränken müssen, was nicht ohne Mühe und Scherben abgehen wird“⁴⁴⁵.

Aber auch die ausschließlich für Fußgänger geschaffenen, von Le Corbusier beschriebenen gekrümmten oder auch mäandrierenden⁴⁴⁶ Fußgängerzonen und Parkwege haben sich „zum organisierten Netz des Konsums durch / für den Konsum gewandelt“⁴⁴⁷. Durch die geschwungenen Formen bewegt sich der zu Fuß Gehende genau so schnell, „daß er Schaufenster betrachten und ausgestellte Gegenstände kaufen kann“⁴⁴⁸, wodurch sich auch aus dieser Straße „nur allzu leicht Kapital schlagen“ lässt. Der Aufenthalt auf ihr „wird

437 Vgl. Castells, Manuel (1977) – Seite 31.

438 Alle: Imhof, Maria (2013) – Seite 45.

439 Rosa, Hartmut (2005) – Seite 125.

440 Marx, Karl (1858) – Seite 430.

441 Vgl. Harvey, David (2007) – Seite 105f.

442 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 188.

443 Vgl. Imhof, Maria (2013) – Seite 45.

444 Alle: Lefebvre, Henri (1972) – Seite 24.

445 Lefebvre, Henri (1972) – Seite 24.

446 Vgl. Le Corbusier (1925) – Seite 10.

447 Lefebvre, Henri (1972) – Seite 26.

448 Lefebvre, Henri (1972) – Seite 26.

zur >>Waren-Zeit<< (Kauf- und Verkaufszeit, gekaufte und verkaufte Zeit)“, wodurch auch die Straße selber dem System von „Leistung und Profit“⁴⁴⁹ unterworfen wird.

3.5.2 Bodybuilding fürs Auto – und die Stadt wächst mit

Neben der Veränderung der Bedeutung der Straße auf Grund technischer Beschleunigung in Form der Entwicklung des Automobils haben sich die Autos über die Zeit ebenfalls in Form einer weiteren technischen Beschleunigung verändert; eine Entwicklung, die sich ebenfalls im Straßenraum widerspiegelt und so erneut die Städte verändert. Ein Beispiel zur Verdeutlichung der kontinuierlichen technischen Beschleunigung im Bereich des motorisierten Individualverkehrs stellt hierbei das „sukzessive Wachsen“ der „Golf-Automobilserie“ des Wolfsburger Volkswagen Konzerns dar. Auch der immer schnellere Austausch und das Ersetzen der vorherigen Modellreihe durch ein Nachfolgemodell kann auf Grund der nunmehr über 40-jährigen Produktionszeit abgebildet werden. Hierbei wird stets die kleinste Modellvariante einer jeden „Golf-Generation“ mit der geringsten motorisierten Ottomotor-Ausstattung betrachtet. Die nachfolgende Aufzählung der Außenabmessungen und Motorleistung der unterschiedlichen „Golf-Generationen“ wirken hierbei zunächst sehr ennuyant, bilden jedoch, wie schon erwähnt, die Grundlage der Veranschaulichung deutlich weitreichender Beschleunigungsentwicklungen, welche sich nicht zuletzt notgedrungen auch auf der Straße und so im städtischen Raum wiederfinden.

Die Modelle der ersten „Golf-Generation“ wurden ab dem Jahr 1974 in Deutschland auf den Markt gebracht und waren bei einer Mindest-Motorleistung von 37 kW nur 3705 mm lang und 1610 mm breit. Erst neun Jahre später brachte der Volkswagen Konzern das Nachfolgemodell „Golf II“ heraus. Dieser ab 1983 produzierte Kompaktwagen war mit einer Mindestlänge von 3985 mm ganze 28 cm länger als sein Vorgängermodell und mit mindestens 1665 mm Breite auch 5,5 cm breiter. Die kleinste

⁴⁴⁹ Alle: Lefebvre, Henri (1972) – Seite 26.

Motorenvariante hatte eine Leistung von 40 kW, was einen Zugewinn von 3 kW im Verhältnis zum Vorgängermodell bedeutet. Im Jahr 1991, also schon nach acht Jahren, begann nach Volkswagen-Zeitrechnung das Zeitalter des „Golf III“. Dieser wiederum war mit einer Länge von erstmals über 4 Metern (4020 mm) abermals ein klein wenig größer als das Vorgängermodell (+ 3,5 cm) und mit mindestens 1695 mm auch geringfügig breiter (+ 3 cm). Auch die Motorleistung vergrößerte sich erneut auf nunmehr mindestens 44 kW (erneut + 4 kW). Schon 6 Jahre später im Jahr 1997 wurde die Zeit des „Golf IV“ eingeläutet. Seine Motorleistung in der kleinsten Ausstattungsvariante erhöhte sich um 25 % auf dann 55 kW. Auch bei den Außenmaßen „wuchs“ der neue „Golf“ leicht. So waren die Modelle dieser Generation mindestens 4149 mm lang (+ 12,9 cm) und 1735 mm breit (+ 4 cm), wodurch der „Golf“ innerhalb von vier Produktionsreihen um insgesamt fast einen halben Meter in der Länge gewachsen ist. Nach erneut 6 Jahren begann der Volkswagen Konzern im Jahr 2003 mit der Produktion des „Golf V“. Erstmalig blieb die Mindestmotorleistung konstant bei weiterhin 55 kW, jedoch in den Ausmaßen „wuchs“ der „Golf“ erneut. So ist diese Modellreihe mit einer Länge von 4204 mm abermals geringfügig um einen halben Zentimeter länger als das Vorgängermodell bei einer Breite von 1759 mm (+ 2,4 cm). Die nach nur fünf Jahren im Jahr 2008 nachfolgende sechste Generation des „VW-Golf“ ist die bisher Erste und Einzige, die eine geringere Länge aufweist als die direkte Vorgängergeneration, auch wenn der Verlust von 5 mm (auf 4199 mm) eher als marginal zu interpretieren sein dürfte, vor allem vor dem Hintergrund, dass der Wagen um 20 mm in der Breite (auf 1779 mm) und um 4 kW (auf 59 kW) in der Motorleistung von den „Wolfsburger Ingenieuren“ verstärkt worden ist. Die bislang letzte, siebte Generation des „Golf“ wird seit 2012, also nur noch vier Jahre nach Produktionsstart der vorhergehenden sechsten Modellreihe verkauft und ist sowohl in Bezug auf die Motorleistung verstärkt, als auch in den Außenmaßen vergrößert. So ist der aktuelle „Golf“ bei einer Mindestmotorleistung von 63 kW (+ 4 kW) und einer Länge von 4255 mm ganze 5,6 cm länger als das Vorgängermodell und immer noch 5,1 cm länger als der „Golf V“. Für den urbanen Raum jedoch viel relevanter ist die Breite des „Golf VII“ die nunmehr 1799 mm (+ 2 cm) beträgt, wodurch die aktuelle Variante die Erste der „Golfreihe“ ist, die inklusive der eigentlich nicht

mitgemessenen Außenspiegel die Grenze von 2 m in der Breite übersteigt und mit 2,03 m mittlerweile nicht nur zu breit für die bekannte linke Spur in Autobahnbaustellen ist, sondern auch, wie weitergehend noch genauer beschrieben wird, auch ein Problem für den ruhenden Verkehr darstellt.

Zusammengefasst hat sich der Produktionszeitraum einer „Golf-Generation“ zur nächsten von anfänglich neun Jahren auf zuletzt vier Jahre verringert, wobei sich die jeweilig geringste Motorleistung bei gleichbleibender Motorvariante (Ottomotor) um über 70 % von 37 kW auf aktuelle 63 kW erhöht hat. Hierbei wurde der in die Klasse der „Kompaktwagen“ eingruppierte „Golf“ über die Jahre in der jeweils kleinsten Variante einer Generation insgesamt über einen halben Meter (55 cm) länger und fast 20 cm (18,9 cm) breiter. Die nächst kleinere Klasse ist die der „Kleinwagen“ und wird seit 1975 innerhalb des „VW-Produktportfolio“ mit dem „Polo“ bedient, der bei seiner Markteinführung deutlich kleiner war als der „Golf I“. Auf Grund der in diesem Abschnitt beschriebenen Form der technischen Beschleunigung, wie zum Beispiel der immer länger werdenden Karosserie, hat der „Polo“ mittlerweile ähnliche Abmessungen wie der „Golf IV“, wodurch zunächst mit dem „VW Fox“ und aktuell mit dem „VW Up!“ mit ähnlichen Abmessungen wie der „Golf I“ am Markt platziert wurden. Dadurch ist der aktuelle „VW-Polo“ bei der Betrachtung der anvisierten Marktpositionierung „jetzt genau das Auto, das der VW Golf früher war“⁴⁵⁰. Aber nicht nur die Modelle einer Baureihe werden immer größer, auch die Präferenz der Kunden für immer größere Automodelle steigt. Folgerichtig ist beispielsweise auch das meistverkaufte Automodell der USA der „Ford F-150“, ein zwischen rund 5,5 Meter und 6,5 Meter langer, fast 2,20 Meter breiter und nahezu 2 Meter hoher Pickup mit je nach Modellvariante bis zu 450 PS und einem angegebenen durchschnittlichen Spritverbrauch von über 13 Litern auf 100 km⁴⁵¹. Zwar ist dieser Wagen auf deutschen Straßen eher selten zu betrachten, aber auch in Deutschland ist der Trend hin zu immer größeren Automodellen zu verzeichnen. Wurden in den Zeiten des Wirtschaftswunders zumeist Wagen der „unteren Mittelklasse“, wie zum Beispiel dem seinerzeit meistverkauften Auto in Deutschland, dem „VW Käfer“, verkauft, stieg der Wunsch der Kunden

⁴⁵⁰ Panda, Jürgen (2017).

⁴⁵¹ Vgl. Grünweg, Tom (2017).

mit den Jahren über die Kompaktklasse mit dem „VW Golf“ hin zu den Wagen der Klasse der „Sport Utility Vehicle“, besser bekannt unter der Abkürzung „SUV“, die mit einer Steigerung der Neuzulassungen im Jahr 2016 von über 25 % im Vergleich zum Vorjahr mittlerweile das viertstärkste Segment bei den Neuzulassungen abbilden⁴⁵². Fahrzeuge also, die sich laut Werbung durch ihre Größe als „Nutzfahrzeug“, durch ihre „Geländegängigkeit“ als „Offroader“ und durch ihre „Sportlichkeit“ und ihren „Fahrkomfort“ als „Limousine“ auszeichnen. Diese Modelle überschreiten in ihrer kleinsten Motorisierung gerne die 100 kW Grenze, können aber auch schnell über 400 kW Leistung „unter der Haube“ haben und sind mit fast 5 Metern Länge und einer Breite von beinahe 2 Metern, welche sich durch Mitbetrachtung der Außenspiegel auch auf über 2,20 m vergrößern kann, wahre „Giganten im Straßenraum“ und genau an dieser Stelle werden diese Autos relevant für den steigenden Flächenverbrauch im urbanen Raum. Denn in Deutschland sollen gemäß der in jedem Bundesland per eigener „Garagenverordnung (GaVO bzw. GarVO je nach Bundesland)“ definierten Abmessung von Stellplätzen, diese mindestens 5 m lang und 2,30 m breit sein⁴⁵³. Wenn nun jedoch das Auto selbst schon über 2 m breit und fast 5 m lang ist wird es schwer, wenn nicht gar unmöglich, aus diesem im Rahmen des begrenzten Parkraums auszusteigen beziehungsweise diesen Wagen in Gänze auf einer Parkfläche abzustellen. Dieses führt immer häufiger dazu, dass besonders große Autos so abgestellt werden, dass sie ein Parken auf der direkt angrenzenden Parkfläche verunmöglichen⁴⁵⁴. Dieses modellimmanente Überschreiten der vorgegebenen Parkfläche führte im Jahr 2017 dazu, dass Nordrhein-Westfalen als erstes deutsches Bundesland auf diesen „Missstand“ reagiert und die Mindestbreite von Parkflächen um 15 cm auf dann 2,45 m erhöhen will⁴⁵⁵. Der „Allgemeine Deutsche Automobil-Club“ (ADAC) fordert sogar ein Mindestmaß von 2,50 m, um ein einfacheres Parken und Ein- und Aussteigen gewährleisten zu können⁴⁵⁶. Dieses führt in der Konsequenz dazu, dass auf einer ausgewiesenen Parkfläche nun weniger einzelne Parkplätze und somit auch weniger Autos abgestellt werden können.

452 Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.) (2017a).

453 Vgl. Hessische Landesregierung (Hrsg.) (2017).

454 Vgl. Bräutigam-Ernst, Stephanie (2007).

455 Vgl. Grimme, Stephanie (2017).

456 Vgl. Winkler, Ronald (2013) – Seite 12.

Daher werden Personenkraftwagen, schon alleine auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen, zwar nicht immer schneller, aber in Kombination mit der steigenden Gesamtzahl an in Deutschland zugelassenen Personenkraftwagen um zuletzt rund 1,6 % im Vergleich zum Vorjahr 2015 auf nunmehr 45,8 Millionen⁴⁵⁷ bedürfen diese unterschiedlichen hier kurz vorgestellten Variationen der technischen Beschleunigung am Beispiel des Personenkraftwagens, also der Vergrößerung der Abmessung der einzelnen Fahrzeugmodelle innerhalb einer Modellreihe selbst, der Veränderung der Kundenpräferenz hin zu größeren Fahrzeugmodellen und der Zunahme von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen insgesamt, einen steigenden Flächenbedarf nicht nur in Form von mehr, sondern auch größeren Abstellflächen, denn interessanterweise nimmt der innerstädtische motorisierte Individualverkehr in den letzten Jahren, wie am Beispiel der Hamburger Innenstadt trotz ebenfalls steigender Zulassungen um über 40 000 PKW in den letzten fünf Jahren zu erkennen ist, ab⁴⁵⁸.

3.5.3 Wird es jetzt Grün? – Eine Geschichte von e-Autos und Car-Sharing

Personenkraftwagen unterstehen aber auch im Bereich der Antriebstechnik einer technischen Beschleunigung durch die Einführung von Elektroautos. Vor allem der elektrische Antrieb stellt hierbei jedoch keine neue Erfindung dar, fuhr doch schon das „Tricycle“ von William Ayrton und John Perry im Jahr 1881 auf der Basis des vom französischen Erfinder Gustave Trouve ebenfalls als dreirädriges Gefährt konzipierten Fahrzeuges als „Präsentationswagen“ auf den Straßen Londons und somit rund fünf Jahre früher, bevor Carl Benz seinen Patent-Motorwagen eintragen ließ⁴⁵⁹. In Deutschland stieg die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb in den letzten fünf Jahren zwar von 4541 im Jahr 2012 auf 34 022 im Jahr 2017⁴⁶⁰, ist damit aber noch sehr weit entfernt von den durch die Deutsche Bundesregierung 2011 als Zwischenziel ausgegebenen eine Million Elektroautos auf deutschen

457 Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.) (2017b).

458 Vgl. Schirg, Oliver / Tiedmann, Axel (2017).

459 Vgl. Viehmann, Sebastian (2011).

460 Vgl. Statista (Hrsg.) (2017a).

Straßen im Jahr 2020⁴⁶¹, einem Ziel, von dem in der Zwischenzeit Angela Merkel in ihrer Funktion als Bundeskanzlerin abgerückt ist⁴⁶².

Jedoch würde der Umstieg von herkömmlichen Verbrennungsmotoren auf Fahrzeuge mit einem reinen Elektroantrieb am grundsätzlichen Problem des Flächenverbrauchs nichts ändern, basieren doch beispielsweise die Modelle des Volkswagen-Konzerns zumindest aktuell auf Karosserien herkömmlicher Antriebsweise. So entwickelten die Wolfsburger ihr erstes in Serie produziertes Elektrofahrzeug auf der Grundlage des Golf VII von 2012 und führten diesen im Jahr 2014 als e-Golf in den Markt ein. Auch das Nachfolgemodell aus dem Jahr 2017 gründet auf der Karosserie des Golf VII und ist ebenso insgesamt über 2 m breit und 4255 mm lang. Die Motorleistung lässt sich auf Grund der unterschiedlichen Antriebstechniken nicht mit den anderer Baureihen vergleichen, sondern nur innerhalb der Antriebstechnik und stieg dort von der ersten e-Golf Baureihe von 2014 mit 85 kW auf 100 kW bei der zweiten e-Golf Generation von 2017. Auffällig ist hierbei auch der nochmals beschleunigte Produktionszyklus auf nunmehr nur noch drei Jahre. Weitergehend ist auch zu bezweifeln, dass ein reiner Wechsel der Antriebstechnik zu weniger angemeldeten Fahrzeugen oder auch weniger innerstädtischem Individualverkehr führt, jedoch kann dieses zum jetzigen Zeitpunkt auf Grund der schon erwähnten geringen Gesamtzahl von e-Autos von unter 0,1 Prozent am Gesamtautomarkt noch nicht genauer betrachtet werden.

Anders verhält es sich bei der Analyse von innerstädtischen „Carsharing“ Konzepten. Vorweg jedoch eine begriffliche Klarstellung, denn sowohl Carsharing-Anbieter⁴⁶³ aber vor allem Medien⁴⁶⁴ benutzen irrtümlicherweise sehr oft das Wort „Leihe“ bei der Beschreibung von Carsharing-Konzepten, dabei ist aber dieses nach deutschem Recht nicht korrekt, denn bei einer Leihe, geregelt in §§ 598 bis 606 BGB ist nach § 598 BGB⁴⁶⁵, der „Verleiher einer Sache verpflichtet, dem Entleiher den Gebrauch der Sache

461 Vgl. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (Hrsg.) (2017).

462 Vgl. Mortsiefer, Henrik (2017).

463 Vgl. App2drive Deutschland (Hrsg.) (2017).

464 Vgl. Weber, Sara (2014). / Vgl. Lewandowski, Laura (2015). / Vgl. Doll, Nikolaus (2016) / Vgl. Böldt, Daniel (2017). / u. v. a. m.

465 Vgl. Bundesministerium der Justiz und Verbraucherschutz (Hrsg.) (2017) – §§ 598 BGB.

unentgeltlich zu gestatten⁴⁶⁶; da die in diesem Artikel relevanten Anbieter aber allesamt ein Entgelt für die Nutzung des Fahrzeuges verlangen, handelt es sich folglich um eine Miete, geregelt in §§ 535 bis 548 BGB⁴⁶⁷.

Beim Carsharing selber sind hierbei die beiden grundlegend von einander zu unterscheidenden Varianten zu benennen. Das schon länger in deutschen Großstädten bekannte „stationsbasierte Carsharing“ ist, wie es der Name schon vermuten lässt, an vorher bestimmte Mietorte gebunden. Das bedeutet, dass ein Fahrzeug an einer von mehreren Stationen gemietet und zu dieser oder einer anderen Station des Anbieters wieder zurückgestellt werden muss, um die Vermietung zu beenden. Eine Miete kann hierbei langfristig in die Zukunft geplant werden, wodurch ein Wagen garantiert zum gewünschten Zeitpunkt an der vorher ausgewählten Station bereit steht.

Anders verhält es sich bei „free-floating Systemen“, also Carsharing Konzepten, die lediglich ein definiertes Vertragsgebiet haben und innerhalb dieses Gebietes an jeder Stelle die Vermietung eines freien, also nicht durch einen anderen Kunden gebuchten Wagens begonnen und beendet werden kann. Hierbei gibt es teilweise Kooperationsverträge zwischen den Carsharing Anbietern und der jeweiligen Bürgerschaft oder der Stadtverwaltung, wodurch ein Abstellen des Wagens auf Misch- und Bewohnerparkplätzen ohne weitere Kosten für den Kunden möglich ist⁴⁶⁸; sogar das für den Kunden kostenfreie Parken auf Parkplätzen innerhalb einer Parkscheibenzone kann vorgesehen sein⁴⁶⁹. Eine frühzeitige Reservierung und Bereitstellung eines Autos ist bei diesem Konzept jedoch nicht möglich, wodurch es vorkommen kann, dass zu einem gewünschten Zeitpunkt innerhalb eines Gebietes eventuell kein Wagen zur Verfügung steht, wodurch sich dieses Konzept eher für spontane Fahrten und nicht für den sicheren Ersatz eines eigenen Autos anbietet.

Diese Unterschiede in den Mietmodellen spiegeln sich nach Ergebnissen erster Studien auch in der unterschiedlichen Nutzung und den jeweiligen Kundenstämmen wieder. Eine Studie des auf öffentliche Dienstleistungen,

466 Bundesministerium der Justiz und Verbraucherschutz (Hrsg.) (2017) – § 598 BGB.

467 Vgl. Bundesministerium der Justiz und Verbraucherschutz (Hrsg.) (2017) – §§ 535 BGB.

468 Vgl. DriveNow (Hrsg.) (2017a).

469 Vgl. car2go Deutschland (Hrsg.) (2017).

wie zum Beispiel den öffentlichen Personennahverkehr oder kommunale Abfallentsorgung, ausgerichteten Beratungsunternehmen „Civity“, die auf Grund vermeintlicher methodischer Mängel von unterschiedlichen Interessengruppen kritisiert wird⁴⁷⁰, kommt zu dem Ergebnis, dass zum Zeitpunkt der Studie die Bedeutung von „free-floating Carsharing“ mit 0,1 Prozent am innerstädtischen Gesamtverkehr „keinen direkten Beitrag zur Lösung von Verkehrsproblemen in Ballungsräumen“, die Nutzung jedoch „in einem erheblichen Umfang >>motorisierte Bequemlichkeitsmobilität im Nahbereich<< ist, die vorher mit stadt- und umweltverträglicheren Verkehrsmitteln, wie dem öffentlichen Verkehr und dem Fahrrad, durchgeführt wurde“⁴⁷¹. Somit verstärken laut der Studie „free-floating Carsharing“ Angebote den innerstädtischen motorisierten Individualverkehr. Hinzu kommt laut „Civity“, dass ein Auto dieses Systems lediglich 62 Minuten pro Tag genutzt wird und somit genauso lange unbenutzt am Straßenrand parkt wie durchschnittlich ein Privatauto, welches ebenso rund 23 Stunden am Tag unbenutzt parkt⁴⁷².

Der „Bundesverband CarSharing“, eine Interessenvertretung der stationsbasierten Carsharing Anbieter, der sich immer wieder kritisch bis abgrenzend zu „free-floating Systemen“ äußert⁴⁷³, schreibt in einer zusammenfassenden Analyse mehrerer Studien zum Thema Carsharing in der verbandseigenen Zeitung „CarSharing fact sheet“, dass Kunden stationsbasierter Carsharing Systeme „mehr eigene Fahrzeuge [abschaffen] und [...] deutlich öfter autofrei als Kunden des free-floating CarSharing“ sind⁴⁷⁴. Auch die Auswertung von soziodemografischen Daten und „psychografischen Analysen zeigen, dass „free-floating“ Kunden im Durchschnitt deutlich Auto-affiner sind als Kunden stationsbasierter Systeme. Letztere sind hingegen stärker ÖPNV- und umweltorientiert“⁴⁷⁵. Dieses spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Fahrdistanz der unterschiedlichen Carsharing Systeme wieder. Wird bei einem stationsbasierten Carsharing das Auto durchschnittlich zwischen 56 km und 60 km genutzt, liegt die durchschnittliche Fahrstrecke

470 Vgl Harder, Sven (2014).

471 Alle: Weigele, Stefan (2014).

472 Vgl. Weigele, Stefan (2014).

473 Vgl Harder, Sven (2014).

474 Nehrke, Gunnar (2016) – Seite 7.

475 Nehrke, Gunnar (2016) – Seite 7.

pro Miete bei Wagen des „free-floating“ Systems je nach Studie zwischen gerade mal 5 km und 13 km⁴⁷⁶.

Auch der Automobilhersteller „Daimler“, der in Kooperation mit „Europcar“ Anbieter des „free-floating“ Systems „car2go“ ist, welches hauptsächlich aus Fahrzeugen der Tochtergesellschaft „Smart“ aber auch aus Kleinwagen des „Mercedes-Benz“ Portfolio besteht, erkennt das große Potential der Neukundenakquise durch Carsharing und kommt zu dem Schluss, dass „eine Fahrt mit Car2go immer auch eine Probefahrt mit dem Smart“⁴⁷⁷ sei. In diesem Statement schwingt deutlich der Wunsch des Verkaufs neuer Automobile des eigenen Konzerns mit, ein Wunsch, der von Stefan Bratzel, Professor für Automobilwirtschaft und Direktor des „Center of Automotive Management“ nur bestätigt werden kann, da er in „free-floating Carsharing“ Systemen nicht nur die Möglichkeit erkennt, „neue Nutzer auf den Geschmack“ zu bringen, sondern diese Art des Carsharing direkt als eine „Einstiegsdroge in das Autofahren“ sieht⁴⁷⁸.

Neben diesen beiden Konzepten gibt es noch eine Mischvariante aus beiden schon genannten Systemen mit dem Vorteil für den Kunden, dass ein Mietwagen langfristig im Voraus gebucht und an einer bestimmten Stelle übernommen, aber an einem zuvor nicht definierten Ort innerhalb des Vertragsgebietes die Miete beendet werden kann. Diese Variante ist jedoch, neben dem „peer-to-peer Carsharing“, der Anmietung eines Wagens einer anderen Privatperson oder eines gewerblichen Anbieters ähnlich des bekannten Mietwagenkonzepts und dem „RideSharing“, also der Idee der Mitfahrgelegenheit, zum jetzigen Zeitpunkt noch für den gesamtinnerstädtischen Verkehr nur von sehr geringer Bedeutung und soll daher nur an dieser Stelle eine kurze Erwähnung finden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Bedeutung sowohl von Carsharing Konzepten als auch von e-Autos zum jetzigen Zeitpunkt auf Grund des geringen Anteils von je rund 0,1 Prozent am gesamten innerstädtischen

476 Vgl. Nehrke, Gunnar (2016) – Seite 2.

477 Fraune, Burkhard (2017a).

478 Alle: Tagesspiegel Online (Hrsg.) (2017).

Verkehr noch als überaus gering zu erachten ist; jedoch steigt seit 2011 die Zahl der Carsharing Nutzer jährlich um mehrere Hunderttausend⁴⁷⁹ und auch das e-Auto wird zukünftig einen immer größeren Anteil am Gesamtautomarkt erlangen, auch wenn die anvisierten eine Million e-Autos bis 2020 wohl erst deutlich später erreicht werden dürften⁴⁸⁰. Daher ist zu erwarten, dass beide Verkehrskonzepte, sowohl das Carsharing, als auch die e-Mobilität zukünftig für den innerstädtischen Verkehr von immer größerer Bedeutung sein werden. Hierbei unterliegen beide Entwicklungen bis zum jetzigen Zeitpunkt der Idee der ständigen technischen Beschleunigung, denn nicht nur, dass zum Beispiel das erste e-Auto des VW Mutterkonzerns auf der Karosserie des größten je entwickelten Golf basiert, sondern auch, wie gezeigt, die zweite Generation der e-Autos nicht nur rund 17 Prozent mehr Motorleistung, sondern gleichzeitig mit drei Jahren Abstand den kürzesten Produktionszyklus aller Golf-Generationen aufweist.

Aber auch im Bereich des Carsharing ist die allgegenwärtige technische Beschleunigung zu erkennen. Nicht nur, dass explizit Angebote geschaffen werden für Kurzstrecken von durchschnittlich 5 km bis 13 km, je nach Studie, was jedoch auch bedeutet, dass es auch Vermietungen geben muss für noch deutlich kürzere Distanzen; Distanzen also, die zuvor ohne „free-floating Carsharing“ zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Personennahverkehr bestritten worden wären. Aber auch die Fahrzeugflotte selbst unterliegt scheinbar ebenso dem Gedanken der technischen Beschleunigung. Wurden die „free-floating Carsharing“ Systeme noch mit Kleinstwagen im Markt eingeführt, wie zum Beispiel dem „Smart“ von „Car2go“, zugehörig zum „Mercedes“ Konzern oder dem „Mini“ von „DriveNow“, die wiederum zur „BMW“ Gruppe gehören, wird die Flotte mittlerweile um deutlich größere Fahrzeuge wie den „Mercedes-Benz A- und B-Klasse“ Autos sowie dem Kompaktklasse Wagen „Mercedes CLA“ und dem SUV „Mercedes GLA“ beim Anbieter „Car2go“ erweitert⁴⁸¹. Zwar gibt es beim „free-floating Carsharing“ Anbieter „DriveNow“ unter dem Slogan „elektrisch, nachhaltig und urban“⁴⁸² mittlerweile auch das Angebot der Miete des „BMW i3“, dem ersten

479 Vgl. Statista (Hrsg.) (2017b).

480 Vgl. Balser, Markus / Hägler, Max (2017).

481 Vgl. Jordan, Markus (2016).

482 DriveNow (Hrsg.) (2017b).

Serienelektroauto von BMW, doch diese ganzen Entwicklungen ändern nichts an dem grundlegenden Problem der Umnutzung und Besetzung des ehemaligen Gemeingutes „Straße“⁴⁸³, dem „Ort der Geselligkeit“⁴⁸⁴ und dem stetig steigenden Flächenverbrauch zur Aufnahme der immer neuen und dabei gleichzeitig auch in ihren jeweiligen Abmessungen immer größer werdenden Fahrzeugen des motorisierten Individualverkehrs auf Grund technischer Beschleunigungen.

3.5.4 Der MIV als Landfresser

Der motorisierte Individualverkehr, kurz MIV genannt, ist einer von vielen weiteren Faktoren, der die Expansion von Städten in das jeweilige Umland ermöglicht, begünstigt und sogar erzwingt. Zwar gab es schon vor der Einführung von öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Personenkraftwagen Entwicklungen, die zur Schleifung der Stadtmauern und zur Ausdehnung der Städte ins Umland führten⁴⁸⁵, dennoch waren diese Städte bis auf wenige Ausnahmen immer noch als „Fußgängerstädte“, also als Orte, in denen alle wichtigen Distanzen, wie zum Beispiel zum Arbeitsplatz oder zu Orten der täglichen Versorgung, fußläufig zu bewältigen waren, gewachsen⁴⁸⁶.

In Deutschland ermöglichte zunächst die Einführung von Pferdeomnibussen Mitte des 19. Jahrhunderts, später von Pferde- und Dampfbahnen zum Ende des 19. Jahrhunderts und die Einführung von elektrischen Straßenbahnen eine deutliche Ausdehnung des Bewegungsradius der Stadtbewohner, „die Bereitschaft, in die Vororte zu ziehen, wuchs mit der Schaffung schneller und preiswerter Verkehrsverbindungen“⁴⁸⁷. Somit war die „Fußgängerstadt“ auf Grund von technischer Beschleunigungen nicht länger das Maß der Stadtentwicklung. Die Einführung des motorisierten Individualverkehrs in Deutschland ab dem ersten Weltkrieg und Etablierung nach dem zweiten Weltkrieg ermöglichte vier unterschiedliche Entwicklungsstränge, die

483 Vgl. Harvey, David (2013) – Seite 139.

484 Harvey, David (2013) – Seite 139.

485 Vgl. Behne, Joel (2014).

486 Vgl. Heineberg, Heinz (2017) – Seite 124.

487 Reinhardt, Winfried (2015) – Seite 191.

sich gegenseitig zum Teil bedingten, zum Teil verstärkten, aber allesamt die Ausdehnung der Städte unter dem Eindruck dieser technischen Beschleunigung intensivierten, was nachfolgend näher dargestellt wird.

Waren die ersten Automobile, wie vor allem Dampfswagen, später aber auch Kraftfahrzeuge nach heutigem Verständnis, noch bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts wenig verbreitet oder wurden gar in ihrer Entwicklung eingeschränkt, wie der bis 1896 in Großbritannien gültige „Locomotive Act“, der besser bekannt ist unter dem Namen „Red Flag Act“⁴⁸⁸, zeigt und besagt, dass jedem Automobil ein zu Fuß Gehender voranschreiten musste, der eine rote Flagge trägt und so die Maximalgeschwindigkeit auf vier Meilen pro Stunde beschränkte⁴⁸⁹, so kam es bei fortschreitender Verbreitung zu immer mehr Konflikten zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden von Kutschen, Reitern, zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und eben auch Motorisierten. Letztere verlangten nicht zuletzt auf Grund ihrer deutlich höheren Geschwindigkeit als alle anderen Verkehrsteilnehmenden nach eigenen Fahrwegen; eine Forderung, die sich nicht zuletzt im Abschnitt „Verkehr“ der Charta von Athen von Le Corbusier widerspiegelt⁴⁹⁰. So drängt Le Corbusier nicht nur auf die Trennung der Verkehrsträger⁴⁹¹, sondern auch auf den kreuzungsfreien⁴⁹² und deutlich größer dimensionierten Ausbau des Straßennetzes zu der besseren „Ausnutzung der neuen mechanischen Geschwindigkeit und dem geordneten Aufschwung der Stadt“⁴⁹³. Diese Trennung von unterschiedlichen Verkehrsträgern und der fokussierte Ausbau zugunsten des motorisierten Individualverkehrs stellt das erste Beispiel der städtischen Ausdehnung unter dem Eindruck technischer Beschleunigung dar.

Dieser Ausbau des Verkehrsnetzes war eine Folge der steigenden Distanzen zwischen den unterschiedlichen Orten der Grunddaseinsfunktionen und gestiegenem Mobilitätsverhalten. Gleichzeitig ermöglichte diese beschriebene Stadtentwicklung jedoch erst die Zunahme des motorisierten

488 Vgl. Baldwin, Peter / Baldwin, Robert (2004) – Seite 30f.

489 Vgl. Spiegel online (Hrsg.) (2014b).

490 Vgl. Le Corbusier (1933) – Seite 145ff.

491 Vgl. Le Corbusier (1933) – Seite 150.

492 Vgl. Le Corbusier (1933) – Seite 150.

493 Le Corbusier (1933) – Seite 146.

Individualverkehrs. Sie wurde sogar von Le Corbusier in den Forderungen zur Trennung der Stadtquartiere auf Basis der vier Funktionen „Wohnen, Arbeiten, Sich erholen (in den freien Stunden), Sich fortbewegen“⁴⁹⁴ gefördert. Der Individualverkehr ermöglichte somit erst die Ausdehnung der städtischen Funktionen über eine größere Fläche⁴⁹⁵ und beschleunigte dadurch den steigenden Flächenbedarf der Städte, sowohl für die einzelnen Funktionen als auch erneut für weitere Verkehrswege für den motorisierten Individualverkehr, um die nun weiter voneinander entfernten Ziele dennoch erreichen zu können.

Als drittem Beispiel der städtischen Ausdehnung unter dem Eindruck technischer Beschleunigung im Bereich des motorisierten Individualverkehrs sei an die im Abschnitt „3.5.2 Bodybuilding fürs Auto – und die Stadt wächst mit“ beschriebene stetige Vergrößerung der Karosserie einer jeweiligen Autoserie, der allgemeinen Präferenz zu immer größer dimensionierten Autos⁴⁹⁶ und den Folgen für zum Beispiel Parkflächen, die nun in ihren Maßen den neuen Autogrößen angepasst werden⁴⁹⁷, erinnert.

Abschließend führt auch die konstante Zunahme von zugelassenen PKW und das allgemein steigende Mobilitätsverhalten nicht auch zuletzt im Bereich des motorisierten Individualverkehrs zu einer Ausdehnung der Städte unter dem Eindruck technischer Beschleunigung. Waren zu Zeiten der Erstellung der Charta von Athen durch Le Corbusier gerade einmal rund 300 000 PKW in Deutschland zugelassen, verdoppelte sich deren Anzahl schon zur Gründung der Bundesrepublik und überstieg 1953 die Grenze von einer Million Personenkraftwagen⁴⁹⁸. Im Jahr 1970 waren schon fast 14 Millionen PKW in Deutschland zugelassen und 1995, nicht zuletzt auf Grund der Wiedervereinigung, schon über 40 Millionen⁴⁹⁹. Von 2009⁵⁰⁰ bis 2017 stieg die Anzahl der in Deutschland zugelassenen Personenkraftwagen um

494 Le Corbusier (1933) – Seite 157.

495 Vgl. Castells, Manuel (1977) – Seite 31.

496 Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.) (2017a).

497 Vgl. Grimme, Stephanie (2017).

498 Vgl. Statista (Hrsg.) (2017c).

499 Vgl. Statista (Hrsg.) (2017d).

500 Auf Grund veränderter statistischer Erhebungen sind die aktuellen Daten nicht mit den Daten von vor 2008 zu vergleichen und werden daher in dieser Dissertation nicht näher betrachtet beziehungsweise dienen sie nur zur Verdeutlichung einer Gesamttendenz.

über 10,8 Prozent von 41,321 Millionen auf aktuell 45,804 Millionen. Auch in Hamburg ist eine ähnliche Entwicklung festzustellen, denn auch in der Hansestadt stieg im selben Zeitraum die Anzahl von PKW, wenn auch nur um rund 8,5 Prozent von 711 450 auf 771 573⁵⁰¹. Das sind dennoch rund 60 000 weitere Autos im Stadtgebiet, die einen Stellplatz benötigen und das bei der schon erwähnten gleichzeitigen Zunahme der Gesamtfläche pro Wagen auf Grund der Vergrößerung der Karosserie und der Nutzerpräferenz. Besonders interessant ist in diesem Zusammenhang, dass rund 30 % der Autobesitzer in Hamburg angeben, dass sie ihren Wagen monatlich nur ein Mal oder gar noch seltener nutzen⁵⁰².

Diese Diskrepanz zwischen der steigenden Zahl von zugelassenen PKW und deren Nutzung im innerstädtischen Bereich zeigt sich auch in den Ergebnissen einer Studie von 2013, in der festgestellt wurde, dass der motorisierte Individualverkehr in Hamburg insgesamt „zwischen 2000 und 2010 um rund 5 % zurückgegangen“⁵⁰³ sei. Bei genauerer Analyse der Daten können jedoch zwei unterschiedliche Entwicklungen festgestellt werden, denn zum Einen kann ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs von über 15 Prozent im Bereich der City zwischen 1990 und 2010 festgestellt werden, während gleichzeitig der private Personennahverkehr auf den innerstädtischen Autobahnen und den Hamburger Ringen um 20 %, beziehungsweise um 5 % zugenommen hat⁵⁰⁴. Im Bereich der weiteren Verkehrsträger in Hamburg sind die Ergebnisse bezüglich des veränderten Mobilitätsverhaltens klarer zu bestimmen, denn so sind zum Beispiel die Nutzerzahlen des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) zwischen 2009⁵⁰⁵ und 2016⁵⁰⁶ um über 12 Prozent gestiegen und auch der Anteil des Radverkehr am innerstädtischen Mobilitätsmix, auch Modal Split genannt, stieg von 12 Prozent im Jahr 2008 auf 14 Prozent im Jahr 2016⁵⁰⁷.

501 Vgl. Statista (Hrsg.) (2017e).

502 Vgl. ifas Institut für angewandte Sozialwissenschaft (Hrsg.) (2008) – Seite 21.

503 Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hrsg.) (2013).

504 Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hrsg.) (2013).

505 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017c).

506 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017d).

507 Vgl. Schirg, Oliver / Tiedemann, Axel (2017).

Insgesamt ist festzuhalten, dass die vier hier kurz vorgestellten unterschiedlichen Entwicklungsstränge auf ihre jeweils eigene Weise auf Grund technischer Beschleunigungen zur Ausdehnung der Städte auf das Umland und somit zu einem gestiegenen Flächenverbrauch beigetragen haben. Hierbei ändert auch der reine Umstieg von Personenkraftwagen mit herkömmlichem Antrieb auf Fahrzeuge mit Elektromotoren nichts, da der Flächenverbrauch bei diesem ausschließlichen Systemwechsel gleichbleibend wäre. So fasst auch die Journalistin und Autorin Ulrike Fokken die, wie zuletzt durch die Elektroauto-Kaufprämie stark subventionierte⁵⁰⁸ und durch Attribute wie „nachhaltig“⁵⁰⁹, „grün“⁵¹⁰ oder auch „zukunftsorientiert“⁵¹¹ beworbenen Elektrofahrzeuge mit dem einen Satz: „E-Autos schützen nicht das Klima, sie verzögern die Modernisierung des veralteten Verkehrssystems und sind wirtschaftlich unnötig“⁵¹² zusammen; ein Satz, der vor Allem den Flächenverbrauch und die fast ausschließliche Besetzung der Straße für den privaten Individualverkehr pointiert resümiert.

3.5.5 Das Fahrrad als Heilsbringer?

Wie im vorhergehenden Abschnitt schon kurz angerissen wurde, findet aktuell eine Art „Revival“ des „demokratischste[n] Fortbewegungsmittel“⁵¹³, dem Fahrrad, statt, nachdem es ab Ende des 19. Jahrhunderts bis zum Beginn der Zeit des „Wirtschaftswunders“ in Deutschland eines der bedeutendsten Fortbewegungsmittel war⁵¹⁴. So stieg der Bestand an Fahrrädern in Deutschland von 67 Millionen im Jahr 2005 auf 72 Millionen im Jahr 2014⁵¹⁵, darunter fallen nach Schätzungen des Zweirad-Industrie-Verbands von 2016 etwa drei Millionen e-Bikes⁵¹⁶. Diese Entwicklung scheint im Zusammenhang mit dem in diesem Kapitel diskutierten Phänomen der

508 Vgl. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (Hrsg.) (2016).

509 Vgl. Betz, Matthias (2017).

510 Vgl. Handelsblatt (Hrsg.) (2011).

511 Vgl. Källenius, Ola (2017).

512 Fokken, Ulrike (2016).

513 Hofer, Daniel (2017).

514 Vgl. Merki, Christoph Maria (2008) – Seite 50.

515 Vgl. Statista (2016a).

516 Eisenberger, David (2017) – Seite 1.

technischen Beschleunigung im urbanen Kontext paradox, stellt sie doch eine Rückentwicklung auf eine 200 Jahre alte Erfindung dar.

Jedoch handelt es sich hierbei zumeist um eine Reaktion auf die über Kapazitätsgrenzen hinaus belasteten Straßennetze des motorisierten Individualverkehrs und der daraus resultierenden „Entschleunigung als dysfunktionale Nebenfolge“⁵¹⁷. Zusätzlich zu diesen alltäglichen Staus auf deutschen Straßen kommen im innerstädtischen Bereich noch weitergehende Tempolimits und Ampelschaltungen hinzu, wodurch die Durchschnittsgeschwindigkeit beispielsweise im Hamburger Stadtgebiet bei gerade einmal 28,3 km/h liegt⁵¹⁸. Eine Studie des Umweltbundesamt legt sogar bei einer Betrachtung des Stadtverkehrs „von Tür zu Tür“ eine Durchschnittsgeschwindigkeit für den PKW von 24,1 km/h und für das Fahrrad 15,3 km/h, beziehungsweise 18,5 km/h bei einer elektrischen Unterstützung (Pedelec), zugrunde⁵¹⁹.

Dieser Betrachtungsweise folgend, ist das Fahrrad bis zu einer Entfernung von 5 Kilometern und das Pedelec sogar über eine Distanz von 10 Kilometern im Vergleich zum Personenkraftwagen das schnellere Verkehrsmittel. „Nach Untersuchungen in deutschen Großstädten führen 40-50 % der Autofahrten über eine Strecke von weniger als fünf Kilometer Länge. Sie liegen damit in einem Entfernungsbereich, in dem das Fahrrad sogar das schnellste Verkehrsmittel ist“⁵²⁰. Somit unterliegt die Wahl des Fahrrades als innerstädtischem Verkehrsmittel absolut dem Gedanken der technischen Beschleunigung. Hinzu kommt, dass moderne Fahrradvermietsysteme ähnlich dem stationären Carsharing bei einer hohen Stationsdichte „von maximal 400 Metern zwischen den einzelnen Stationen“⁵²¹ einen noch flexibleren und dynamischeren städtischen Radverkehr ermöglichen.

Dieses „Potential“ der technischen Beschleunigung im urbanen Kontext sieht auch die deutsche Unternehmensberatungsgesellschaft Ronald

517 Rosa, Hartmut (2013) – Seite 48f.

518 Vgl. Herder, Daniel (2013).

519 Vgl. Umweltbundesamt (Hrsg.) (2014b).

520 Umweltbundesamt (Hrsg.) (2016).

521 Krone, Stephanie (2015).

Berger, die in einer Studie unter dem Titel „Bike Sharing 4.0“ den Anbietern dieser Systeme eine jährliche Umsatzsteigerung von 20 % prognostiziert⁵²². Ähnliche Wirtschaftlichkeitserwartungen bringen immer mehr Logistik- und Kurierunternehmen dazu, im innerstädtischen Verkehr auf den Einsatz von Lastenrädern, welche zumeist mit Elektroantrieben ausgestattet sind, zu setzen. So wird laut einer EU-finanzierten Studie⁵²³ der auf Fahrradlogistik spezialisierten Forschungs- und Beratungsgesellschaft „cyclelogistics“ davon ausgegangen, dass bis zu „51 % aller motorisierten Fahrten in Städten, die mit dem Transport von Waren zu tun haben, [...] per Rad, Radanhänger oder Lastenrad erledigt werden“⁵²⁴ könnten. Im gewerblichen Bereich liegt das Potenzial immer noch bei 25 % und wird im Testbetrieb durch zahlreiche Kurierdienste erprobt⁵²⁵.

Abschließend sei noch auf den Flächenverbrauch des Fahrrades verwiesen, der schon alleine im Bereich des ruhenden Verkehrs mit durchschnittlichen 1,2 Quadratmeter Abstellfläche die etwa zwölf Quadratmeter Parkraum, die ein Auto für sich beansprucht, deutlich unterschreitet⁵²⁶, so dass auf „jedem einzelnen Autoparkplatz [...] man gut acht Fahrräder abstellen“⁵²⁷ könnte. Dieser deutlich geringere Flächenbedarf des Fahrrades wird besonders interessant bei der Einordnung dessen in die Gesamtflächenverteilung einer Stadt. So umfasste die Verkehrsfläche in Hamburg im Jahr 2015 etwa 90,3 km² und somit rund 12 % der Hamburger Gesamtfläche von 755,2 km²⁵²⁸. „Der größte Teil dieser Verkehrsflächen wird vom motorisierten Straßenverkehr beansprucht - im Durchschnitt das Zehnfache, was andere Verkehrsmittel, unter anderem das Rad, benötigen“⁵²⁹.

Somit stellt das Fahrrad zwar zunächst einmal als Reaktion auf die Entschleunigung des Straßenverkehrs durch die schon erwähnte dysfunktionale Nebenfolge eines überlasteten Verkehrsträgers in Form von

522 Ronald Berger (Hrsg.) (2016) – Seite 2.

523 Cyclelogistics (Hrsg.) (2014) – Seite 13f.

524 Reiter, Karl / Wrighton, Susanne (2016).

525 Vgl. Reiter, Karl / Wrighton, Susanne (2017).

526 Vgl. Reiter, Karl / Wrighton, Susanne (2017).

527 Umweltbundesamt (Hrsg.) (2016).

528 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017b) – Seite 245f.

529 Umweltbundesamt (Hrsg.) (2016).

Stau⁵³⁰, eine weitere Form technischer Beschleunigung im urbanen Kontext dar, kann aber gleichzeitig bei einem konsequenten Umstieg im Bereich des innerstädtischen Personennahverkehrs auf eben diesen Verkehrsträger dazu beitragen, dass der Flächenverbrauch und das daraus resultierende Ausufern der Städte ins Umland verlangsamt oder vielleicht sogar gestoppt werden könnte. Auf Basis dieses urbanen Verkehrstrends ist dem Titel des Sonderhefts der Allianz Versicherung nur zuzustimmen: „Die Stadt der Zukunft gehört den Radfahrern“⁵³¹.

3.6 Die Verkehrswende beginnt im Kopf

Um der im Kapitel 2.3 in dieser Arbeit andiskutierten „Rückeroberung der Städte“ im lefebvrischen Sinne durch die Rückbesinnung auf die Bedeutung des Gebrauchswerts und der damit zwingend einhergehenden Zurückdrängung des Tauschwertes⁵³² gerecht werden zu können und so auch die Straße wieder zu dem philanthropischen Ort werden zu lassen, wodurch dieser wieder zu dem Gemeingut werden kann, der er schon einmal war⁵³³, bedarf es eines grundlegend anderen innerstädtischen Verkehrskonzeptes. Zur Realisierung dieser „Verkehrswende“ ist nicht nur ein Umdenken bei Planern, in der Politik und der Verwaltung von Nöten, das sich, wenn auch langsam, immer mehr zeigt⁵³⁴, wobei der Fokus bei Carsharing Angeboten und Elektromobilität liegt. Sondern primär sind zur Umsetzung dieser innerstädtischen „Mobilitätswende“ die Bürger selbst gefragt und hierbei scheint vor allem die jüngere Generation „die Invasion [der Städte] durch das Auto“⁵³⁵ nicht länger in dem Maße wie bisher akzeptieren zu wollen.

So ergab eine Studie im Auftrag des Umweltministeriums aus dem Jahr 2016, dass sich 84 % der jugendlichen und jungen Erwachsenen im Alter zwischen 14 und 25 Jahren wünschen, „Städte und Gemeinden gezielt so umzugestalten [werden], dass einzelne Personen kaum noch

530 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 144.

531 Allianz SE (Hrsg). (2015) – Seite 1.

532 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 180.

533 Vgl. Harvey, David (2013) – Seite 140.

534 Vgl. Breiting, Matthias (2017).

535 Lefebvre, Henri (1972) – Seite 24.

auf ein Auto angewiesen sind, sondern ihre Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen können“⁵³⁶. Diese Zahlen werden auch durch die Studienergebnisse des „Fahrrad-Monitor Deutschland 2013“⁵³⁷ bestätigt. So stimmten 82 % der Teilnehmer der Frage, dass sich „die Kommunalpolitik in ihrem Wohnort stärker mit dem Thema Radverkehr beschäftigen“ sollte, mit „eher schon“ oder „ja sicher“ zu⁵³⁸. Hierbei bewerteten die Umfrageteilnehmenden weitergehend auch die Arbeit der Landesregierungen im Bereich Fahrradmobilität und so wurde unter anderem gefragt, für wie fahrradfreundlich sie ihre jeweilige Landesregierung einschätzen würden, was zu dem wenig überzeugenden Ergebnis führte, dass nur 23 % diese als „gut“ oder „sehr gut“ und somit als fahrradfreundlich beurteilten⁵³⁹. Die Arbeit der Bundesregierung wurde bei gleicher Frage sogar nur zu 15 % als „gut“ oder „sehr gut“ befunden⁵⁴⁰. Im Rahmen einer qualitativen Untersuchung äußerten „die Jugendlichen und jungen Erwachsenen häufig die Meinung, dass Autofahren aus ökologischer, praktischer und teils auch ökonomischer Sicht nicht immer die sinnvollste Wahl sei“⁵⁴¹.

Jedoch muss konstatiert werden, dass vor allem Studien von Autoversicherern und aus der Automobilwirtschaft⁵⁴² zu grundlegend anderen Ergebnissen kommen als die hier bisher angeführten. So besagt eine Studie im Auftrag des Versicherungskonzerns Allianz, dass 94 % der Studienteilnehmenden den Wunsch hätten, ein eigenes Auto zu besitzen und 89 % „ein Gefühl der Freiheit“ mit dem Autofahren verbinden würden⁵⁴³, und eine weitere Studie im Auftrag der CosmoDirekt Versicherung kommt zu dem Ergebnis, dass für 64 % der 18 bis 29-jährigen „das Auto sogar Platz eins auf der Liste der persönlichen Statussymbole“⁵⁴⁴ belegen würde.

536 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2016a) – Seite 2.

537 Sinus Markt- und Sozialforschung (Hrsg.) (2014).

538 Alle: Sinus Markt- und Sozialforschung (Hrsg.) (2014) – Seite 49.

539 Sinus Markt- und Sozialforschung (Hrsg.) (2014) – Seite 50.

540 Sinus Markt- und Sozialforschung (Hrsg.) (2014) – Seite 50.

541 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2016a) – Seite 2.

542 Vgl. Verband der Automobilindustrie (Hrsg.) (2012).

543 Vgl. Weißenberg, Peter (2014).

544 Göbel, Stefan / Groß, Daniel (2014) – Seite 1.

Insgesamt kann aber festgehalten werden, dass es einen deutlichen Unterschied in der Bewertung der Bedeutung des Führerscheins und dem Besitz eines eigenen Autos zwischen Stadt und Land gibt. So besitzen fast 90 % der „Landjugend“ einen Führerschein „in der Stadt sind es 40 Prozent weniger“⁵⁴⁵ und auch die Anzahl von PKW je 1000 Einwohner verhält sich diametral zur Einwohnerzahl der jeweiligen Ortschaft. So liegt die Motorisierungsrate in Ortschaften unter 50 000 Einwohnern bei durchschnittlich 628 PKW je 1000 Einwohner, wohingegen in Städten über 500 000 Einwohnern diese Quote nur noch bei 324 PKW je 1000 Einwohner liegt⁵⁴⁶.

3.6.1 Der walkable Superblock

Eine Idee, die das System der technischen Beschleunigung im urbanen Kontext, wie es, wie gezeigt, der reine Austausch des motorisierten Individualverkehrs durch PKW mit elektrischem Antrieb und Carsharing-Konzepten auch zukünftig etablieren würde, durchbrechen könnte, wären die seit 2003 in Gracia getesteten und nun für Barcelona in die Stadtplanung übernommenen auf spanisch „superilles“ genannten „Superblocks“. Zunächst sollen diese neu konzipierten Stadtstrukturen im Distrikt Eixample eingeführt werden, da sich dieses Quartier auf Grund der als Planstadt im 19. Jahrhundert schachbrettartig angelegten Stadtmorphologie und den gegebenen exakt 133,3 m langen quadratischen Wohnblöcken mit ihren Xamfrans genannten abgeschrägten Straßenecken anbietet. Die geplanten Superblöcke sollen nun neun vorhandene Wohnblöcke zu einer Einheit mit einer Kantenlänge von 400 m mal 400 m und etwa 5000 bis 6000 Bewohnern zusammenfügen⁵⁴⁷. Diese Kantenlänge bietet sich jedoch nicht nur aus Gründen der baulichen Struktur, sondern auch als Reminiszenz an die vorindustrielle „Fußgängerstadt“, oder aktueller dem Konzept der „walkable city“⁵⁴⁸, an.

545 Alle: Straßmann, Burkhard (2016).

546 Behren, Sascha von / Chlond, Bastian / Hilgert, Tim / Vortisch, Peter / Weiß, Christine (2016)
– Seite 38

547 Vgl. Bausells, Marta (2016).

548 Vgl. Speck, Jeff (2013).

Zwar ist es auf Grund der individuellen Präferenzen eines jeden Menschen schwierig, wenn nicht sogar unmöglich, eine allgemein gültige Aussage bezüglich des idealen Radius einer fußläufigen Nahversorgung zu treffen, doch allgemein werden „etwa zehn Minuten Fußweg oder 500 bis 1000 Meter als Zielvorgabe angesehen“⁵⁴⁹. Auf Basis einer Studie zur Verteilung von ÖPNV-Haltestellen empfiehlt der Autor eine durchschnittliche fußläufige Distanz von 300 m bis 400 m in städtischen Kernbereichen, beziehungsweise von 200 m bei besonderen Einrichtung wie beispielsweise Schulen, Krankenhäusern, Altenheimen oder Sportstätten zur nächsten Haltestelle⁵⁵⁰. Im Rahmen einer Wiener Studie wurde ermittelt, dass ein durchschnittlicher Fußweg rund 800 m lang ist und dass bei zurückzulegenden Distanzen unter 500 m „fast ausschließlich zu Fuß gegangen“ wird⁵⁵¹. Somit haben die Blöcke eine Größe, die als idealer Entfernungsradius zur Etablierung einer fußläufigen Nahversorgung gilt, und jeder einzelne Superblock kann so zu einem jeweiligen Nahversorgungscluster innerhalb der Stadt werden, denn die Superblocks werden so gestaltet, dass kein Durchgangsverkehr mehr möglich ist und generell nur Anwohner und Lieferverkehr zugelassen werden. Auch wird die Geschwindigkeit von aktuell 50 km/h auf dann nur noch 10 km/h begrenzt und alle Parkflächen am Straßenrand werden entfernt⁵⁵². Aktuell liegt der Anteil des innerstädtischen Individualverkehrs in Barcelona noch bei 20 % und verbraucht beziehungsweise besetzt dabei aber 60 % des Straßenraums⁵⁵³. Dieses Missverhältnis sieht auch die Beauftragte für Stadtentwicklung und Mobilität Janet Sanz so und fordert: „We need to win the street back“⁵⁵⁴. So ist auch das Ziel der Superblocks eine Reduzierung des Autoverkehrs um 21 % und ein Überwinden der innerstädtischen „car hegemony“⁵⁵⁵.

Die Menschen erobern sich die Straße zurück⁵⁵⁶, denn Barcelonas Superblocks geben ihnen den Raum dafür⁵⁵⁷. Dabei soll jeder Superblock

549 Burgdorf, Markus / Krischasky, Gesine / Müller-Kleißler, Renate (2015) – Seite 3.

550 Vgl. Winter, Olaf Markus (2005) – Seite 95f.

551 Heller, Jochen / Regina, Schreiner (2015) – Seite 18.

552 Vgl. Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (Hrsg.) (2017).

553 Vgl. Bausells, Marta (2016).

554 Sanz, Janet (2016).

555 Bausells, Marta (2016).

556 Vgl. Deutschlandradio – Deutschlandfunk Nova (Hrsg.) (2017).

557 Vgl. Wang, Lucy (2017).

„like a small city with its own character“⁵⁵⁸ sein und so nicht nur ein neues Gefühl von Identität und Nachbarschaft geben, sondern auch ein öffentlicher Ort sein, an dem „all citizen rights [can be exercise]: exchange, expression and participation, culture and knowledge, the right to leisure“⁵⁵⁹, so der „director of the city’s urban ecology agency“ Salvador Rueda und stellt damit den direkten Bezug zu Lefebvres „Recht auf Freiheit“ im „Recht auf Stadt“ her. Auch der deutsche Architekt Alexander Schmidt denkt „die Superblocks sind eine geniale Idee, die Zeit ist bereit dafür“⁵⁶⁰ und sieht auch in deutschen Städten das Potenzial für das Konzept der Superblocks⁵⁶¹.

Vielleicht führt ja die Rückeroberung der Straße⁵⁶² durch die Etablierung von „Superblocks“ sogar zur Rückeroberung der Städte, dadurch dass „der dem Tauschwert jahrhundertlang untergeordnete Gebrauchswert [...] wieder die Oberhand“⁵⁶³ gewinnt. Auf diese Weise würden dann nicht nur die technische Beschleunigung und ihre Auswirkungen auf den städtischen Raum verändert werden, sondern auch die Idee des „Recht auf Stadt“, die Aneignung von städtischem Raum und die „Umwandlung“ in „das Urbane“⁵⁶⁴ umgesetzt, wie sie durch die im Kapitel „Fahrt ins Themenfeld“ vorgestellte „Critical Mass“ in Form einer temporären autonomen Zone (TAZ)⁵⁶⁵ kurzzeitig auf Hamburgs Straßen allmonatlich praktiziert wird.

3.7 Die menschliche Rastlosigkeit oder die Rastlosigkeit des Menschen – soziale Beschleunigung

Bevor nun in diesem zweiten Abschnitt innerhalb dieses Kapitels zur technischen und sozialen Beschleunigung die „Beschleunigung der Gesellschaft selbst“⁵⁶⁶ Gegenstand der Analyse wird, soll noch einmal kurz ein Beispiel aus dem Bereich der technischen Beschleunigung, also

558 Rueda, Salvador (2016).

559 Rueda, Salvador (2016).

560 Schmidt, Alexander (2017).

561 Vgl. Deutschlandradio – Deutschlandfunk Nova (Hrsg.) (2017).

562 Vgl. Wang, Lucy (2017).

563 Alle: Lefebvre, Henri (1968) – Seite 180.

564 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 128.

565 Vgl. Bay, Hakim (1994) – Seite 113.

566 Rosa, Hartmut (2013) – Seite 21.

der „Beschleunigung innerhalb der Gesellschaft“⁵⁶⁷ herangezogen werden, denn Berger beschrieb 1996 „unübersehbare Beschleunigungen und zeitliche Verdichtungen der Lebensverhältnisse, die zu einer generellen >>Verzeitlichung<< sozialer Strukturen beitragen“ mit Hilfe einer technischen Beschleunigung im Verkehrswesen, in dem er die gesellschaftlichen Veränderungen als einen „Übergang von einem Eisenbahnmodell individueller und kollektiver Lebensverläufe, das zwar unterschiedliche Routen und einige Optionen enthält, diese jedoch letztlich an ein fixes Streckennetz und definitive Kursbücher bindet, zu einem Automodell [...], das weit mehr Wahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen Abfahrtszeiten, Zielen und Routen vorsieht“⁵⁶⁸. Die Auswirkung dieser sehr bildhaften Beschreibung der gesellschaftlichen Veränderungen durch sowohl Individualisierung, aber vor allem durch soziale Beschleunigung auf den städtischen Raum und erneut erste Ideen zur Überwindung dieses Phänomens und zur Rückeroberung der Städte durch Zurückdrängung des Tauschwertes im lefebvrischen Sinne stehen auf den folgenden Seiten im Zentrum.

3.7.1 Die Selbstauflösung im Multitasking

„Die Beschleunigung von nicht inhärent zielgerichteten sozialen Veränderungen“⁵⁶⁹ stellt nach Rosa die zweite Grundform der Akzeleration, neben der schon in diesem Kapitel erwähnten intentionalen und zielgerichteten technischen Beschleunigung⁵⁷⁰, dar und fasst Phänomene wie „gesteigerte soziale Veränderungsraten, also etwa die Beschleunigung von Berufs-, Parteienpräferenz-, Intimpartner- oder Vereinswechseln oder des Wandels von Beschäftigungs- und Familienstrukturen, Kunststilen etc. pro Zeiteinheit“⁵⁷¹ zusammen. Blieben Familienstrukturen beispielsweise über Jahrhunderte hinweg stabil, so hielten diese Strukturen in der klassischen Moderne nur noch über eine Generation und zerbrechen in der Spätmoderne unter die Dauer einer Lebensspanne⁵⁷². „Der Lebensabschnittspartner ersetzt

567 Rosa, Hartmut (2013) – Seite 21.

568 Alle: Berger, Peter Anton (1996) – Seite 51.

569 Rosa, Hartmut (2005) – Seite 114.

570 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 113.

571 Rosa, Hartmut (2005) – Seite 113.

572 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 25.

den Lebenspartner⁵⁷³, abzulesen zum Beispiel an der deutlich gestiegenen Scheidungsquote, also der Anzahl von Scheidungen im Verhältnis zu den Eheschließungen innerhalb eines Jahres, von 10 Prozent im Jahr 1960 über 30 Prozent 1990 auf über 50 Prozent im Zeitraum von 2005 bis 2008. Seit 2009 ist die Quote wieder leicht gesunken auf mittlerweile 40 Prozent im Jahr 2015⁵⁷⁴. Als ein Grund hierfür wird das gestiegene Heiratsalter angesehen⁵⁷⁵, denn so hat sich das durchschnittliche Alter der Paare zum Zeitpunkt der Eheschließung sowohl bei Männern⁵⁷⁶ als auch bei Frauen⁵⁷⁷ um jeweils rund 5 Jahre im Zeitraum zwischen 1990 und 2015 erhöht.

Eine weitere, jedoch nicht genauer zu bestimmende, „eigenständige dritte Kategorie der sozialen Beschleunigung in der modernen Gesellschaft“ stellt laut Rosa die „mit der Verknappung der Zeitressourcen und der daraus resultierenden >>Zeitnot<< verknüpfte Erhöhung des Tempos des Lebens durch Steigerung der Handlungs- und / oder Erlebnisepisoden pro Zeiteinheit“⁵⁷⁸ dar, welche, wie bereits schon einmal beschrieben, in dieser Dissertation auf Grund der ähnlichen Auswirkungen auf den urbanen Raum, in diesem Kapitel der sozialen Beschleunigung mit behandelt wird. Rosa fasst unter dieser Kategorie sowohl Entwicklungen wie „Fast Food, Speed-Dating und Power-Nap“ zusammen, also Aktionen, durch die der jeweils handelnde Mensch versucht, immer mehr individuelle Aktionen in eine gleichlange Zeiteinheit zu integrieren, als auch „durch Multitasking“⁵⁷⁹ mehrere Aktionen gleichzeitig durchzuführen oder Wartezeiten zu minimieren⁵⁸⁰. Die Kölner Literaturwissenschaftlerin Maria Imhof sieht äußere Einflüsse, die zur „Steigerung von Handlungseinheiten innerhalb des zur Verfügung stehenden Zeitraums“ zwingen, wie beispielsweise, „wenn auf wissenschaftlichen Tagungen der zeitliche Rahmen enger gefasst wird oder sich in politischen Fernseh-Rededuellen nach amerikanischem Vorbild die Kandidaten gegenüberstehen“⁵⁸¹.

573 Imhof, Maria (2013) – Seite 58.

574 Vgl. Statista (Hrsg.) (2017f).

575 Vgl. Trauner, Sandra (2015).

576 Vgl. Statista (Hrsg.) (2017g).

577 Vgl. Statista (Hrsg.) (2017h).

578 Alle: Rosa, Hartmut (2005) – Seite 114.

579 Alle: Rosa, Hartmut (2005) – Seite 114.

580 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 44.

581 Alle: Imhof, Maria (2013) – Seite 54f.

Sowohl die „Beschleunigung des Lebenstempos“⁵⁸², aber mehr noch die „Beschleunigung des sozialen Wandels“⁵⁸³ haben, wie schon am Beispiel der „technischen Beschleunigung“⁵⁸⁴ zu Beginn dieses Kapitels gezeigt, Auswirkungen auf städtische Strukturen und die Urbanität im lefebvrischen Sinne und werden an ausgewählten Beispielen im weiteren Verlauf dieses Abschnittes detaillierter betrachtet.

3.8 Soziale Beschleunigung im urbanen Kontext

Neben der in diesem Kapitel schon beschriebenen technischen Beschleunigung beeinflusst auch die soziale Beschleunigung die Gestalt und Entwicklung des städtischen Raums und der Urbanität. Damit die Stadt zu dem Schmelztiegel werden kann, „der das Stadtleben erst schafft“⁵⁸⁵, bedarf es mehrerer Grundsätzlichkeiten, wie vor allem der Möglichkeit des Kontaktes unterschiedlicher Menschen und Bevölkerungsgruppen miteinander, der sowohl örtlich als auch zeitlich gegeben sein muss. Die Familie stellt hierbei „eine Basisinstitution des menschlichen Zusammenlebens“⁵⁸⁶ dar und gilt als „>>Keimzelle<< der Gesellschaft“⁵⁸⁷, ist jedoch in ihrer Ausprägung „keine anthropologische Konstante“⁵⁸⁸. Allgemein ist die Familie geprägt von „Kopräsenz und Kontinuität, also die räumlich-zeitliche Gemeinsamkeit der Familienmitglieder“⁵⁸⁹. Durch Ausprägungen der „Entgrenzung und Beschleunigung werden diese beiden Wesenselemente von Familie grundlegend in Frage gestellt“⁵⁹⁰.

Diese Entwicklungen „wirken im Sinne einer Atomisierung der Beziehungen und einer Aufsplitterung der Interessen infolge von Einzelstrategien; dies überträgt sich in räumlicher Hinsicht in die Streuung von Einzelwohnungen, sei es als isolierte Einzelhäuser oder als Vereinzelung der großen

582 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 135ff.

583 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 129ff.

584 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 125ff.

585 Lefebvre, Henri (1972) – Seite 25.

586 Schäfers, Bernhard (2013) – Seite 95.

587 Schäfers, Bernhard (2013) – Seite 97.

588 Mitterauer, Michael (1999) – Seite 65.

589 Mitterauer, Michael (1999) – Seite 65.

590 Mitterauer, Michael (1999) – Seite 65.

Wohnkomplexe⁵⁹¹ und auf diese Weise zeigt sich die soziale Beschleunigung im urbanen Kontext; hierbei werden auf den nächsten Seiten die Ausprägungen sozialer Kontakte und die daraus resultierenden Wohnverhältnisse im Fokus der Betrachtung stehen.

3.8.1 Die soziale Nähe vom anderen Ende der Welt

Die Ausprägungen der technischen Beschleunigung durch die Dominanz des Automobil im öffentlichen Raum⁵⁹² haben das gesellschaftliche Zusammenleben verändert und das gesellschaftliche Zusammenleben den öffentlichen Raum. Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts waren soziale Kontakte von der „door-to-door“ Gemeinschaft geprägt, jedoch verliert die Nachbarschaft an Bedeutung, wodurch auch der öffentliche Raum als Treffpunkt im direkten Wohnumfeld an Bedeutung verloren hat⁵⁹³. „Private Intimität hat die öffentliche Geselligkeit ergänzt und teilweise ersetzt“⁵⁹⁴, der Haushalt wird zur Basis der Beziehungen oder wie der kanadisch-amerikanische Soziologe Barry Wellman zusammenfasst: „Community Gets Domesticated“⁵⁹⁵. Freunde werden nach Hause eingeladen, was den Individualverkehr nochmals verstärkt und so dem öffentlichen Raum als Sozialraum weitere Attraktivität nimmt⁵⁹⁶.

Diese Gesellschaftsform der „place-to-place community“ verliert durch die neuen mobilen Telekommunikationsmittel abermals an Bedeutung und wird von der „person-to-person (and role-to-role) community“⁵⁹⁷ ersetzt. Der soziale Kontakt ist nun nicht mehr ortsgebunden, kann gar während eines sozialen Kontaktes stets wechseln. Rosa beschreibt dieses als die „Entfremdung vom Raum“, denn „Menschen, die uns sozial nahestehen, müssen uns nicht länger physisch nahe sein, und umgekehrt“⁵⁹⁸. Auch die Funktion der sozialen Kontakte hat sich in diesem Zusammenhang scheinbar gewandelt,

591 Castells, Manuel (1977) – Seite 33f.

592 Vgl. Harvey, David (2013) – Seite 140.

593 Vgl. Straus, Florian / Höfer, Renate (2005) – Seite 483f.

594 Straus, Florian / Höfer, Renate (2005) – Seite 484.

595 Wellman, Barry (2001) – Seite 6.

596 Vgl. Straus, Florian / Höfer, Renate (2005) – Seite 484.

597 Vgl. Straus, Florian / Höfer, Renate (2005) – Seite 485.

598 Rosa, Hartmut (2013) – Seite 123.

da „sich Personen immer stärker nur in partialen Rollen und Interessen“ begegnen und somit „nur Ausschnitte des anderen und niemand mehr den anderen genau kennt“⁵⁹⁹. Wellman spricht hierbei vom „Rise of Networked Individualism“⁶⁰⁰.

Diese veränderten sozialen Kontakte haben nicht nur, wie gezeigt, Auswirkungen auf das direkte nachbarschaftliche Wohnumfeld und den öffentlichen Raum, sondern auch insgesamt auf die Wohnverhältnisse, die Größe der Wohnungen, deren Lage innerhalb der Stadt und der Wohnungsausstattung, wie im folgenden Abschnitt näher dargestellt wird.

3.8.2 >>Zwei Zimmer, Küche, Bad<< und andere Wohnkonzepte

Nicht nur die nachbarschaftliche Gemeinschaft und die Konzentration auf die private Ebene im Bereich des allgemeinen sozialen Kontaktes haben sich unter dem Einfluss von sozialer Beschleunigung verändert und so auf den städtischen Raum und Urbanität eingewirkt, sondern auch die private Ebene in Form des familiären Zusammenlebens selbst sowie die Zunahme von Einpersonenhaushalten haben zu starken Veränderungen im städtischen Kontext geführt.

Zunächst sei an dieser Stelle nochmals auf das schon zu Beginn dieses Abschnitts beschriebene Phänomen des gestiegenen Heiratsalters⁶⁰¹ und der sogenannten Lebensabschnittspartnerschaft⁶⁰² aufgrund einer gestiegenen Scheidungsquote erinnert. Beide Erscheinungsformen führen jeweils für sich zu einem gesamtgesellschaftlichen Wohnflächenanstieg in Form von mehr Singlehaushalten. Denn in der Altersspanne der jungen Erwachsenen ist nunmehr nach vielen Jahren des immer späteren Auszuges aus der elterlichen Wohnung⁶⁰³ eine Trendwende zu erkennen, die ebenfalls in einer Zunahme von Singlewohnungen mündet. Zwar sind die Daten

599 Alle: Straus, Florian / Höfer, Renate (2005) – Seite 485.

600 Wellman, Barry (2001) – Seite 7.

601 Vgl. Trauner, Sandra (2015).

602 Vgl. Imhof, Maria (2013) – Seite 58.

603 Vgl. Bielicki, Jan (2016).

in Deutschland angesichts einer deutlich verlängerten Ausbildungszeit durch kontinuierlich steigende Abiturienten-⁶⁰⁴ und Studierendenzahlen⁶⁰⁵ nicht in einem längeren historischen Kontext zu betrachten, jedoch bei Kontemplation auf die jüngste Vergangenheit ist diese Tendenz zu erkennen. Wohnten „Ende der Neunzigerjahre [...] mehr als 40 Prozent der 25-jährigen Männer im Elternhaus“⁶⁰⁶, waren es 2014 nur noch rund 36 Prozent⁶⁰⁷ und „somit widersprechen die Zahlen der allgemeinen Wahrnehmung“⁶⁰⁸. Jedoch ziehen die jungen Erwachsenen nicht mehr direkt aus dem elterlichen Haushalt in die erste partnerschaftliche Wohnung, sondern gründen zumeist Einpersonenhaushalte. Dieses hat enorme Auswirkungen auf den durchschnittlichen Wohnflächenverbrauch pro Person, da dieser bei Haushalten, in denen Paare ohne Kinder wohnen bei 48,7 m² pro Person beträgt, wohingegen Einpersonenhaushalte in Form von Singlehaushalten eine durchschnittliche Wohnfläche von 69,6 m² pro Person beinhalten⁶⁰⁹.

Aber auch die Zunahme an Scheidungen hat, wie schon die Einpersonenhaushalte, Auswirkungen auf den durchschnittlichen Wohnflächenverbrauch. Denn entweder entstehen nach Auflösung der Bindung zwei neue Einpersonenhaushalte oder es kommt auf Grund von Kindern in der Beziehung zu neuen Einelternfamilien. So lag der Anteil der Einelternfamilie 2015 bei 24 Prozent⁶¹⁰, oder anders ausgedrückt wächst jedes vierte Kind bei nur einem Elternteil auf. Hierbei ist die Wohnfläche einer Familie mit zum Beispiel einem Kind pro Person durchschnittlich 35 m² groß, wohingegen Einelternfamilien mit ebenfalls einem Kind durchschnittlich 39,2 m² pro Person beanspruchen⁶¹¹. Eine Scheidung mit Kindern kann weitergehend zur Folge haben, dass das Kind beziehungsweise die Kinder zu Besuchszwecken neben dem eigentlichen eigenen Kinderzimmer ein weiteres Kinderzimmer beim getrennt lebenden Elternteil besitzt, welches abermals den Wohnflächenverbrauch erhöht.

604 Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2016b) – Seite 84.

605 Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2016b) – Seite 90.

606 Bielicki, Jan (2016).

607 Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2016b) – Seite 55.

608 Leibert, Tim (2017) – Seite 1.

609 Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2011).

610 Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2016a) – Seite 52.

611 Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2011).

Auch das Phänomen der multilokalen Haushalte⁶¹², auch multilokale Residentialität genannt⁶¹³, also Haushalte, die zumeist auf Grund des vom Hauptwohnsitz weit entfernten Arbeitsplatzes und der durch soziale Beschleunigung geforderten Flexibilität der Arbeitnehmenden⁶¹⁴, einen zweiten Wohnsitz in dessen Nähe besitzen, welche zumindest für die Zeit der Arbeitswoche weitere Einpersonenhaushalte darstellen, jedoch an Wochenenden und zur Urlaubszeit leer stehen, soll hier betrachtet werden. Dieses führt nicht nur zur Aufhebung der zur Definition einer „klassischen Familie“ gehörenden „Kopräsenz und Kontinuität“⁶¹⁵ durch „räumliche Entgrenzung von Arbeit und Familie“⁶¹⁶, sondern neben den schon bekannten Co-Working⁶¹⁷ Angeboten, also der Möglichkeit der Miete eines Arbeitsplatzes für einige Stunden, Tage oder Monate zum Konzept des Boardinghouse, „international auch Serviced Apartments genannt“, welches auf ein „>>Wohnen auf Zeit<< im vollmöblierten Appartement“ ausgelegt ist und „maximal sechs Monate belegt werden“⁶¹⁸ darf. Den vermeintlichen von Arbeitgeberseite gewünschten Höhepunkt dieser Entwicklung⁶¹⁹ stellen hierbei Co-Living Projekte dar, die „die Grenzen zwischen Berufswelt und Privatleben unwiderruflich“ einreißen durch „die restlose Vermischung von Privatem und Beruflichem“⁶²⁰, also dem gemeinschaftlichen Leben am Arbeitsplatz und dem Arbeiten am Wohnort und dann in einem „Work-Life-Blending“ enden kann⁶²¹.

Als letztes Phänomen, welches in diesem Kontext der sozialen Beschleunigung und daraus resultierend zu einem gestiegenen Wohnflächenverbrauch in Deutschland führt und so Auswirkungen auf die Städte und das Leben in ihnen hat, wird noch auf den demographischen Wandel kurz eingegangen. Hierbei ist jedoch weniger das Erreichen eines jeweils individuell höheren Alters als auch der gesamtgesellschaftliche Anstieg der Altersstruktur als Auslöser eines gestiegenen Wohnflächenbedarfs relevant, sondern der

612 Vgl. Petzold, Knut / Weiske, Christine / Diana, Zierold (2009).

613 Vgl. Duchene-Lacroix, Cedric / Paganozza, Lidia (2013).

614 Vgl. Reuschke, Darja (2009).

615 Mitterauer, Michael (1999) – Seite 65.

616 Schier, Michaela (2009) – Seite 55.

617 Vgl. Schwarz, Anna (2012).

618 Alle: Bluhme, Regina (2015).

619 Vgl. Scholz, Christian (2016).

620 Vgl. Jacobs, Luisa (2016).

621 Vgl. Scholz, Christian (2016).

Remanenzeffekt, also das Verweilen in der angestammten Wohnung, nach Auszug beziehungsweise dem Tod von weiteren Wohnungsmitgliedern, dessen Gründe wie zum Beispiel dem Wunsch nach Verbleib im angestammten Wohnumfeld oder durch Mietkostensteigerungen erzwungenen Verunmöglichen des Bezuges einer kleineren, dann aber teureren Wohnung als der derzeit bewohnten⁶²², soll in diesem Abschnitt nicht eingegangen werden. Allgemein ist der Remanenzeffekt derzeit „vor allem großflächig in den einheitlich als Familienwohngebiet entstandenen Quartieren der 1960 / 1970er Jahre ablesbar und schlägt sich nieder in den sehr hohen pro Kopf Wohnflächen der Senioren“⁶²³. So betrug der Anteil von Seniorenhaushalten 2005 rund 42 Prozent an allen Einpersonenhaushalte⁶²⁴ und dabei wohnten sie gleichzeitig mit 78,4 m² pro Person in deutlich überdurchschnittlich großen Singlehaushalten⁶²⁵. Diese Entwicklung wird sich auf Grund des schon erwähnten demographischen Wandels verstärken, denn „der Anteil der über 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung [wird] bei optimaler Prognose von heute 19 % auf 27 % steig[en] und 2050 bei 30 % liegen“⁶²⁶.

All diese Entwicklungen ließen den Anteil der Einpersonenhaushalte an der Gesamtbevölkerung wie gezeigt von 32,9 Prozent im Jahr 1991 auf 39,9 Prozent im Jahr 2011⁶²⁷ steigen und liegt aktuell bei rund 41 %⁶²⁸. Auch im Vergleich mit dem EU-Durchschnitt der bei einer Quote von Einpersonenhaushalten an allen Haushaltstypen von 33 Prozent liegt, ist dieser Wert erwähnenswert und stellt somit den am häufigsten vorkommenden Haushaltstyp in Deutschland dar⁶²⁹. Nicht zuletzt auf Grund dieser Zunahme von Einpersonenhaushalten nahm, neben der steigenden Bedeutung von Zweitwohnungen in Form der multilokalen Residentialität, dem Remanenz-Effekt und dem allgemein gestiegenen Wunsch nach mehr Wohnfläche pro Person, der Bedarf an Wohnfläche pro Mensch durchschnittlich von 16 m² im Jahr 1960 über 35 m² im Jahr 1992 auf 40 m² zu Beginn dieses

622 Vgl. Sachverständigenrat für Umweltfragen (Hrsg.) (2016) – Seite 257.

623 Mackensen, Eva von (2007) – Seite 319.

624 Mackensen, Eva von (2007) – Seite 316.

625 Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2011).

626 Mackensen, Eva von (2007) – Seite 316.

627 Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2012) – Seite 13.

628 Vgl. Mischke, Johanna (2017).

629 Vgl. Mischke, Johanna (2017).

Jahrtausends im Jahr 2002⁶³⁰ und liegt im Jahr 2014 deutschlandweit bei 47 m² je Einwohner⁶³¹. Somit stieg der durchschnittliche Wohnflächenbedarf je Bundesbürger in den letzten rund 50 Jahren um über 30 Quadratmeter.

Insgesamt ist, wie gezeigt, eine veränderte „Nachfragestruktur auf dem Wohnungsmarkt von der in den vergangenen Jahrzehnten typischen traditionellen Kleinfamilie weg“ hin zu Einpersonenhaushalten zu erkennen, wodurch „die zahlenmäßige Abnahme der Bevölkerung [...] nicht automatisch eine geringere Nachfrage nach Wohnraum“⁶³² in den Städten bedingt.

3.9 Neue Häuser braucht das Land

Nachdem zu Beginn dieses Kapitels schon die Folgen der technischen Beschleunigung am Beispiel des motorisierten Individualverkehrs zum einen durch die zunehmende Flächenversiegelung und der daraus resultierenden Ausbreitung der Städte ins Umland, aber auch für die Straße als öffentlichen Raum und Ort der Urbanität im lefebvrischen Sinne⁶³³ herausgearbeitet wurden, zeigt sich nun ein ähnliches Bild bei der Betrachtung der sozialen Beschleunigung ebenfalls unter dem Aspekt des zunehmenden Flächenbedarfs angesichts eines gestiegenen Wohnflächenverbrauchs pro Person aufgrund unterschiedlichster kurz aufgezeigter Gründe. Allen vorgestellten Bedingungen gemein ist hierbei eine Konzentration auf die private Ebene⁶³⁴ und ein Verlust an öffentlicher Geselligkeit⁶³⁵, wodurch die Stadt ihre Scharnierfunktion „als Vermittlung zwischen der globalen und der privaten Ebene“⁶³⁶ verliert. Diesen „Verlust von alltagsweltlichen Qualitäten“⁶³⁷ gilt es zu durchbrechen und es zeigt sich, wie auch schon beim Themenfeld der technischen Beschleunigung, ein Umdenken in Teilen der Gesellschaft aktuell stattzufinden, da sich immer mehr Menschen zu Baugruppen, Baugenossenschaften oder Baugemeinschaften zusammenschließen,

630 Vgl. Stieß, Immanuel (2003) – Seite 6.

631 Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2016a) – Seite 569.

632 Alle: Mackensen, Eva von (2007) – Seite 316.

633 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 25.

634 Vgl. Wellman, Barry (2001) – Seite 6.

635 Vgl. Straus, Florian / Höfer, Renate (2005) – Seite 484.

636 Schmid, Christian (2011) – Seite 31.

637 Schmid, Christian (2010) – Seite 10.

um „nicht alleine alt werden“⁶³⁸ zu müssen oder „mit Freunden Tür an Tür wohnen“⁶³⁹ zu können. Auch die Möglichkeit des preiswerteren und individuelleren Bauens⁶⁴⁰ sowie das Wohnen in einer großen Gruppe mit Gemeinschaftsraum und -aktivitäten⁶⁴¹ bis hin zum Wunsch des gemeinsamen Wohnens mit Menschen mit besonderen Bedürfnissen, wie zum Beispiel Menschen mit Behinderungen oder Demenzerkrankten werden als Gründe genannt⁶⁴². Hierbei werden die Zusammenschlüsse zunehmend durch städtische Behörden wie zum Beispiel in Hamburg⁶⁴³ in unterschiedlichster Form unterstützt und gefördert.

3.9.1 Neue Wohnkonzepte – die entschleunigte Beschleunigung

Ideen und Konzepte gibt es viele, genauso wie Wünsche und Träume, sie alle haben das Ziel eines anderen Wohnens vor Augen. In neuerer Zeit, vor Allem jedoch ab etwa 2010, gibt es auf dem Wohnungsmarkt in zentralen Lagen in deutschen Groß- und Universitätsstädten eine neue Ausrichtung bezüglich der Wohnungsgröße bei der Errichtung von Neubauprojekten. Auf den ersten Blick könnten diese neuen Wohnkonzepte wie es zum Beispiel „Micro-Apartment“, im deutschen Sprachraum auch gelegentlich „Mikro-Apartment“ geschrieben oder „Microflat“, darstellen, welche auf Grund ihres deutlich geringeren Flächenbedarfs zwischen zum Teil unter 20 m² pro Wohneinheit⁶⁴⁴ im Bereich des Wohnflächenverbrauchs äußerst attraktiv wirken, jedoch weiterhin dem Grundgedanken der Fokussierung auf die private Ebene folgen. Auch die neue Form der City-Apartments mit einer Größe pro Wohneinheit zwischen 31 m² bis 60 m² ⁶⁴⁵ müsste in diesem Zusammenhang Erwähnung finden, da auch diese Wohnungen den aktuellen durchschnittlichen Wohnflächenverbrauch in Deutschland pro Person von schon erwähnten etwa 46,5 m² ⁶⁴⁶ zum Teil deutlich unterschreiten, aber

638 Lanwert, Hayke (2014).

639 Lanwert, Hayke (2014).

640 Vgl. Thinius, Frank (2007).

641 Vgl. Golombek, Nina (2017).

642 Vgl. Golombek, Nina (2017).

643 Vgl. Hamburgische Investitions- und Förderbank (Hrsg.) (2017).

644 Vgl. Hänsel, Viktoria (2017).

645 Vgl. Kammer, Frank (2016).

646 Vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2016b).

ebenfalls die öffentliche Geselligkeit⁶⁴⁷, also den Austausch im öffentlichen Raum, die Belebung der Straße und den Kontakt unterschiedlichster Menschen und Bevölkerungsgruppen, nicht fördern.

Diese Entwicklungen auf dem deutschen Immobilienmarkt könnten nun auf den ersten Blick als technische Entschleunigung auf Grund ihres verringerten Wohnflächenverbrauches pro Bewohner angesehen werden. Bei genauerer Betrachtung muss jedoch konstatiert werden, dass es sich eben mitnichten um einen Wandel auf dem Immobilienmarkt handelt, sondern es sich vielmehr um die Erschließung neuer Märkte handelt. Werden doch zum Beispiel am Hamburger Hühnerposten diese neuen als studentische „Micro-Apartments“ beworbenen „möblierten etwa 21-Quadratmeter großen Apartments >>ab 500 Euro Kaltmiete<<“⁶⁴⁸ angeboten. Dieses entspricht etwa 23,80 € pro Quadratmeter und übertrifft so den ohnehin schon hochpreisigen Hamburger Wohnungsmarkt mit seiner Durchschnittsmiete für einen Neubau in dieser Lage von etwa 14 € noch deutlich⁶⁴⁹. Diese Wohnungen sind somit lediglich auf Grund ihrer geringen Wohnfläche überhaupt noch adäquat am Wohnungsmarkt zu platzieren und dienen so einzig einer weitergehenden Kapitalisierung und damit auch einer weitergehenden Verdrängung und Segregation auf dem Wohnungsmarkt und stellen somit eben keine Reaktion auf die soziale Beschleunigung oder gar ein Zurückdrängen des Tauschwertes⁶⁵⁰ dar, wie es Lefebvres „urbane Revolution“⁶⁵¹ fordert.

Jedoch gibt es als eine Art „Gegenbewegung“ auf die gesamtgesellschaftliche soziale Beschleunigung auch Ideen und Konzepte, die, wenn auch zum Teil noch im Versuchs- oder Laborstadium, in Deutschland Anwendung finden und im Folgenden kurz vorgestellt werden. Übergeordnet sind sie alle der „Tiny-House-Bewegung“⁶⁵², beziehungsweise da sie aus dem englischsprachigen Raum kommen, des „Small-House-Movements“⁶⁵³ und des „Tiny-House-Movements“⁶⁵⁴ zuzuordnen. Hauptantrieb der an der

647 Vgl. Straus, Florian / Höfer, Renate (2005) – Seite 484.

648 Gasdorf, Ulrich (2015).

649 Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.)(2015).

650 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 180.

651 Schmid, Christian (2011) – Seite 146.

652 Vgl. Averagesch, Sophia (2017).

653 Vgl. Small House Society (Hrsg.) (2017).

654 Vgl. Mitchell, Ryan (2014).

Bewegung Mitwirkenden scheint sowohl in den Vereinigten Staaten von Amerika⁶⁵⁵, das als das Ursprungsland dieser Entwicklung anzusehen ist, als auch in Deutschland⁶⁵⁶ zunächst eine Reaktion auf steigende Miet- und Eigentumspreise zu sein, aber ebenfalls „soll ein Haltungswechsel erreicht werden: weg von gigantischen Einfamilienhäusern [...] hin zum Wesentlichen“⁶⁵⁷ und „damit auch räumlich dem Entschleunigungs-Trend“⁶⁵⁸ entsprechen. Zwar ist dieser „Entschleunigungs-Trend“ hierbei zunächst nur auf einen geringeren Raumbedarf und somit einen verringerten Konsum ausgelegt, jedoch gibt es innerhalb der „Tiny-House-Bewegung“ auch Konzepte, die weitere Aspekte der sozialen Beschleunigung aufgreifen, wie zum Beispiel die vom Berliner Architekten Van Bo Le-Mentzel im Jahr 2015 mitkonzipierte „100-Euro-Wohnung“⁶⁵⁹; der Name bezieht sich auf den Mietpreis einer derartigen 6,4 Quadratmeter großen Wohneinheit inklusive Heizkosten und Internet-Anschluss⁶⁶⁰, die mittlerweile seit März 2017 als Teil des sogenannten „Bauhaus Campus Berlin [, welches als] ein künstlerisches Experiment am Bauhaus-Archiv / Museum für Gestaltung, Berlin“ entsteht und „neue Wege in der Bildungs- und Baukultur“⁶⁶¹ sucht. Neben der „100-Euro-Wohnung“ bilden nun weitere unterschiedliche Entwürfe aus der Tiny-House-Bewegung, die zu einer Gruppe zusammengestellt wurden, „Möglichkeitsräume für demokratische Utopien von Menschen mit und ohne deutsche Staatsangehörigkeit“, wobei „gemeinsam studiert, gebaut und über neue und gerechtere Formen des Miteinanders geforscht“⁶⁶² werden soll.

Ursprünglich ward die Idee von Le-Mentzel, mehrere der „100-Euro-Wohnungen“ zu einer größeren Einheit, dem „Co-being House“⁶⁶³, zusammenzufassen, deren „Mitte ein 42 Quadratmeter großer Gemeinschaftsbereich, der >>Co-Being Space<<“⁶⁶⁴ bilden sollte. Insgesamt soll es nach Le-Mentzels Plänen als „Mehrgenerationenhaus, in dem Junge und Alte, Reiche und Arme,

655 Vgl. Sardar, Zahid (2016).

656 Vgl. Steger, Johannes (2016).

657 Goetz, Ivo (2015).

658 Vgl. Matzig, Gerhard (2016).

659 Müller, Silke (2017).

660 Vgl. Klages, Robert (2016).

661 Alle: Bauhaus Campus Berlin (Hrsg.) (2017).

662 Alle: Bauhaus Campus Berlin (Hrsg.) (2017).

663 Müller, Silke (2017).

664 Vgl. Steger, Johannes (2016).

Familien und Singles zusammenleben“⁶⁶⁵, konzipiert sein, eine Idee die im Cubity, einem Plusenergiehaus⁶⁶⁶ der „Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte“ und unter Vermietung des „Studentenwerk Frankfurt“⁶⁶⁷, versuchsweise für den Zeitraum 2016 bis 2019 in Niederrad eine erste Umsetzung erfährt⁶⁶⁸. Ausgewählt für das „Pop-Up-Wohnen“, welches „von Architekturstudenten der Technischen Universität (TU) Darmstadt unter der Leitung von Prof. Anett-Maud Joppien und Prof. Manfred Hegger“⁶⁶⁹ entworfen worden ist, wurden „Studenten mit und ohne Fluchterfahrung“ und begleitet wird das Projekt von einem Soziologen ebenfalls von der TU Darmstadt⁶⁷⁰. Das Cubity besteht aus zwölf rund sieben Quadratmeter großen Wohneinheiten, ausgestattet mit Einbaumöbeln, wie zum Beispiel Bett und Schreibtisch sowie eigener Nasszelle, welche sich „um den Zentralen >>Marktplatz<<“⁶⁷¹ anordnen. Dieser Gemeinschaftsraum dient dem Kochen, Essen, Lernen und dem sozialen Austausch⁶⁷². Laut den Architekten des „Cubity“ soll die „drastische Reduktion des Individualraums zugunsten großer, attraktiver Gemeinschaftsflächen [dem] Phänomen der Vereinsamung in den großen Wohnheimen“⁶⁷³ entgegenwirken. Ein Konzept, das scheinbar funktioniert, denn der Bewohner Yannic Bakhtari „schätzt den intensiven Kontakt mit den anderen Bewohnern des Cubity sehr“, welcher dem Umstand geschuldet ist, dass „die Zimmer halt so klein [seien], dass einem irgendwann die Decke auf den Kopf fällt [...]. Deswegen ist man gezwungen, mit den anderen Kontakt zu haben“⁶⁷⁴.

Insgesamt bleibt jedoch abzuwarten, ob und wenn dann inwiefern der medial ausgerufene Boom⁶⁷⁵ der „Tiny-House-Bewegung“ zukünftig in größeren Teilen der Gesellschaft ankommen mag und sich eventuell sogar auf einen deutlich verringerten Wohnflächenverbrauch pro Bundesbürger auswirken könnte. Auch bleibt abzuwarten, ob es zu einem geselligeren und auf

665 Kassel, Dieter / Le-Mentzel, Van Bo (2017).

666 Vgl. Murr, Günter (2017).

667 Vgl. Schulze, Rainer (2016).

668 Vgl. Lorenz, Julia (2016).

669 Alle: Lorenz, Julia (2016).

670 Vgl. Welp, Christian (2017).

671 Lorenz, Julia (2016).

672 Vgl. Lorenz, Julia (2016).

673 Welp, Christian (2017).

674 Alle: Welp, Christian (2017).

675 Vgl. Goetz, Ivo (2015).

Inklusion aller Bevölkerungsgruppen am gesamtgesellschaftlichen Leben im öffentlichen Raum ausgerichteten Wohnen, also einem Wohnen im Sinne des lefebvrischen *habiter*⁶⁷⁶ führt, oder ob die „Bewegung“ nur eine Reaktion auf steigende Miet- und Eigentumspreise bleibt. Dieses alles kann jedoch zum jetzigen Zeitpunkt auf Grund der als experimentellen Stadiums zu bezeichnenden Phase der Verbreitung des Konzeptes in Deutschland wohl noch nicht einmal gemutmaßt werden.

3.9.2 Cittaslow – eine gemütliche Marketingkampagne

Als „Entschleunigungsinseln“ oder „Entschleunigungsasen“⁶⁷⁷ können die 236 Mitgliedsstädte des auf „globale Expansion“⁶⁷⁸ ausgerichteten Netzwerks „internazionale delle citta del buon vivere – Cittaslow“, oder kurz „Netzwerk Cittaslow“ verteilt auf 30 Länder rund um den Globus, angefangen bei Australien über China, Südafrika, den Vereinigten Staaten von Amerika bis hin zu Island und Kolumbien⁶⁷⁹ angesehen werden. Auch in Deutschland sind mittlerweile 17 Städte „in den ausgesuchten Kreis“⁶⁸⁰ der Mitglieder der „Vereinigung der lebenswerten Städte in Deutschland – Cittaslow“⁶⁸¹ aufgenommen worden. Entstanden ist dieses Netzwerk Ende der 1990er Jahre in Italien unter anderem aus dem Gedanken heraus, „sich nicht länger dem >>höher, schneller, weiter<< Konkurrenzkampf mit anderen Städten aussetzen“⁶⁸² zu wollen und Bedingung zur Aufnahme⁶⁸³ ist neben einer Einwohnerzahl von unter 50 000 Menschen die Erfüllung eines sieben Obergruppen umfassenden Kriterienkatalogs⁶⁸⁴.

Laut Satzung liegt der Fokus der „Cittaslow“ hier nicht nur auf dem Aspekt des „Umweltschutz, sondern ganz im Sinne nachhaltiger Entwicklung [geht es] um eine gewinnbringende Kombination der Faktoren Umweltschutz,

676 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 46.

677 Alle: Rosa, Hartmut (2005) – Seite 143.

678 Schmidt, Hanna (2009) – Seite 41.

679 Vgl. Cittaslow International (Hrsg.) (2017b).

680 Orth, Stephan (2007).

681 Vereinigung der lebenswerten Städte in Deutschland – Cittaslow (Hrsg.) (2017a).

682 Schmidt, Hanna (2009) – Seite 5.

683 Zum Aufnahmeverfahren vgl. Schmidt, Hanna (2009) – Seite 28ff.

684 Vgl. Vereinigung der lebenswerten Städte in Deutschland – Cittaslow (Hrsg.) (2017b).

wirtschaftlicher Aufschwung und sozialer Gemeinschaft“, weshalb Knox und Mayer in ihrer Analyse der Cittaslow-Bewegung zu dem Ergebnis kommen, dass sie die „three E's of sustainability“ „environment“, „economy“ und „equity“ – in Deutschland unter dem Namen des „3-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit“ bekannt, als erfüllt ansehen, auch wenn „equity“ im Kriterienkatalog zwar nicht ausdrücklich benannt, aber aus Sicht der Autoren durch den „focus on local products“ erfüllt sei⁶⁸⁵. Auch finden beide „Formen intentionaler Entschleunigung“⁶⁸⁶ in der Idee der „Cittaslow“ ihren Widerhall, denn zum einen sollen angebotene Kurse, ganz im Sinne der „Entschleunigung als Akzelerationsstrategie“⁶⁸⁷ die stressgeplagten Großstadttouristen entspannen und zum anderen ist zumindest dem „Marketingkonzept“ folgend eine „(absichtliche) Entschleunigung als Ideologie“⁶⁸⁸ dem Grundgedanken nicht abzusprechen. Der Fokus dürfte dennoch auf der Bewerbung der Mitgliedsregionen „als eigenständige Marke“ liegen, um „mit Hilfe eines integrierten Stadtmarketings“ „Marktnischen erobern“ und „Arbeitsplätze schaffen“⁶⁸⁹ zu können, wie es auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Jahr 2013 so sah. In einem Beitrag im Journal >>Lebendige Stadt<<⁶⁹⁰ kritisiert die Autorin Andrea Peus, dass das „Gütesiegel“ Cittaslow mit seinem „prägnanten Schneckenlogo [...] eine wirkungsvolle Marketingstrategie“⁶⁹¹ darstellen würde. Eine Position, die der damalige Sprecher der deutschen „Cittaslow-Bewegung“ und gleichzeitige Bürgermeister von der „Cittaslow Mitgliedsstadt“ Hersbruck unter dem Verweis der Konkurrenz zur nahegelegenen Großstadt Nürnberg, nicht leugnen möchte⁶⁹².

Daher kann abschließend zusammengefasst werden, dass das „Netzwerk Cittaslow“ zwar alles dafür in Bewegung setzt, um den Eindruck einer auf

685 Vgl. Knox, Paul /Mayer, Heike (2006b) – Seite 327f.

686 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 146.

687 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 149.

688 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 146.

689 Alle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2013) – Seite 48.

690 Die Hamburger Stiftung „Lebendige Stadt“ mit ihrem Journal „>>Lebendige Stadt<<“, Broschüren, Wettbewerben und Förderungen von Projekten im öffentlichen Raum“ steht in engem personellen und finanziellen Verhältnis zum Hamburger Immobilienunternehmen „ECE Projektmanagement“, einem europaweit agierenden Entwickler und Betreiber von Handels-, Dienstleistungs- und vor allem Einkaufszentren. Diese wiederum ist sowohl personell als auch über eine Holding der Familie Otto eng mit der „Otto Group“, einem der größten Handelskonzerne der Welt, verbunden.

691 Alle: Peus, Andrea (2007).

692 Vgl. Peus, Andrea (2007).

Entschleunigung und dem Widesetzen gegen den allgemein vorherrschenden Konkurrenzkampf ausgerichtetes Insel der Entspannung zu etablieren, es sich aber doch nur um die Erlangung einer besseren Marktposition gegenüber den anderen Mitbewerbern in Form von Anwerbung neuer Touristen, Arbeitsplätze und Bewohner gegenüber konkurrierenden Städten handelt und somit nicht als Lösung des Problems der Beschleunigung im urbanen Kontext dienlich ist.

3.10 Von der Suche nach dem guten Leben und der Entfremdung

Hartmut Rosa hat seine Arbeit zum Thema Beschleunigung und Entfremdung im Jahr 2013 mit „der Frage nach dem guten Leben – und der Frage danach, warum wir eigentlich kein gutes Leben haben“⁶⁹³ begonnen. Auch diese Arbeit befasst sich in einem weiteren Sinne mit „der Frage nach dem guten Leben“, jedoch konkretisiert auf den städtischen Raum. Hartmut Rosa vertritt in diesem Zusammenhang die These, dass „soziale Beschleunigung in ihrer gegenwärtigen, >>totalitären<< Form zu schwerwiegenden und empirisch beobachtbaren Formen der sozialen Entfremdung führt, die als die größten Hindernisse begriffen werden können, die der Verwirklichung einer modernen Konzeption des >>guten Lebens<< in spätmodernen Gesellschaften entgegenstehen“, wobei er die „Entfremdung als „Negation des guten Lebens“⁶⁹⁴ begreift.

Bezogen auf „das Urbane“ aus der Perspektive von Henri Lefebvre stellt das „Recht auf Stadt“ inklusive der schon vorgestellten weiteren Forderungen, wie dem Recht auf Zentralität, auf Differenz, auf Mediation und abschließend auf Freiheit zusammenfassend einen Kampf um Teilhabe und somit im übertragenden Sinne ein Aufbäumen gegen „die Entfremdung“ dar und folglich dem „totalitären“ Anspruch der Beschleunigung entspricht. Infolgedessen wird an dieser Stelle interpretiert, dass auch Lefebvre auf der Suche „nach dem guten Leben – und der Frage danach, warum wir

⁶⁹³ Rosa, Hartmut (2013) – Seite 7.

⁶⁹⁴ Alle: Rosa, Hartmut (2013) – Seite 10.

eigentlich kein gutes Leben haben“⁶⁹⁵ war und ebenfalls „die Entfremdung“ in Form von unterschiedlichen gesellschaftlichen Ausschlussmechanismen wie beispielsweise dem „Zugang zu den politischen und strategischen Debatten“⁶⁹⁶ oder der Möglichkeit „des Zusammentreffens, des Sich-Erkennens und Anerkennens und der Auseinandersetzung“⁶⁹⁷, als dessen Ursprung erkannte, auch wenn er dieses so nicht klar benannte.

Wie kann also zusammenfassend „die Frage nach dem guten Leben“ bezogen auf „das Urbane“ beantwortet werden. Mohandas Karamchand Gandhi, besser bekannt unter dem Namen Mahatma Gandhi, befand: „Es gibt wichtigeres im Leben, als beständig dessen Geschwindigkeit zu erhöhen“⁶⁹⁸ und so muss auch im städtischen Kontext auf Basis dieser Dissertation konstatiert werden, dass eine stetige Beschleunigung sowohl im technischen wie auch im sozialen Bereich wohl nicht den Weg zum „guten Leben“ beschreibt, sondern eher in Form eines Strudels „die Entfremdung“ von jenem darstellt. Wie aufgezeigt, bedarf sowohl technische Beschleunigung von Entwicklung zu Entwicklung und von Produktgeneration zu Produktgeneration, wie auch soziale Beschleunigung ausgeprägt in einer Fokussierung auf eine immer enger gefasste private Ebene, die schlussendlich bei der Konzentration auf das jeweilige Individuum endet und bei in beiden Fällen gleichzeitig steigenden Ansprüchen, stets mehr Raum. Da Raum jedoch ein knappes Gut darstellt, bedeutet diese vermehrte Rauminanspruchnahme in einer kapitalistisch organisierten Gesellschaft, die den Wert einer Ware auf Basis von Angebot und Nachfrage bestimmt und Städten, die den Zwängen des Tauschwertes unterworfen sind⁶⁹⁹, den Ausschluss von ganzen Bevölkerungsgruppen auf Grund von zu geringem ökonomischen Kapital⁷⁰⁰. Hartmut Rosa hingegen analysiert die Zeit als ebenfalls knappes Gut⁷⁰¹ und identifiziert die Beschleunigung als „einen unentrinnbaren, in die materialen Strukturen der Gesellschaft eingelassenen

695 Rosa, Hartmut (2013) – Seite 7.

696 Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (2011) – Seite 8.

697 Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (2011) – Seite 8.

698 Skupy, Hans-Horst (Hrsg.) (2008) – Seite 573.

699 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 180.

700 Vgl. Bourdieu, Pierre (1983).

701 Vgl. Rosa, Hartmut (2013) – Seite 474f.

Sachzwang“ des „System[s] der kapitalistischen Wirtschaft“⁷⁰², wobei laut Rosa nicht Entschleunigung die Lösung darstellt⁷⁰³, sondern Formen von Resonanz und einer anderen Weltbeziehung⁷⁰⁴.

Für Lefebvre ist die, wie schon mal dargelegt, durch eine „urbane Revolution“⁷⁰⁵ herbeigeführte „Veränderung der gesellschaftlichen Praxis“, bei der der „Gebrauchswert [...] wieder die Oberhand“⁷⁰⁶ gewinnt, die einzige Möglichkeit, damit das „Urbane, Ort der Begegnungen und des Zusammenlaufens von Kommunikationen und Informationen, [...] Ort der Begierde, permanentes Ungleichgewicht, Sitz der Auflösung von Normalitäten und Beschränkungen, Augenblick des Spielerischen und Unvorhersehbaren“⁷⁰⁷ wieder hergestellt wird, damit so die Orte verwendet und Begegnungen ermöglicht⁷⁰⁸ werden.

Nachfolgend wird im kommenden Kapitel nun die Hamburger Hafencity als „Europas größtes innerstädtisches Stadtentwicklungsprojekt“⁷⁰⁹ und als „Stadt des 21. Jahrhunderts“⁷¹⁰ auf Basis technischer und sozialer Beschleunigung betrachtet und im zugrunde gelegten Verständnis von Urbanität analysiert.

702 Rosa, Hartmut (2013) – Seite 257f.

703 Vgl. Rosa, Hartmut (2016) – Seite 13.

704 Vgl. Rosa, Hartmut (2016).

705 Schmid, Christian (2011) – Seite 146.

706 Alle: Lefebvre, Henri (1968) – Seite 180.

707 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 122.

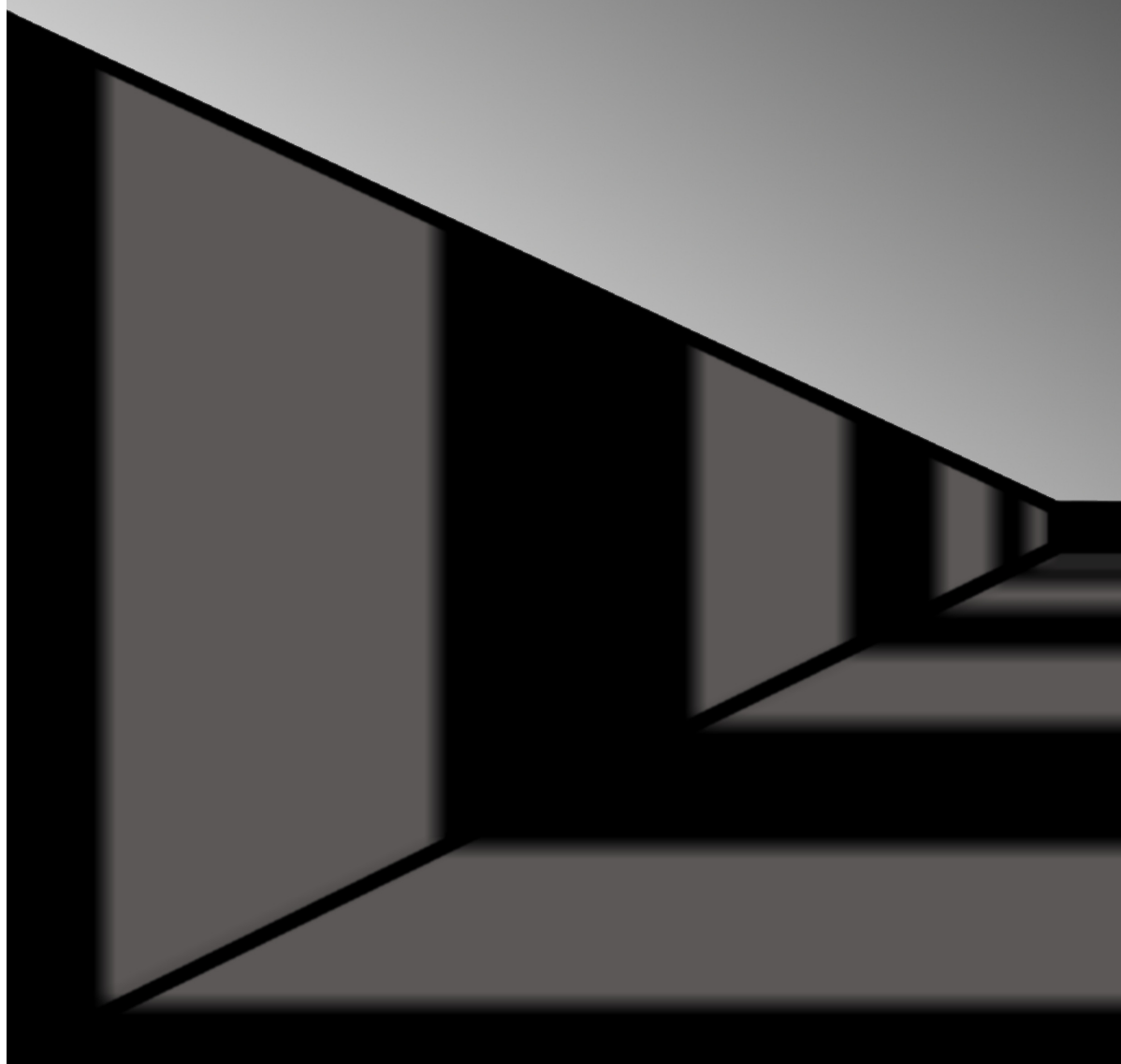
708 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 121f.

709 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2016a) – Seite 10.

710 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017b) – Seite 1.

4

Hamburg-HafenCity – "Stadt des 21. Jahrhunderts"



4. Hamburg-HafenCity – „Stadt des 21. Jahrhunderts“

Das nachfolgende vierte und somit auch letzte Kapitel im Hauptteil dieser Dissertation dient der Übertragung der in den vorangegangenen Abschnitten herausgearbeiteten Ergebnisse bezüglich Urbanität im lefebvrischen Sinne und der Ausprägung jener unter dem Ein-Druck von technischer und sozialer Beschleunigung am Beispiel der „HafenCity Hamburg“. Das Stadtentwicklungsprojekt HafenCity Hamburg wird hierbei unter Zuhilfenahme von Marketingslogans wie zum Beispiel „Stadt des 21. Jahrhunderts“⁷¹¹ oder auch „Modellstadt für nachhaltiges ökologisches Bauen“⁷¹² international als „visionäres Zukunftsprojekt“⁷¹³ beworben und bildet dabei gleichzeitig das Bindeglied der im ersten Kapitel unter der Überschrift „Hamburg als Showplatz und Spielwiese von Imagekampagnen und Entwicklungskonzepten“ dargestellten Leitideen der Hamburger Politik und Verwaltung sowie vielen Gewerbetreibenden und Organisationen. Dieser neue Stadtteil verbindet als „eines der bedeutendsten Waterfront-Entwicklungsprojekte weltweit“⁷¹⁴ und „Europas größtes innerstädtisches Stadtentwicklungsprojekt“⁷¹⁵ die vorgestellten Planungskonzepte, angefangen beim „Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“⁷¹⁶ bis zur Herausbildung der „Marke Hamburg“⁷¹⁷. Darüber hinaus bildet die HafenCity den „Ausgangspunkt für den >>Sprung über die Elbe<<“⁷¹⁸ und das ebenfalls unmittelbar östlich beginnende Entwicklungsgebiet „Stromaufwärts an Elbe und Bille“⁷¹⁹, welches gleichermaßen durch die HafenCity Hamburg GmbH betreut wird⁷²⁰. Auch diente die HafenCity neben den Projekten der Internationalen Bauausstellung und dem Parkgelände der Internationalen Gartenschau als Vorzeigeprojekt Hamburgs zur „Europäischen

711 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017b) – Seite 1.

712 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2009).

713 Twickel, Christoph (2010) – Seite 39.

714 Heineberg, Heinz (2017) – Seite 264.

715 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2016a) – Seite 10.

716 Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle (Hrsg.) (2002) – Seite 4ff.

717 Vgl. Hamburg Marketing (Hrsg.) (2017).

718 Freytag, Michael (2005) – Seite 7.

719 Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2014) – Seite 15.

720 Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2014) – Seite 4.

Umwelthauptstadt 2011⁷²¹ und zur Ausarbeitung der Idee der „Smart City Hamburg“⁷²². Bei den Bewerbungen Hamburgs um die Ausrichtung der Olympischen Sommerspiele sowohl 2012 als auch 2024 sollte die HafenCity auf Grund ihrer Lage direkt auf dem dem Olympischen Zentrum, welches auf der Elbinsel „Kleiner Grasbrook“ entstehen sollte, gegenüberliegenden Ufer der Norderelbe zum Einen als Olympisches Dorf (Bewerbung Olympische Sommerspiele 2012)⁷²³ oder zum Anderen als Besucherzentrum und Entree zu den Wettkampfstätten (Bewerbung Olympische Sommerspiele 2024)⁷²⁴ dienen. Auch stand die HafenCity im Sommer 2017 mit der im Januar 2017 mit großem Festakt eröffneten⁷²⁵ und als „landmark“⁷²⁶ konzipierten Elbphilharmonie im Rahmen des in Hamburg stattgefundenen Treffens der Staats- und Regierungschefs der Mitgliedsstaaten der „Gruppe der zwanzig wichtigsten Industrie- und Schwellenländer“ (G20-Gipfel) während des abendlich besuchten Konzertes inklusive Essens⁷²⁷ im weltweiten medialen Interesse. Der „Leuchtturm“⁷²⁸ Elbphilharmonie soll hierbei nicht nur das neue Wahrzeichen der HafenCity, sondern der ganzen Stadt⁷²⁹ werden und „als Freiheitsstatue des hanseatischen Bürgertums“⁷³⁰ laut Hamburg Marketing „Anziehungspunkt für alle Hamburger und für Gäste aus der ganzen Welt“⁷³¹ sein.

Zur Überprüfung der Ergebnisse dieser Dissertation werden nach einer kurzen „Annäherung an den Stadtteil“ in den folgenden Abschnitten die soziale Zusammensetzung, das Verkehrskonzept und die Wohnmodelle der bis zum Frühjahr 2017 fertiggestellten Bauabschnitte betrachtet, bevor im letzten Abschnitt die HafenCity als „Modell für eine neue europäische City“⁷³² und „Stadt des 21. Jahrhunderts“⁷³³ unter dem Aspekt von Urbanität

721 Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2011b) – Seite 4ff.

722 Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hrsg.) (2017).

723 Vgl. Hamburg für Spiele 2012 (Hrsg.) (2012) – Seite 43.

724 Vgl. Rehmann, Marc-Oliver (2015).

725 Vgl. Theurich, Werner (2017).

726 HamburgMusik (2017).

727 Norddeutscher Rundfunk (Hrsg.) (2017).

728 Isermann, Enno (2017).

729 Vgl. Iken, Matthias (2017).

730 Beyer, Susanne / Festenberg, Nikolaus von / Matussek, Matthias (2006).

731 Ruß, Natalie (2017).

732 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2016a) – Seite 10.

733 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017b) – Seite 1.

unter dem Ein-Druck von technischer und sozialer Beschleunigung kurz rezensiert wird. Zu bedenken ist hierbei jedoch, dass zwar medial schon seit 2009 damit geworben wird, dass „die Hälfte aller geplanten Bauten in der Hafencity fertig“⁷³⁴ seien, dies jedoch auf den geringen Umfang der ersten Baukörper zurückzuführen ist. Tatsächlich sind selbst bis zum Frühjahr 2017 von den geplanten 2 506 000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche⁷³⁵ erst rund 790 250 Quadratmeter Bruttogeschossfläche⁷³⁶ fertiggestellt. Zugegebenermaßen sind zwar 62⁷³⁷ der geplanten 124 Projektfelder⁷³⁸ bebaut, jedoch nicht einmal 32 Prozent der anvisierten Bruttogeschossfläche errichtet, weshalb Aussagen bezüglich der aktuellen Bewohnerschaft, der Anzahl von Arbeitsplätzen oder auch der Nutzung von öffentlichen Flächen immer vor diesem Hintergrund bewertet werden müssen. So ist es auch nicht verwunderlich, dass von den geplanten rund 7000 Wohnungen⁷³⁹ bisher erst knapp 1800 Wohnungen⁷⁴⁰ fertiggestellt sind und so auch nur rund 2800 Menschen⁷⁴¹ in der HafenCity wohnen.

Nach Fertigstellung des gesamten Stadtteils sollen auf Basis aktueller Planung 14 000 Menschen in der Hafencity wohnen und etwa 45 000 Arbeitsplätze entstanden sein⁷⁴². Im Frühjahr 2017 arbeiten jedoch nur 12 000 Menschen in 730 Unternehmen in der HafenCity⁷⁴³. Somit werden nach planmäßiger Fertigstellung auf 100 Bewohner 321 Arbeitsplätze entfallen, was „gemessen an dem Durchschnittswert für Deutschland von 47 Arbeitsplätzen auf 100 Personen“ dazu führt, dass die HafenCity ähnlich wie „die meisten umgewandelten Gebiete nicht als Wohngebiete mit Arbeitsplätzen, sondern als Arbeitsgebiete mit Wohnbevölkerung“⁷⁴⁴ konzipiert worden ist. Der Berliner Geographieprofessor Bodo Freund vermutet als Grund für diese einseitige Überbetonung, dass „Rentabilitätsabwägungen dominieren und

734 Abu Saman, Maja (2009).

735 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c).

736 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2015a).

737 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 8.

738 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 53.

739 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 85.

740 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 8.

741 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 6.

742 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 85.

743 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 6.

744 Alle: Freund, Bodo (2006) – Seite 76.

Kommunalpolitiker mehr an Arbeits- als an Wohnbevölkerung interessiert“⁷⁴⁵ seien.

benfalls fehlen auf Grund der Fertigstellung von gerade einmal rund einem Drittel des gesamten Bauvolumens neben den schon erwähnten Bewohnern und Arbeitnehmern weitere Orte, die von Hamburgern aus anderen Stadtteilen oder von überregionalen Touristen frequentiert werden. Zwar übertrifft die Elbphilharmonie mit über 3 000 000 Besuchern in den ersten 6 Monaten nach der Eröffnung alle Erwartungen⁷⁴⁶, jedoch fehlen mit dem Einkaufszentrum „Südliches Überseequartier“, welches größtenteils bis 2021 vom französischen Projekt- und Immobilienentwickler Unibail-Rodamco erstellt und auf 86 500 Quadratmetern Einzelhandels- und Gastronomieflächen, mehreren Hotels und das für Hamburg größte Kreuzfahrtterminal⁷⁴⁷ mit kalkulierten 50 000 Besuchern am Tag⁷⁴⁸ beziehungsweise 12 000 000 Besuchern im Jahr⁷⁴⁹, sowie dem Dienstleistungs- und Gewerbezentrum „Elbbrücken“ mit dem geplanten 200 Meter hohen „Elbtower“ als östlichem Gegenpol zur Elbphilharmonie und visuellen Endpunkt der HafenCity⁷⁵⁰ zwei weitere Publikumsmagnete.

Insgesamt sollen nach Erstellung der gesamten HafenCity kalkulierte 80 000 Besucher täglich, neben den schon erwähnten 14 000 Bewohnern und 45 000 Arbeitnehmern sowie den 5000 Studierenden der HafenCity Universitäten Hamburg und den weiteren privaten Hochschulen⁷⁵¹, den Stadtteil bevölkern⁷⁵². Hierbei soll sich die HafenCity als ein „in hohem Maße öffentlicher Ort“⁷⁵³ explizit „von anderen großen Stadtentwicklungsvorhaben in Wasserlage [...] u.a. in der feinkörnigen Nutzungsmischung, dem Anspruch an Urbanität und ökologische Nachhaltigkeit, soziale Mischung und Begegnungsfähigkeit sowie einem innovativen Entwicklungsprozess“⁷⁵⁴ unterscheiden. „Urbanität“ wird von Seiten der HafenCity Hamburg GmbH

745 Freund, Bodo (2006) – Seite 75f.

746 Vgl. Hamburger Abendblatt (Hrsg.) (2017).

747 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2014a).

748 Vgl. Trümpler, Erik (2015).

749 Vgl. Dittmann, Olaf (2017).

750 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017e).

751 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 6.

752 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 8.

753 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2009).

754 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017d).

als „die (groß-)städtische Anmutung eines Stadtraums“ definiert, welche sich „grundsätzlich aus einer geeigneten städtebaulichen Struktur, aus unterschiedlichen Nutzungen innerhalb und außerhalb von Gebäuden sowie aus der Präsenz einer großen Zahl von unterschiedlichen Menschen“⁷⁵⁵ ergibt. Der Bochumer Soziologe Thomas Dörfler sieht in dieser Verwendung von „Urbanität“ eine instrumentelle Benutzung des Begriffs durch die HafenCity Hamburg GmbH und verweist unter anderem auf die der Idee von Lefebvre zuwiderlaufende soziale Exklusion, ausgedrückt in der Verwendung des Wortpaares „Unterschiedlichen Menschen“, womit >>verschiedene<< statt >>verschiedenste<< Menschen gemeint seien⁷⁵⁶. Dieses interpretiert Dörfler so, dass „der Maximalkontrast – Menschen, mit denen man nichts zu tun hat bzw. haben will – hier nicht erscheinen sollen. >>Verschiedener<< zielt auf homogenisierte Heterogenität, auf einen Minimalkonsens von Leuten ähnlicher sozialer Lage, die aber individuell genug sind, um sich alter ego gegenüber als different zu fühlen. Die radikale Andersheit oder Fremdheit, in entsprechenden Theorien Grundbedingung für Urbanität, scheint hier entgegen den Aspirationen ungewollt“⁷⁵⁷. Somit versucht die HafenCity Hamburg GmbH, die sich „als eine der städtischen Gesellschaft verpflichtete Institution – keine selektierende oder gar exkludierende Semantik leisten kann“⁷⁵⁸ scheinbar den Begriff der „Urbanität“ für dieses Projekt neu zu besetzen, um Offenheit nach außen repräsentieren zu können, ohne jedoch gleichzeitig potentielle Investoren als zu egalisierend abzuschrecken⁷⁵⁹.

Neben diesem kommunizierten Wunsch nach „der Präsenz einer großen Zahl von unterschiedlichen Menschen“⁷⁶⁰ und einer gemischten Nutzung auf Basis einer feinkörnigen Mischung der verschiedenen Nutzungsformen⁷⁶¹ wurden keine weiteren Forderungen des „Recht auf Stadt“ bezüglich der „Urbanität“ von Seiten der HafenCity Hamburg GmbH kommuniziert. Zwar gibt es im Stadtteil ein ausgeprägtes zivilgesellschaftliches Engagement,

755 Alle: HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017f) – Urbanität.

756 Vgl. Dörfler, Thomas (2011) – Seite 99.

757 Dörfler, Thomas (2011) – Seite 99.

758 Dörfler, Thomas (2011) – Seite 99.

759 Vgl. Dörfler, Thomas (2011) – Seite 99.

760 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017f) – Urbanität.

761 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017f) – Feinkörnig.

angefangen bei der „Flüchtlingshilfe HafenCity“⁷⁶² über die Initiativen „Kick'n'Plant“, eine Urban Gardening Gruppe, die sich gleichzeitig um einen Bolzplatz kümmert, und die „Freunde des Lohseparks“, die die Obstbäume im Lohsepark pflegen, ernten und die Früchte zu Saft pressen⁷⁶³, jedoch unterliegen alle Entscheidungen, wie zum Beispiel das Bespielen der öffentlichen Flächen im Rahmen des „Sommers in der HafenCity“ mit unter anderem Tanzveranstaltungen, Poetry-Slams, Lesungen oder auch einer Kinderveranstaltung unter dem Titel „BauTraum – Kinder planen und bauen“⁷⁶⁴ der HafenCity Hamburg GmbH, die in Form eines für Bauherren verpflichtenden Quartiersmanagement⁷⁶⁵ alle Veranstaltungen organisiert und durchführt. Über diese Veranstalteraufgaben hinaus soll das Quartiersmanagement neben anderen Aufgaben nachbarschaftliche Initiativen sowohl initiieren als auch fördern und „der wirtschaftlichen Prosperität der ansässigen Bewohner und Gewerbetreibenden im Gebiet dienen“⁷⁶⁶. Aber auch die „Planung und Durchführung intern und extern wirkender gemeinschaftlicher Kommunikationsauftritte“ sowie die „Förderung urbaner Strukturen“ in Form von „Gemeinschaftsaktionen lokaler Ladenbetriebe / Gewerbetreibender und Bewohner“ fallen laut „Rahmenvorgaben für das Quartiersmanagement“⁷⁶⁷ in dessen Aufgabenbereich.

Somit unterscheidet sich die HafenCity zum jetzigen Projektzeitpunkt bezüglich der Berücksichtigung technischer und sozialer Beschleunigung im urbanen Kontext trotz des Anspruches als „Modellstadt“⁷⁶⁸ und „Stadt des 21. Jahrhunderts“⁷⁶⁹ nicht von anderen Stadtentwicklungsprojekten, was im weiteren Verlauf dieses Kapitels am Beispiel der aktuellen sozialen Zusammensetzung des Stadtteils, der Verkehrsorganisation und der Wohnformen weitergehend aufgezeigt wird.

762 Vgl. Flüchtlingshilfe HafenCity (Hrsg.) (2017).

763 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017g) – Seite 10.

764 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017h).

765 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017i) – Seite 3.

766 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017i) – Seite 1.

767 Alle: HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017i) – Seite 1f.

768 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2009).

769 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017b) – Seite 1.

4.1 Wer will da schon wohnen? - soziale Zusammensetzung

Schon kurze Zeit nach Fertigstellung der ersten Bebauungen am nordwestlichen Ende der HafenCity hat sich der Begriff des „Reichenghetto“⁷⁷⁰ für den Stadtteil etabliert und bis zum heutigen Zeitpunkt hartnäckig gehalten⁷⁷¹. Dieses Image hat die HafenCity nicht zuletzt auf Grund von selbst für Hamburger Verhältnisse⁷⁷² außergewöhnlichen Mietpreisen von durchschnittlich 17,14 Euro pro Quadratmeter⁷⁷³, welcher jedoch nur von einem Immobilienvermittlungsunternehmen auf Basis eigener Daten erhoben worden ist, und Kaufpreisen für Eigentumswohnungen von durchschnittlich 8650 Euro pro Quadratmeter, wodurch die HafenCity aktuell der drittteuerste Hamburger Stadtteil nach Rotherbaum und Winterhude ist⁷⁷⁴. Jedoch sind auch Preise für Eigentumswohnungen von 15 000 Euro pro Quadratmeter wie zum Beispiel in den zum Teil noch in Bau befindlichen vier Wohntürmen am Strandkai⁷⁷⁵ beziehungsweise als Spitzenpreis bis zu 35 000 Euro pro Quadratmeter⁷⁷⁶ für „Deutschlands teuerste Wohnungen“⁷⁷⁷ in der Spitze der Elbphilharmonie erzielbar. Neben diesen Miet- und Eigentumspreisen und den hochpreisigen Gastronomiebetrieben wie zum Beispiel dem „The Tabel“, das 2016 als neuestes in Deutschland mit drei Michelin-Sternen ausgezeichnete Restaurant⁷⁷⁸, dem „Störtebeker“ in der Elbphilharmonie, dem „coast by east“ an den Marco-Polo-Terrassen und unzähligen Weiteren⁷⁷⁹, kann auch die Sozialstruktur des Stadtteils als imageprägend identifiziert werden.

So hat der durch die HafenCity Hamburg GmbH eingesetzte Stadtsoziologe Marcus Menzl die Bewohner des Stadtteils auf Basis der Ergebnisse einer Sozialerhebung „in vier Gruppen aufgeteilt, die zahlenmäßig etwa gleich stark sind“⁷⁸⁰. „Da gibt es die wohlhabenden Senioren, die sich im Alter ihren Traum vom Leben an der Waterkant erfüllt haben“⁷⁸¹ jedoch noch nicht so

770 Becker, Tobias (2010).

771 Vgl. Müller, Rainer (2016).

772 Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (2016a).

773 Vgl. Immowelt (Hrsg.) (2017).

774 Vgl. Schirg, Oliver (2017b).

775 Vgl. Gassdorf, Ulrich (2017a).

776 Vgl. Gassdorf, Ulrich (2017b).

777 Ochs, Birgit (2017).

778 Vgl. Fischer, Marlies (2015a).

779 Vgl. Fischer, Marlies (2017b).

780 Twickel, Christoph (2010) – Seite 42.

781 Twickel, Christoph (2010) – Seite 42.

alt sind, dass der Remanenzeffekt zum Tragen kommt. Die zweite Gruppe bilden die Familien der „>>Empty Nester[n]<<: Paare ab 50 Jahren aufwärts, die vorher mit Familie im Speckgürtel gewohnt haben und nun, da die Kinder aus dem Haus sind, wieder am >>urbanen Leben<< teilhaben wollen“⁷⁸². Familien mit Kindern bilden die dritte Gruppe und „kinderlose Yuppies, auch Dinks (Double income no kids) genannt“⁷⁸³ wurden durch Menzel als vierte Gruppe identifiziert.

Bei einer genaueren Betrachtung der Sozialstruktur des Stadtteils auf Basis der Erhebungen des Statistikamtes Nord aus dem Jahr 2016 fallen zunächst der geringe Anteil an Arbeitslosen von 1,6 Prozent bei einer landesweiten Arbeitslosenquote von 5,6 Prozent⁷⁸⁴ und einer Leistungsempfängerquote nach SGB II von unter einem Prozent bei Hamburg weiten 9,9 Prozent⁷⁸⁵ auf. Dieses ist nicht zuletzt auch das Ergebnis der geringen Quote an Sozialwohnungen im Stadtteil von 0,7 Prozent aller Wohnungen, wohingegen stadtweit ein Anteil von 8,8 Prozent aller Wohneinheiten Sozialwohnungen sind⁷⁸⁶.

Am deutlichsten wird jedoch das Vorurteil, dass die HafenCity ein „Reichenghetto“⁷⁸⁷ sei, am Beispiel des durchschnittlichen Einkommen je Steuerpflichtigen bedient. So betrug das durchschnittliche Einkommen je Steuerpflichtigem auf ganz Hamburg berechnet im Jahr 2010 genau 35 567 Euro, wohingegen die steuerpflichtigen Bewohner der HafenCity mit einem durchschnittlichen Einkommen von 81 470 Euro rund 130 Prozent mehr verdient haben als im Landesdurchschnitt⁷⁸⁸. Auch das Klischee, dass die Bildungschancen der jeweiligen Kinder stark abhängig sind von der sozialen Herkunft, dem Einkommen und der Bildung der Eltern⁷⁸⁹, in diesem Fall gemessen am durchschnittlichen Einkommen je Steuerpflichtigen, findet in der Sozialstruktur der HafenCity Bewohner am Beispiel des Anteil der Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe 1 in Gymnasien von über 72

782 Twickel, Christoph (2010) – Seite 43.

783 Twickel, Christoph (2010) – Seite 43.

784 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017a) – Seite 24.

785 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017a) – Seite 25.

786 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017a) – Seite 25.

787 Becker, Tobias (2010).

788 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017a) – Seite 25.

789 Vgl. Dombrowski, Rosine / Solga, Heike (2009) – Seite 13ff.

Prozent seinen Ausdruck, da landesweit nicht einmal 45 Prozent aller Kinder und Jugendlichen der Sekundarstufe 1 ein Gymnasium besuchen⁷⁹⁰.

Auch bei der Betrachtung der Altersstruktur des Stadtteils unterscheidet sich die Hafencity vom Hamburger Durchschnitt. So wirbt die HafenCity Hamburg GmbH immer wieder mit dem niedrigen Durchschnittsalter der Bewohnerschaft und dem überdurchschnittlich hohen Anteil an Kindern und Jugendlichen an der Gesamtbevölkerung⁷⁹¹, um damit das Profil des familienfreundlichen Stadtteils⁷⁹² zu schärfen⁷⁹³. Bei genauerer Betrachtung der Daten muss jedoch konstatiert werden, dass dieses ein Resultat der geringen Anzahl von Menschen über 65 Jahren und auf Grund des Remanenzeffekts im Zusammenhang mit dem noch jungen Alter des Stadtteils von sehr alten Menschen ist. Auch die unterdurchschnittliche Sterberate von 2,2 Sterbefälle pro 1000 Bewohner lässt auf einen geringen Anteil von Menschen sehr hohen Alters zurückschließen bei einer gleichzeitig hohen Geburtenrate von fast 14,7 Geburten pro 1000 Bewohner, wohingegen der Hamburger Durchschnitt bei lediglich rund 10,8 Geburten pro 1000 Bewohner liegt⁷⁹⁴. Dieses lässt auf eine überdurchschnittliche Zahl von Bewohnern mittleren Alters, also in der Phase der Familiengründung, schließen.

Insgesamt unterliegt die Entwicklung der HafenCity jedoch einer klaren Zäsur, welche aus den unterschiedlichen Mehrheitsverhältnissen in der Hamburger Bürgerschaft und dem daraus folgenden Wechsel der Senatsführungen resultiert. Die HafenCity wurde durch den Hamburger Senat zu Beginn ihrer Entwicklung von einer CDU-geführten Mehrheit unter dem Ersten Bürgermeister Ole von Beust von 2001 bis 2010 beziehungsweise von Christoph Ahlhaus ab 2010 bis 2011 durch politische Vorgaben mitgestaltet. Anschließend, nach dem Regierungswechsel ab März 2011 unter Senatsleitung der SPD mit dem Ersten Bürgermeister Olaf Scholz, fand eine grundlegende Neuausrichtung der Entwicklung des Entwicklungsprojekts statt. So verabschiedete der neu gewählte Senat im Sommer 2011 mit den Bezirken eine Vereinbarung

790 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017a) – Seite 25.

791 Vgl. Hasse, Edgar Sebastian (2017).

792 Vgl. Wood, Genevieve (2011).

793 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017).

794 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017a) – Seite 24.

zum Wohnungsbau, welche einen Neubau von 6000 Wohnungen pro Jahr anvisiert⁷⁹⁵, wobei Bauprojekte „mit Mietwohnungsneubau einen Anteil von 30 % öffentlich geförderten Wohnungen für Haushalte mit mittlerem und geringem Einkommen“⁷⁹⁶ vorsehen.

Im Jahr 2016 wurde diese Zielvorgabe zum Wohnungsbau von Seiten des nach der Wahl neu konstituierten Senats, welcher weiterhin unter der Führung der SPD mit dem Ersten Bürgermeister Olaf Scholz steht, nun jedoch in einer Regierungskoalition mit den Grünen ist, auf den Bau von 10 000 Wohnungen pro Jahr erhöht, wovon mindestens 3000 geförderte Mietwohnungen sein sollen⁷⁹⁷. Zur selben Zeit wurde die als „Drittmix“ bekannt gewordene Hamburger Vorgabe zur Wohnformmischung bei Neubauprojekten von 1 / 3 geförderten Wohnungen, 1 / 3 frei finanzierten Mietwohnungen und 1 / 3 Eigentumswohnungen bei Bauvorhaben mit mehr als 30 Wohneinheiten verpflichtend⁷⁹⁸, welche im östlichen Bereich der HafenCity seit 2011 bei einer stetigen Anzahl von geförderten Wohnungen pro neuem Bauvorhaben etabliert wurde⁷⁹⁹. Diese steuernden Eingriffe des Hamburger Senats auf den Wohnungsbau in der Hansestadt hat Auswirkungen auf die Bauprojekte und so auch auf die soziale Zusammensetzung des Stadtteils. So liegt nach Veröffentlichungen bezüglich der Planungen im Frühjahr 2017 der Anteil von geförderten Wohnungen im Quartier „Baakenhafen“, dem mit über 2000 vorgesehenen Wohneinheiten Hauptwohngebiet der HafenCity, bei 39 Prozent⁸⁰⁰. Im Sommer 2017 wurde gar ein erstes Wohnprojekt, welches ausschließlich aus geförderten Wohneinheiten besteht⁸⁰¹, vorgestellt.

Über die Vorgaben des „Drittmix“ hinaus werden für die Quartiere „Am Lohsepark“ und „Baakenhafen“ in der HafenCity neben der bevorzugten Vergabe von Grundstücken an Baugenossenschaften, Baugemeinschaften oder Baugruppen⁸⁰² speziell angebotene Wohnformen weitergehend

795 Vgl. Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) (2011) – Seite 1.

796 Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) (2011) – Seite 1.

797 Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2016b).

798 Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) (2016) – Seite 8.

799 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2011).

800 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 46.

801 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017l).

802 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017m) – Seite 16.

honoriert. So sind Projekte wie ein „Mehr-Generationen-Wohnen für Familien, Studierende, Senioren sowie Menschen mit Behinderung“, ein Wohnprojekt für „Frauen unterschiedlicher Generationen“, eine „Mieterbaugemeinschaft >>Gemeinsam älter werden<<“⁸⁰³, das Wohnprojekt Festland „für junge unheilbar chronisch kranke Menschen“⁸⁰⁴, eine „inklusive Hausgemeinschaft“, in der „19 Menschen mit Behinderung und zehn Studenten“⁸⁰⁵ zusammen wohnen, und auch ein Studentenwohnheim des Studierendenwerk Hamburg⁸⁰⁶ neben vielen weiteren Wohnformen für diesen Bereich der HafenCity angedacht, in Planung oder im Bau. Weitergehend wünscht sich die HafenCity Hamburg GmbH zukünftig Wohnprojekte wie zum Beispiel Wohn-Pflege-Gemeinschaften, Wohnungen für „Menschen mit psychischen Erkrankungen, für jüngere Menschen (mit oder ohne Familie) mit Pflegebedarf (zum Beispiel frühe Demenzerkrankung, beginnende chronische Erkrankung), für Senioren mit Migrationshintergrund“ und noch viele mehr. Wohn-Pflege-Gemeinschaften, Wohnungen für „Menschen mit psychischen Erkrankungen, für jüngere Menschen (mit oder ohne Familie) mit Pflegebedarf (zum Beispiel frühe Demenzerkrankung, beginnende chronische Erkrankung), für Senioren mit Migrationshintergrund“⁸⁰⁷ und noch viele mehr.

Zusammenfassend kann zum jetzigen Zeitpunkt festgehalten werden, dass der aktuelle Grad der sozialen Durchmischung der HafenCity von meist jungen, finanziell deutlich überdurchschnittlich situierten und mit hohem Bildungsabschluss versehenen Menschen dominiert wird und somit weder „Urbanität als Integrationsmodus“⁸⁰⁸ noch als Schmelztiegel⁸⁰⁹ durch das Aufeinandertreffen unterschiedlichster Bevölkerungsgruppen fungiert. Weitergehend ist die aktuell trotz des geringen Durchschnittsalters der Bewohnerschaft und des auf Grund des noch geringen Alters der Gebäude fehlenden Remanenzeffekts hohe Anzahl an Einpersonenhaushalten und

803 Alle: HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 48.

804 Hamburg Leuchtturm (Hrsg.) (2017).

805 Alle: HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2015b).

806 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2014b).

807 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017m) – Seite 15.

808 Manderscheid, Katharina (2007) – Seite 67.

809 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 25.

multilokalen Haushalten als Ausprägungen sozialer Beschleunigung wie im dritten Abschnitt dargelegt zu beschreiben.

Abschließend empfiehlt sich jedoch eine Überprüfung dieser Ergebnisse vor dem Hintergrund der beschriebenen Neuausrichtung bezüglich der sozialen Durchmischung nach Fertigstellung des zentralen Wohnquartiers „Am Lohsepark“ und „Baakenhafen“ nach 2025. Ebenfalls könnten zu diesem Zeitpunkt, sollte es nicht zu gravierenden Veränderungen innerhalb der deutschen Gesellschaft kommen, schon vermehrt „Empty Nester“, also Haushalte nach Verlassen der Kinder und Remanenzeffekte festzustellen sein.

Auch eine weitere Prüfung der Sozialstruktur über das Jahr 2040 hinaus dürfte auf Grund des Auslaufens der Sozialbindung der geförderten Wohnungen nach zumeist 15 Jahren⁸¹⁰ und den dann zu befürchtenden Gentrifizierungsprozessen in Folge steigender Mieten weitergehende Ergebnisse bezüglich Urbanität unter dem Ein-Druck von in diesem Fall vorrangig sozialer, aber auch technischer Beschleunigung versprechen.

4.2 Von mäandrierenden Flüssen, breiten Zubringern und unterirdischen Kunstwerken – Verkehr

Die verkehrliche Anbindung der HafenCity sowohl an die Innenstadt als auch darüber hinausgehend an das deutsche Autobahnnetz und den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel ist explizit hervorzuheben. So ist der Stadtteil nicht nur mit dem Bus an die Innenstadt und mit einer Fährverbindung an die Landungsbrücken angeschlossen und ist mit mehreren StadtRad-Stationen zum Ausleihen sowie zur Rückgabe von Leih-Fahrrädern ausgestattet, sondern vor Erstellung von Hochbauten wird das jeweilige Quartier direkt per U-Bahn an die Innenstadt und den Hauptbahnhof angeschlossen⁸¹¹. So werden bis 2018 auf der U-Bahnlinie 4 insgesamt drei Haltestellen in der HafenCity errichtet, wobei zwischen den Stationen für U-Bahn-Verhältnisse

⁸¹⁰ Vgl. Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) (2014) – Seite 3.

⁸¹¹ Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 62ff.

verhältnismäßig geringe Abstände von etwa 700 m beziehungsweise 1300 m bestehen.

Bei einer vergleichenden Betrachtung mit anderen großen Stadtentwicklungsprojekten in Hamburg wie zum Beispiel der „Großwohnsiedlung“ in Steilshoop, welche zur Hochzeit des sozialen Wohnungsbaus Ende der 1960er Jahre errichtet worden ist, sowie der zur selben Zeit entwickelten „Plattenbau-Siedlung“ Osdorfer Born im Westen von Hamburg fällt auf, dass diese Stadtteile seit nunmehr rund 45 Jahren auf ihren jeweiligen in der Planung der Stadtgebiete vorgesehenen und immer wieder durch die in Hamburg regierenden Parteien bekräftigten direkten S- oder U-Bahn Anschluss an die Innenstadt warten müssen⁸¹². Diese für die Bewohner der Großwohnsiedlungen eventuell als Bevorzugung der HafenCity wahrgenommene Infrastrukturentwicklung kann vor diesem Hintergrund vielleicht sogar als „elite corridor“ interpretiert werden⁸¹³, wohingegen die zwei erwähnten Großwohnsiedlungen weiterhin als „städtisch peripher liegende[n] Orte [...] systematisch >>abgehängt<< und damit sogenannte >>off-line spaces<<⁸¹⁴ bleiben⁸¹⁵. Darüber hinaus werden Neubauprojekte sogar der Idee des „glocal bypass“⁸¹⁶ folgend direkt mit der Anbindung an den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel mit öffentlichen Verkehrsmittel inklusive Zeitangabe der Fahrzeitdauer beworben⁸¹⁷. Für die Besucher der HafenCity wurden alle drei U-Bahn-Haltestellen jede für sich als (touristische) Sehenswürdigkeit gestaltet. So soll die Station Überseequartier durch musikalische Untermalung und einen Farbverlauf an der Stationsdecke und den Wänden von silbern über hellblau bis hin zu tiefblau in Bodennähe nach Verlassen des Zuges ein Auftauchen aus einer Unterwasserwelt an die Oberfläche suggerieren⁸¹⁸.

Die Haltestelle „HafenCity Universität“ der U-Bahnlinie 4 erhielt im Jahr 2013 sogar den „Radiance Award for Excellence in Lighting Design 2013“

812 Vgl. Schomacker, Marcus (2017).

813 Hack, Gary (2000) – Seite 184.

814 Manderscheid, Katharina (2007) – Seite 65.

815 Vgl. Aurigi, Alessandro / Graham, Stephen (1997).

816 Graham, Stephen / Marvin, Simon (2001) – Seite 171ff.

817 Justus Grosse Projektentwicklung (2017).

818 Vgl. Hinkelmann, Christian (2012a).

der „International Association of Lighting Designers“ für die an der Decke installierten „zwölf je sechs Tonnen schweren Leuchtcontainer“, die in ihrer Form und Größe an einen Twenty-foot Equivalent Unit Container, also einen Standardcontainer aus der Schifffahrt, erinnern und an Wochenenden und Feiertagen „zur vollen Stunde eine Komposition aus Licht und Klang [...] im Rhythmus zu Stücken von Bach, Verdi, Brahms und Co.“⁸¹⁹ untermalen. So soll „der Zweckbau [...] als eine riesige und bis ins kleinste Detail durchinszenierte Lichtphilharmonie“ das bisherige „architektonische Highlight“⁸²⁰ der neuen U-Bahnlinie sein. Auch die aktuell noch in Bau befindliche Endstation „Elbbrücken“ der U-Bahnlinie 4 soll als „spektakuläre Haltestelle“⁸²¹ nicht nur der Nahverkehrsanbindung dienen, sondern mit einem „70 Meter langen Skywalk“, einer „Aussichtsplattform über der Elbe“⁸²², und einer gewölbten Glasdachkonstruktion, die einem Flughafenterminal ähnelt⁸²³, eine „echte Touristenattraktion“⁸²⁴ werden. Diese zusätzliche Funktion der Haltestellen als touristische Sehenswürdigkeiten neben der reinen Mobilitätsnutzung ist Ausdruck der enormen Bedeutung des Tourismus für den Wirtschaftsstandort Hamburg. So sind in Hamburg fast 100 000 Arbeitsplätze vom Tourismus abhängig⁸²⁵ und die Branche erwirtschaftete 2016 „einen Gesamtumsatz von rund 6 Milliarden Euro, bei einem Steueraufkommen von rund 600 Millionen“⁸²⁶ Euro.

Neben dem Nahverkehrsangebot, welches momentan noch primär neben dem StadtRad-Angebot und einer Buslinie von der U-Bahnlinie 4 geprägt ist, welches zukünftig noch durch eine S-Bahnstation und eine Fährverbindung ergänzt werden soll, stellt der private Personenkraftwagen trotz der Lage des Stadtteils direkt im Zentrum der Hansestadt ein bedeutendes Verkehrsmittel dar. So sind im Vergleich mit anderen Hamburger Stadtteilen in der HafenCity mit 357 PKW pro 1000 Bewohner nicht nur Hamburg weit überdurchschnittlich viele Personenkraftwagen gemeldet, sondern vor Allem bei der Betrachtung der Durchschnittswerte des gesamten innerstädtischen Hamburger Bezirks

819 Alle: Röttger, Berndt (2014).

820 Alle: Hinkelmann, Christian (2012b).

821 Schirg, Oliver (2017a).

822 Alle: Hirschbiegel, Thomas (2017).

823 Vgl. Schirg, Oliver (2017a).

824 Hirschbiegel, Thomas (2017).

825 Vgl. Spörrle, Mark (2017).

826 Spörrle, Mark (2017).

Mitte, in dem auch die HafenCity liegt, fällt dieses besonders auf, da der Bezirk lediglich eine Quote von 257 PKW pro 1000 Bewohner aufweist⁸²⁷. Auch das Straßennetz der HafenCity ist auf den schnellen Durchfluss von vielen Autos ausgelegt. Alle Straßen mit Ausnahme des Überseeboulevard folgen dem durch Le Corbusier formulierten Ideal der geraden Straße, welche laut ihm vom Verkehr gefordert wird⁸²⁸. Für die Versmannstraße als Hauptverkehrsader des Stadtteils werden sogar nach „heutigen Schätzungen täglich rund 54 000 Fahrzeuge [...] prognostiziert“⁸²⁹. Das ist ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf deutschen Autobahnen im Jahr 2012, welche bei rund 47 100 PKW pro 24 Stunden lag⁸³⁰. So sehen sich die zukünftigen Anwohner dieses als „urbanes Dorf“⁸³¹ beworbenen Hauptwohnquartiers der HafenCity mit einer auf bis zu 6 Fahrspuren ausgebauten „Stadtautobahn vor [ihrer] Tür konfrontiert“⁸³²; Interessanterweise handelt es sich bei diesem Quartier gleichzeitig um das im vorherigen Abschnitt schon erwähnte und von einer Neuausrichtung der Planung geprägte Gebiet rund um den Baakenhafen. Dieses Areal soll als „Europas größtes quartiersbezogenes Innovationsprojekt für Carsharing und Elektromobilität“ konzipiert mit „nur noch 40 Pkw-Stellplätze[n] pro 100 Wohnungen“⁸³³ statt der sonst für den Hamburger Innenstadtbereich gesetzlich vorgeschriebenen 60 Pkw-Stellplätzen pro 100 Wohnungen ausgestattet werden und das trotz integrierter Verkaufsstätten, welche eigentlich die vorgeschriebene Stellplatzzahl pro Haus nochmals deutlich erhöht⁸³⁴. Darüberhinaus sollen „ein Drittel der Stellplätze [für ein] Carsharing-System[s], das bis 2025 ausschließlich aus Elektromobilen“ bestehen soll, beansprucht, was nochmals die Zahl der Stellplätze für rein privat genutzte Personenkraftwagen der Bewohner minimiert. Somit ist das Quartier der HafenCity, das nach den Plänen der Stadtentwickler zukünftig von einer deutlich unterdurchschnittlichen Anzahl an privaten

827 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017a) – Seite 25.

828 Vgl. Le Corbusier (1925) – Seite 10.

829 Feist, Conceicao (2017) – Seite 1.

830 Vgl. Statista (Hrsg.) (2017i).

831 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017k).

832 Feist, Conceicao (2017) – Seite 2.

833 Alle: HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 50.

834 Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2011c) – Seite 2f.

Personenkraftwagen geprägt sein wird, von einem autobahnähnlichen Durchgangsverkehr belastet.

Nochmals zurück zu Le Corbusiers Theorien bezüglich der geraden und der gekrümmten Straße⁸³⁵. Der schon einmal erwähnte Überseeboulevard soll nach den Plänen der „Werbegemeinschaft Überseequartier“ als Fußgängerzone in Form eines mäandrierenden Flusses⁸³⁶ die „zentrale Einkaufsstraße“⁸³⁷ der HafenCity werden und ist dabei die einzige Straße im Stadtteil, die nicht dem von Le Corbusier formulierten Ideal der „geraden Straße“ folgt, sondern als „gekrümmte Straße [...] Ergebnis der Laune, der Lässigkeit, der Ermüdung“⁸³⁸ ist und den Flaneur beziehungsweise potentiellen Kunden der anliegenden Geschäfte, Restaurants und Cafés zum Innehalten und Konsumieren anregen soll.

Abschließend kann konstatiert werden, dass das Nahverkehrsnetz und dessen Anbindung an andere Stadtteile für Hamburger Verhältnisse außergewöhnlich vielseitig und dicht ist, dieses jedoch scheinbar weniger auf Grund der kalkulierten Bewohnerzahl geschehen sein dürfte, sondern als geplanter Zubringer von den zahlenmäßig deutlich bedeutenderen Arbeitnehmern und vor allem Kunden und Touristen. Des Weiteren ist die Anzahl an privaten Personenkraftwagen im bisher fertiggestellten westlichen Bereich der HafenCity für ein innerstädtisches Hamburger Viertel überdurchschnittlich hoch und das Straßennetz mit seinen sehr breiten, geraden Achsen für eine autobahnähnliche Anzahl an Personenkraftwagen pro Tag ausgelegt.

Somit kann zum jetzigen Zeitpunkt sowohl der schon fertiggestellte westliche, aber auf Grund der breiten autobahnähnlichen Durchgangsstraße auch der östliche noch in Planung, beziehungsweise gerade in Bau befindliche Teil der HafenCity als ein durch die im dritten Kapitel dieser Dissertation beschriebene Entwicklung von technischer Beschleunigung im urbanen Kontext geprägten Ort angesehen werden. In der HafenCity ist die Straße nicht

835 Vgl. Le Corbusier (1925) – Seite 10.

836 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 30.

837 Vgl. Werbegemeinschaft Überseequartier (Hrsg.) (2017).

838 Le Corbusier (1925) – Seite 10.

„Ort der Begegnungen und des Zusammenlaufens von Kommunikationen und Informationen“⁸³⁹ und kann daher eben nicht zu dem „Urbanen“⁸⁴⁰ im lefebvrischen Sinne werden und das trotz der Umsetzung der Forderung nach Begrenzung des Auto, wie es von Lefebvre gefordert⁸⁴¹ und im Quartier Baakenhafen geplant ist.

4.3 Mehr Raum zur Entfaltung – Wohnungen

Die schon erwähnte Neuausrichtung der politischen Vorgaben zur Entwicklung der Bauprojekte im Bereich der HafenCity werden auch Auswirkungen auf die Wohnungsgröße und den Wohnflächenverbrauch pro Bewohner des Stadtteils haben. Derzeit beträgt die durchschnittliche Wohnungsgröße in der HafenCity noch über 93 Quadratmeter und liegt damit nicht nur über dem Hamburger Durchschnitt von fast 76 Quadratmetern, in den jedoch auch die im Verhältnis zu Miet- und Eigentumswohnungen durchschnittlich größeren Wohnflächen von Stadtvillen, Einfamilienhäusern und Landhöfen am Stadtrand mit einfließen, sondern auch mehr als 40 Prozent über dem Durchschnitt im Bezirk Mitte, der bei 66 Quadratmetern pro Wohneinheit liegt⁸⁴². Bei der Betrachtung der Daten bezüglich der Wohnfläche pro Einwohner haben Bewohner der HafenCity mit 49,2 Quadratmetern Wohnfläche pro Einwohner rund 10 Quadratmeter mehr Wohnflächenbeanspruchung als der Hamburger Durchschnittsbürger (38,6 m² Wohnfläche pro Einwohner) und beinahe 20 Quadratmeter mehr Wohnfläche als der Durchschnitt im Bezirk Mitte (31,9 m² Wohnfläche pro Einwohner)⁸⁴³.

Sowohl die Wohnungsgröße pro Wohneinheit, als auch die Wohnfläche pro Einwohner werden sich, auf Grund des ab 2011 sukzessive eingeführten und seit 2016 durch den Hamburger Senat als Bauvorgabe verabschiedeten „Drittelmix“⁸⁴⁴ auf Basis der dann gesetzlich vorgeschriebenen maximalen Wohnungsgrößen für staatlich geförderte sogenannte Sozialwohnungen den

839 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 122.

840 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 128.

841 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 180.

842 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017a) – Seite 25.

843 Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017a) – Seite 25.

844 Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) (2016) – Seite 8.

Hamburger Durchschnittswerten annähern. So hat die Hamburger Bürgerschaft als Legislative zum Beispiel für geförderte Einpersonenhaushalte eine maximale Wohnfläche von 50 Quadratmetern definiert, bei Zwei-Personen-Haushalten dürfen die Wohnungen nur noch maximal 60 Quadratmeter groß sein und bei jeder weiteren vorgesehenen Person für eine jeweilige Wohneinheit darf die Wohnfläche lediglich um maximal 15 Quadratmeter weiter ansteigen⁸⁴⁵. Somit stehen einer dreiköpfigen Familie maximal 75 Quadratmeter, einer vierköpfigen 90 Quadratmeter und so weiter zur Verfügung. Des Weiteren kalkuliert die HafenCity Hamburg GmbH mit einer Erhöhung der durchschnittlichen Anzahl von Bewohnern pro Wohneinheit im Stadtteil. So soll nach aktuellen Planungen der Stadtentwickler die Anzahl der Bewohner pro Wohnung von derzeit rund 2800 Bewohnern bei 1800 fertiggestellten Wohnungen, was einem Durchschnittswert von 1,55 Bewohnern pro Wohneinheit entspricht, auf zukünftig zwei Bewohner pro Wohnung, bei dann kalkulierten 14 000 Einwohnern der Hafencity und geplanten 7000 Wohnungen, erhöht werden⁸⁴⁶.

Insgesamt ist zu konstatieren, dass zum jetzigen Zeitpunkt der Entwicklung des Hamburger Stadtteils HafenCity dieser geprägt ist von einem für Hamburger Verhältnisse überdurchschnittlich hohen Bedarf an Wohnfläche pro Einwohner in ebenfalls überdurchschnittlich großen Wohnungen. Diese Wohnungen sind weitergehend zumeist nur von einer, maximal zwei Personen bewohnt, was sich in dem schon erwähnten überdurchschnittlich hohen Wohnflächenverbrauch pro Einwohner widerspiegelt. Sowohl die Anzahl an Einpersonenhaushalten, als auch der gestiegene Wohnflächenverbrauch und die überdurchschnittlichen Wohnungsgrößen können hierbei als Ausdruck technischer, aber vor allem sozialer Beschleunigung im urbanen Kontext auf Basis der im dritten Kapitel dieser Arbeit vorgestellten Entwicklungen interpretiert werden.

Jedoch ist auch in diesem Zusammenhang von einer Veränderung der Werte aller drei für diesen Abschnitt vorgestellten Indikatoren auf Grund der schon beschriebenen Neuausrichtung der HafenCity seit dem Jahr 2011

⁸⁴⁵ Vgl. Hamburgische Investitions- und Förderbank (Hrsg.) (2017b) – Seite 21.

⁸⁴⁶ Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c) – Seite 8.

angesichts der steigenden Zahl an gefördertem Wohnraum auszugehen. Daher empfiehlt sich auch für diese Analyse der HafenCity eine erneute Überprüfung der bezüglich der durchschnittlichen Wohnungsgröße und Bewohnerzahl pro Wohneinheit über das Jahr 2025 hinaus.

4.4 Die HafenCity als Stadt des 21. Jahrhunderts?

In den Medien, vor allem aber von Seiten der planenden HafenCity Hamburg GmbH wird „Europas größtes innerstädtisches Stadtentwicklungsprojekt“⁸⁴⁷, wie anfangs schon einmal erwähnt, immer wieder als „Stadt des 21. Jahrhunderts“⁸⁴⁸ oder auch als „Modellstadt für nachhaltiges ökologisches Bauen“⁸⁴⁹ beworben, umworben und vermarktet. Hierbei wird, wie ebenfalls schon erwähnt, ein besonderes Augenmerk auf den fast schon zum Werbeslogan erhobenen Begriff der „Urbanität“ gelegt. Bei der Interpretation des Begriffes der „Urbanität“ muss jedoch konstatiert werden, dass, zumindest bis zur Zäsur durch den Wechsel im Hamburger Senat von einer CDU geführten Regierung hin zu einer sozialdemokratischen, dieser scheinbar immer noch nur als Urbanität durch Dichte⁸⁵⁰ verstanden wurde, nun jedoch aktualisiert durch die Idee einer feinkörnigen Mischung der verschiedenen Nutzungsformen⁸⁵¹. Hierbei wurde im nordwestlichen Teil der HafenCity den Ansprüchen von sozialer und technischer Beschleunigung folgend geplant und gebaut, wie einige zuvor schon aufbereitete und interpretierte Indikatoren beispielsweise bezüglich der sozialen Zusammensetzung, der Größe der Wohneinheiten, dem Anteil an Einpersonenhaushalten oder auch der Quote an privat genutzten Personenkraftwagen zeigen. In diesem bis dato vom motorisierten Individualverkehr geprägten und sozial weitgehend homogenen innerstädtischen Viertel lässt sich eine Urbanität im lefebvrischen Sinne, in der „die Straße [zum] Schmelztiegel“⁸⁵² werden kann, nur sehr bedingt entwickeln. Somit ist zum jetzigen Zeitpunkt die Frage nach

847 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2016a) – Seite 10.

848 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017b) – Seite 1.

849 HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2009).

850 Vgl. Heineberg, Heinz (2017) – Seite 139f.

851 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017f) – Feinkörnig.

852 Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 25.

dem Vorbildcharakter der HafenCity als Modellstadt des 21. Jahrhunderts mit dem Augenmerk auf „Urbanität“ als eher gescheitert anzusehen.

Jedoch dürfen bei einer abschließenden Bewertung des Projektes HafenCity bezüglich der Herausbildung von gelebter Urbanität im lefebvrischen Sinne und den damit in Zusammenhang stehenden Stadtentwicklungskonzepten als Reaktionen auf technische und soziale Beschleunigung die aktuellen Planungen nach der schon beschriebenen Zäsur nicht unerwähnt bleiben. Auch wenn diese auf Grund des noch sehr frühen Stadiums keine signifikanten Auswirkungen weder auf die Sozialstruktur noch auf das Mobilitätsverhalten des Stadtteils haben können, scheint insbesondere das östliche Quartier Baakenhafen, welches nach Vorstellungen der planenden HafenCity Hamburg GmbH als „urbanes Dorf“⁸⁵³ konzipiert und durch unterschiedlichste Bauträgerschaften und Wohnkonzepte zur „Stadt für Alle“⁸⁵⁴ werden soll, vielversprechende Konzeptideen darzubieten.

Daher empfiehlt sich, wie schon einmal geschrieben, eine erneute Überprüfung des Stadtteils auf Basis der hier angewendeten Indikatoren nach Fertigstellung über das Jahr 2025 hinaus und eine weitere Analyse nach dem Auslaufen der Bindung für die Sozialwohnungen nach dem Jahr 2040.

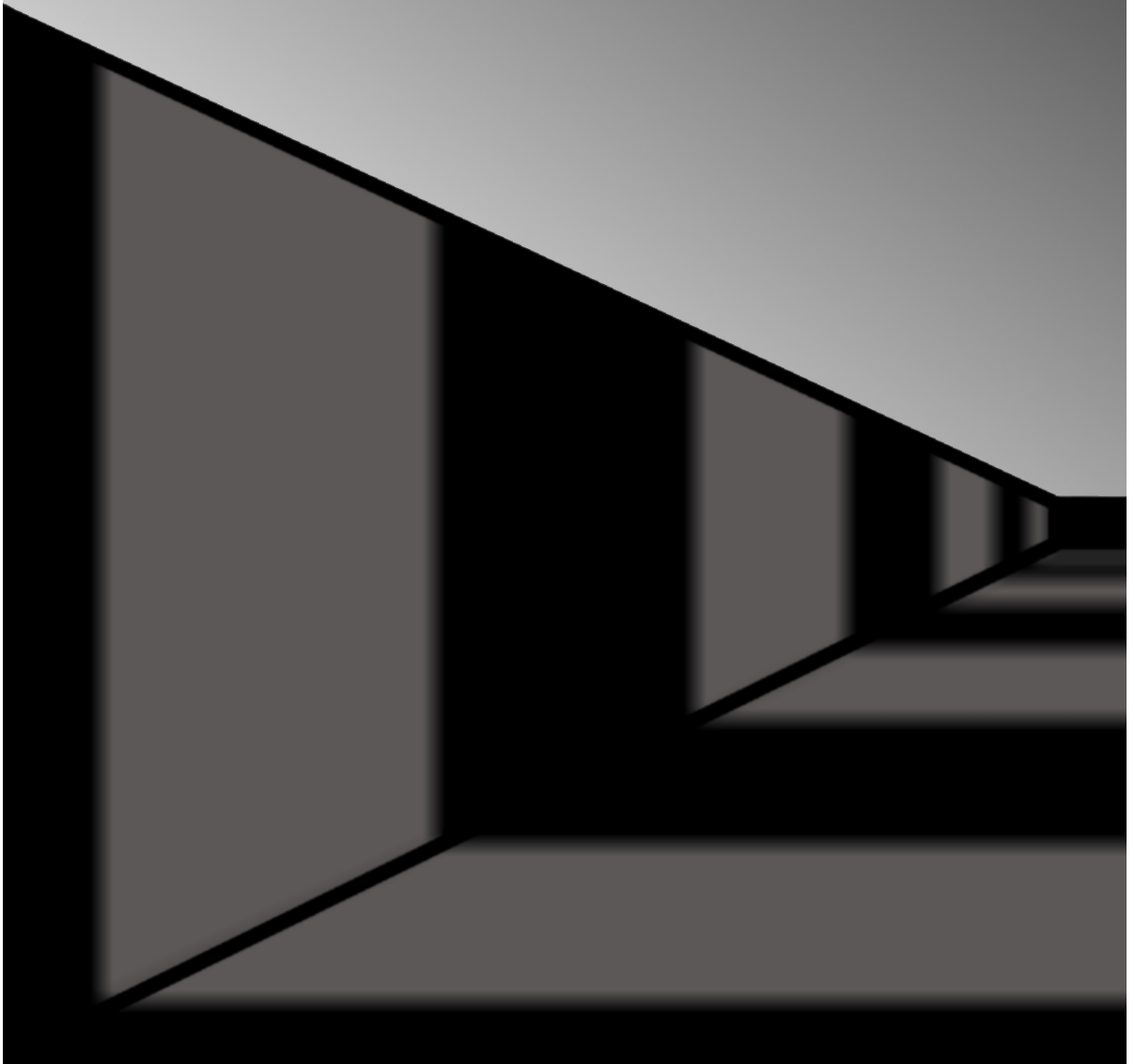
Somit kann zum jetzigen Zeitpunkt lediglich festgestellt werden, dass der bisher entwickelte Teil der HafenCity weitestgehend von einer eindimensionalen Idee von „Urbanität“ in einer reinen Form von baulicher und funktionaler Dichte gedacht wurde und dem Leitgedanken von technischer und sozialer Beschleunigung im städtischen Kontext unterliegt; die weitergehenden städtebaulichen Planungen für den östlichen Bauabschnitt lassen jedoch Ansätze bezüglich einer Realisierung neuer sozial durchmischter Wohn- und innovativer Mobilitätskonzepte erahnen, denen das Potential einer „Urbanität“ im lefebvrischen Sinne inne wohnen könnten, was es weiter zu beobachten gilt.

853 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017k).

854 Vgl. HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2016b).

5

Urbanität unter dem Ein-Druck der Kritik von Hanri Lefebvre und Hartmut Rosa



5. Urbanität unter Ein-Druck

– Kritik von Henri Lefebvre und Hartmut Rosa

Begonnen wurde diese Dissertation mit einer Kurzgeschichte⁸⁵⁵ über eine innerstädtische Momentaufnahme, welche beschreibt, wie die Hamburger Bewohner, beinahe in Form einer „Störung der Sehgewohnheit“⁸⁵⁶, wie es Heiner Müller einst gefordert hat, aus ihrer Alltagswelt herausgerissen wurden, wodurch sowohl die Teilnehmenden der „Critical Mass“ als auch die durch diese Radtour im Stau stehenden und somit zum Beiwohnen des Ereignisses verdammt „Zuschauer“, aus der „Beschleunigungsfalle“ gerissen wurden und „das Urbane“ im lefebvrischen Sinne ermöglicht wurde, aber:

Was ist „das Urbane“ und existiert es gegenwärtig?⁸⁵⁷

In dieser Arbeit wurde zunächst unter Zuhilfenahme unterschiedlicher Erhebungsmethoden⁸⁵⁸ aufgezeigt, dass eine klare Trennung zwischen dem Urbanen und dem Ruralen auf dem Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland nicht möglich scheint, sondern vielmehr das RURALE auf Basis eines engmaschigen Abhängigkeitsverhältnisses im Urbanen aufgegangen ist⁸⁵⁹. Zu diesem Ergebnis ist auch Henri Lefebvre 1972 gekommen, indem er den Grad der Verstädterung der Gesellschaft als kritische Phase⁸⁶⁰ definiert, worin er die vollständige Verstädterung der Gesellschaft⁸⁶¹ sieht. „Das Urbane“ im lefebvrischen Sinn hingegen beschreibt jedoch nicht die Urbanität an sich und ist auch nicht an einen konkreten Ort gebunden, sondern ist vielmehr definiert durch die in seinem Werk „Recht auf Stadt“⁸⁶² benannten Forderungen nach dem und in dieser Dissertation einzeln herausgearbeiteten „Recht auf Zentralität“⁸⁶³, dem „Recht auf Differenz“⁸⁶⁴ und dem „Recht auf

855 Vgl. Eine Fahrt ins Themenfeld – Seite 10ff.

856 Vgl. Müller, Heiner (1990).

857 Vgl. Frage 1 dieser Dissertation – Seite 30.

858 Vgl. Kapitel 2.1 – Seite 50ff.

859 Vgl. Kapitel 2.1.4 – Seite 59f.

860 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 22.

861 Vgl. Lefebvre, Henri (1972a) – Seite 10.

862 Lefebvre, Henri (1968).

863 Vgl. Kapitel 2.3.2 – Seite 69.

864 Vgl. Kapitel 2.3.3 – Seite 69f.

Mediation⁸⁶⁵, welche sich allesamt wie in einem Brennglas in dem „Recht auf Freiheit“⁸⁶⁶ bündeln und von David Harvey gar zu dem „kostbarsten und dennoch am meisten vernachlässigten unserer Menschenrechte“⁸⁶⁷ erhoben wird. Alle Rechte sind geprägt von einer kapitalismuskritischen Betrachtungsweise, die die Stadt als „soziale Ressource“ verstehen⁸⁶⁸ und erst durch die Rückführung des Urbanen aus den Zwängen des Tauschwertes in die Hände des Gebrauchswerts⁸⁶⁹ die Existenz von „dem Urbanen“ ermöglichen. Somit existiert „das Urbane“ laut Lefebvre solange nicht, wie Gruppen, Klassen oder Einzelpersonen aus dem Städtischen ausgeschlossen werden, da dieser Ausschluss als gleichbedeutend mit dem Ausschluss aus der Zivilisation, wenn nicht sogar aus der Gesellschaft anzusehen sei⁸⁷⁰. Die im „Recht auf Stadt“ manifestierten Forderungen beschreiben einen möglichen Weg zur Überwindung dieser Diskrepanzen⁸⁷¹; Ziel kann jedoch einzig die „Überwindung der kapitalistischen Gesellschaft sowie der staatlichen Unterdrückung und [die] Etablierung von egalitäreren und direktdemokratischeren Strukturen“⁸⁷² sein, was nach Ansicht von Henri Lefebvre nur durch eine „urbane Revolution“⁸⁷³ geschehen kann.

Weitergehend thematisiert diese Forschungsarbeit die Gedanken, Ideen und Ergebnisse der beiden von Hartmut Rosa verfassten Abhandlungen „Beschleunigung – Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne“⁸⁷⁴ und „Beschleunigung und Entfremdung“⁸⁷⁵. Dabei stand im Zentrum der Analyse die Frage:

Wie wirken sich technische und soziale Beschleunigung auf die Stadt aus?

865 Vgl. Kapital 2.3.4 – Seite 70f.

866 Vgl. Kapital 2.3.5 – Seite 71.

867 Harvey, David (2013) – Seite 28.

868 Vgl. Goonewardena, Kanishka / Kipfer, Stefan / Milgrom, Richard / Schmid, Christian (2008) – Seite 290.

869 Vgl. Lefebvre, Henri (1968) – Seite 180.

870 Vgl. Lefebvre, Henri (1972b) – Seite 216.

871 Vgl. Harvey, David (2013) – Seite 23.

872 Alle: Mullis, Daniel (2013) – Seite 60.

873 Schmid, Christian (2011) – Seite 146.

874 Vgl. Rosa, Hartmut (2005).

875 Vgl. Rosa, Hartmut (2013).

Nachdem in einem ersten Schritt die unterschiedlichen sprachlichen Bedeutungshöfe⁸⁷⁶ sowie die physikalische Definition⁸⁷⁷ von Beschleunigung als allgemeine Einführung kurz vorgestellt und die technische⁸⁷⁸ sowie soziale⁸⁷⁹ Beschleunigung des Menschen aufbauend auf den Definitionen von Hartmut Rosa dargelegt wurden, ist konkret auf die Auswirkungen von technischer⁸⁸⁰ und sozialer⁸⁸¹ Beschleunigung auf den urbanen Raum eingegangen worden.

Im Bereich der technischen Beschleunigung steht scheinbar die Orientierung der Stadtentwicklung an den vermeintlichen oder tatsächlichen Bedürfnissen der Straße als Verkehrsweg im Fokus⁸⁸². Ausgehend von Le Corbusiers Unterscheidung der Straßenanordnungen in „die gerade Straße [als] eine Straße der Arbeit“ und „die krumme Straße [als] eine Straße der Ruhe“⁸⁸³ wurde die Längen-, Breiten- und die Leistungszunahme sowie der stetig kürzer werdende Produktionszyklus am Beispiel des VW Golf dargelegt sowie die steigende Präferenz von überdurchschnittlich großen Personenkraftwagen wie zum Beispiel Sport Utility Vehicle (SUV), die exemplarisch für Ausprägungen von technischer Beschleunigung mit Auswirkungen auf den urbanen Raum stehen, vorgestellt⁸⁸⁴ wurden. Eine ähnliche Entwicklung ist auch im Bereich der e-Mobilität sowie bei den unterschiedlichen Carsharing Konzepten festzustellen⁸⁸⁵. So sind die Außenabmessungen der zweiten e-Golf Generation um einige Zentimeter größer im Verhältnis zur ersten und die Motorleistung um 15 kW gestiegen. Insgesamt führt die steigende Grundfläche der Personenkraftwagen zu einer Anpassung der in der Garagenverordnung definierten Abmessung von Stellplätzen und einem daraus resultierenden erhöhten Verkehrsflächenbedarf.

Die Carsharing Anbieter führen vermehrt größere Wagenklassen in den Markt ein und präferieren das „free-floating System“ als Mietkonzept,

876 Vgl. Kapitel 3.1 – Seite 77f.

877 Vgl. Kapitel 3.2 – Seite 79ff.

878 Vgl. Kapitel 3.4 – Seite 83ff.

879 Vgl. Kapitel 3.7 – Seite 118ff.

880 Vgl. Kapitel 3.5 – Seite 92ff.

881 Vgl. Kapitel 3.8 – Seite 121ff.

882 Vgl. Kapitel 3.5.1ff – Seite 93ff.

883 Alle: Le Corbusier (1925) – Seite 172.

884 Vgl. Kapitel 3.5.2 – Seite 95ff.

885 Vgl. Kapitel 3.5.3 – Seite 100ff.

welches zur Nutzung auf besonders kurzen Distanzen animiert und so den innerstädtischen Individualverkehr weiter ansteigen lässt⁸⁸⁶. Weitergehend sehen die Anbieter in jeder Vermietung gleichzeitig auch eine Probefahrt eines potentiellen Kunden für einen neuen privat genutzten Personenkraftwagen⁸⁸⁷.

So ermöglicht technische Beschleunigung nicht nur die Ausdehnung der Städte durch die auf Basis unterschiedlicher Verkehrsmittel mögliche Trennung von Lebensbereichen auf Grundlage der Grunddaseinsfunktionen und den daraus resultierenden Anforderungen an ausgebaute eigenständige Verkehrsnetze⁸⁸⁸ sondern führt weitergehend durch steigende Zulassungszahlen von Personenkraftwagen, welche gleichzeitig im Verhältnis zur Vorgängergeneration durchschnittlich in der Abmessung immer größer werden zu einem vielfach steigenden Flächenverbrauch.

Weitergehend ermöglicht technischer Beschleunigung wie zum Beispiel eine zunehmende Mobilität oder neue Telekommunikationsmittel ein verändertes Sozialverhalten, welches sich als soziale Beschleunigung auch im urbanen Kontext ausprägt⁸⁸⁹. So verändern sich Raum und Ausprägung von sozialen Kontakten⁸⁹⁰ zunächst von der Straße als Ort der Begegnung zur „door-to-door“ Gemeinschaft⁸⁹¹, welche sich gegenwärtig zu einer „person-to-person (and role-to-role) community“⁸⁹² entwickelt, wodurch nachbarschaftliche Sozialkontakte nicht länger nötig sind sondern vielmehr findet eine „Entfremdung vom Raum“ statt, da „Menschen, die uns sozial nahestehen, [...] uns nicht länger physisch nahe sein“⁸⁹³ müssen.

Auch führt die Individualisierung innerhalb der Gesellschaft nicht zuletzt auf Grund einer gesteigerten soziale Veränderungsrate⁸⁹⁴ zu einem erhöhten Wohnflächenverbrauch durch eine steigende Anzahl an Einpersonenhaushalten, welche darüber hinaus gleichzeitig eine immer

886 Vgl. Kapitel 3.5.3 – Seite 100ff.

887 Vgl. Fraune, Burkhard (2017a).

888 Vgl. Kapitel 3.5.4 – Seite 105ff.

889 Vgl. Kapitel 3.8 – Seite 121ff.

890 Vgl. Kapitel 3.8.1 – Seite 122f.

891 Vgl. Straus, Florian / Höfer, Renate (2005) – Seite 483f.

892 Vgl. Straus, Florian / Höfer, Renate (2005) – Seite 485.

893 Alle: Rosa, Hartmut (2013) – Seite 123.

894 Vgl. Rosa, Hartmut (2005) – Seite 113.

größer Wohnfläche präferieren⁸⁹⁵. Insgesamt ist dieses das Ergebnis unterschiedlicher Faktoren wie zum Beispiel dem Remanenzeffekt, der multilokalen Residentialität oder auch eines gestiegenen Heiratsalters und einer höheren Scheidungsrate⁸⁹⁶.

So bewirkt technische und soziale Beschleunigung im urbanen Kontext auf Grund unterschiedlichster Faktoren immer wieder einen erneut steigenden Flächenbedarf und eine daraus resultierende Ausdehnung der Städte ins Umland, was einer weitergehenden Anpassung in Form technischer Beschleunigung durch Ausbau von Verkehrswegen durch die steigenden Verkehrsmengen bedarf und so wiederum zu einer erneuten sozialen Beschleunigung in Form von beispielsweise Individualisierung führt.

Die dritte Frage innerhalb dieser Forschungsarbeit stellt eine Verknüpfung der beiden erstgenannten Fragen und darüber hinaus eine Verbindung der beiden Hauptkapitel 2 und 3 dieser Arbeit dar und lautet:

Kann „das Urbane“ trotz Einwirkung einer technischen und sozialen Beschleunigung auf die Stadt existieren?

Ausgehend von der Antwort auf die erste Frage muss konstatiert werden, dass „das Urbane“, wie es Henri Lefebvre definiert, allgemein zum jetzigen Zeitpunkt nicht existent ist. Dennoch soll einer detaillierteren Beantwortung dieser Frage nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der Verwendung des „Urbanen“ in aktuellen Stadtplanungsprozessen wie zum Beispiel im Zusammenhang mit der Entwicklung der HafenCity in Hamburg⁸⁹⁷ hier Raum gegeben werden. So wird in Folge der ohnehin schon dominanten Stellung des motorisierten Individualverkehrs im Rahmen technischer Beschleunigung diesem immer mehr Raum zugeschlagen, wohingegen nach Ansicht von Lefebvre die „Macht des Autos“ eingeschränkt werden muss, da „soziales und städtisches Leben [...] von alldem zerstört“⁸⁹⁸ werde, damit die

895 Vgl. Kapitel 3.8.2 – Seite 123ff.

896 Vgl. Kapitel 3.8.2 – Seite 123ff.

897 Vgl. Kapitel 4 – Seite 139ff.

898 Alle: Lefebvre, Henri (1972) – Seite 24.

Straße wieder zu dem Schmelztiegel wird, der das Stadtleben erst schafft⁸⁹⁹ und die Grundlage ist von „dem Urbanen“. Des Weiteren widerspricht die Individualisierung und die person-to-person beziehungsweise sogar role-to-role community infolge sozialer Beschleunigung dem Gedanken der „Stadt als Ort des Zusammentreffens, des Sich-Erkennens und Anerkennens und der Auseinandersetzung“⁹⁰⁰ vor allem auch mit Menschen unterschiedlichster sozialer Gruppen im unmittelbaren räumlichen Lebensumfeld, welche weitergehend öffentlicher, für jeden frei zugänglicher Orte bedürfen, „um wieder Begegnungen zu ermöglichen, und seien sie noch so läppisch“⁹⁰¹. Auf diese Weise wird das „Urbane, Ort der Begegnungen und des Zusammenlaufens von Kommunikationen und Informationen, [und] gleichzeitig, was es immer schon war: Ort der Begierde, permanentes Ungleichgewicht, Sitz der Auflösung von Normalitäten und Beschränkungen, Augenblick des Spielerischen und Unvorhersehbaren“⁹⁰².

An dieser Stelle wird nicht nur deutlich, warum für die Erstellung dieser Dissertation vor dem Hintergrund der hier aufgeworfenen Fragestellungen die Betrachtung der Werke von Henri Lefebvre und Hartmut Rosa als Theoriestock gewählt wurden, da diese sich sowohl bei der Betrachtung der technischen Beschleunigung als auch der sozialen Beschleunigung gegenseitig befruchten und ergänzen, sondern auch das doppelte Einwirken der Beschleunigung auf das Urbane in Form des „Drucks“, dem das Urbane beispielsweise einer veränderten Straßennutzung weichen musste, aber auch den unterschiedlichsten „Eindrücken“, die auf „das Urbane“ Einfluss nehmen, wie es im Titel dieser Dissertation beschrieben ist.

Auf das schon erwähnte Hamburger Stadtentwicklungsprojekt HafenCity übertragen⁹⁰³ muss konstatiert werden, dass im bisher nahezu vollendeten westlichen Bereich Ideen einer Urbanität im lefebvrischen Sinne wenn überhaupt dann nur von einer sehr rudimentären Bedeutung bei der Planung war, wohingegen der zum jetzigen Zeitpunkt gerade im Baubeginn befindliche

899 Vgl. Lefebvre, Henri (1972) – Seite 25.

900 Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (2011) – Seite 8.

901 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 121f.

902 Lefebvre, Henri (1968) – Seite 122.

903 Vgl. Kapitel 4 – Seite 139ff.

östliche Abschnitt auf Grund der angestrebten sozialen Durchmischung durch die Einführung des „Drittmix“, der bevorzugten Vergabe von Grundstücken an Baugruppen, Baugenossenschaften oder Baugemeinschaften und der Unterstützung von auf Gemeinschaft und Inklusion ausgerichteten Wohnkonzepten sowie den unterschiedlichen Handlungssträngen zur Verringerung des privat genutzten Personenkraftwagens und so vielleicht eine erste Resistenz gegen technische und soziale Beschleunigung darstellen, worauf aufbauend zukünftig etwas ähnliches wie „das Urbane“ im lefebvrischen Sinn entstehen mag.

Abschließend kann diese dritte Frage jedoch nur durch eine neue Forschungsfrage beantwortet werden und zwar, ob die von Hartmut Rosa zuletzt herausgearbeitete Idee der Resonanz⁹⁰⁴ vielleicht eine Möglichkeit einer Antwort zumindest auf soziale Beschleunigung bezogen auf einen Weg zur Herstellung von „dem Urbanen“ sein könnte. In diesem Zusammenhang wäre auch eine Verknüpfung der in dieser Arbeit andiskutierten Ideen des walkable Superblock⁹⁰⁵ und den vorgestellten neuen Wohnkonzepten⁹⁰⁶ denkbar. Ebenso könnte die Frage nach den Auswirkungen der technischen und sozialen Beschleunigung im urbanen Kontext auf das Individuum hierbei vor allem bei der Analyse der andiskutierten Ideen hilfreich sein.

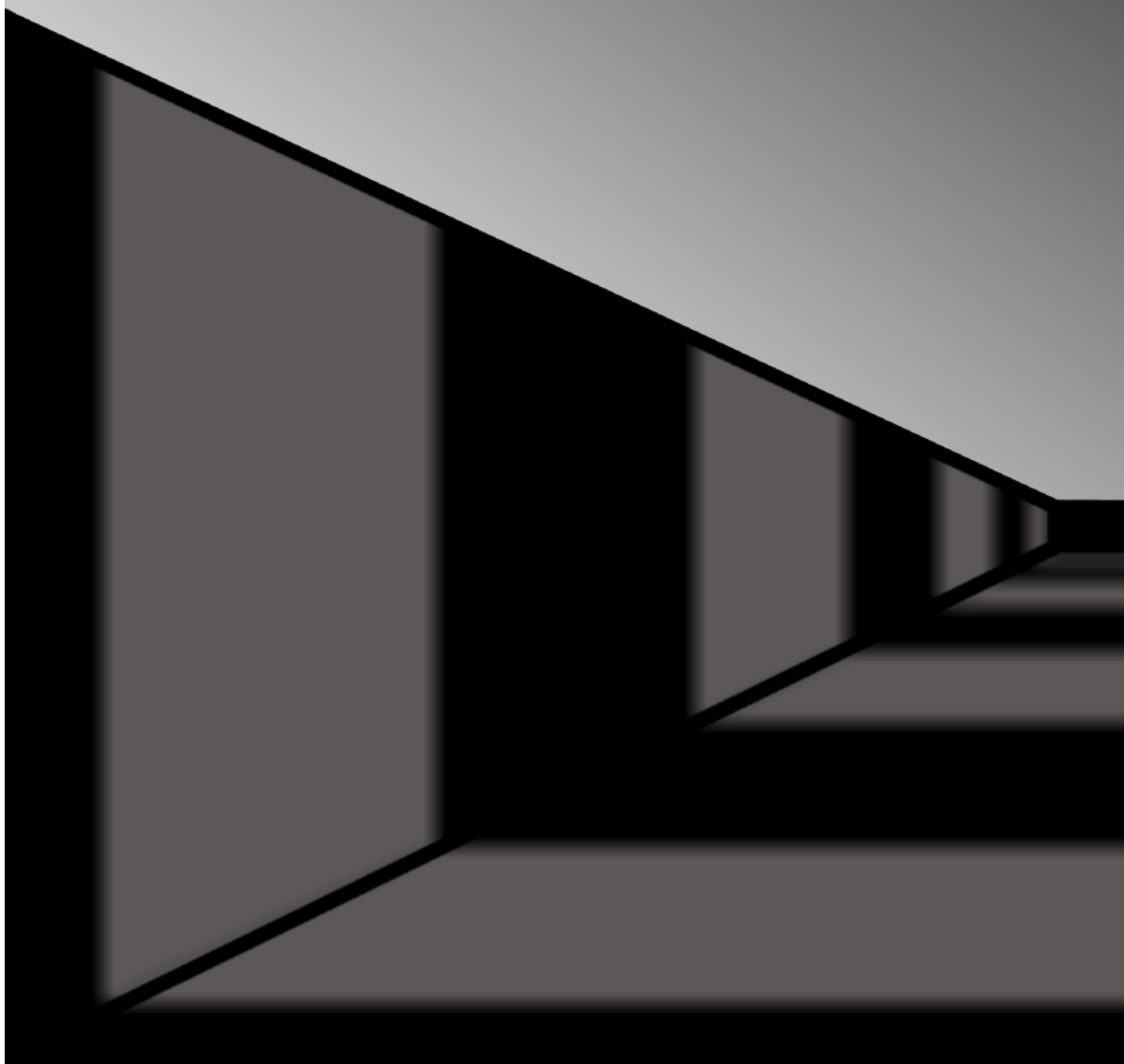
Bleibe nun noch die Frage nach dem Plädoyer für eine neue Idee von „Nachhaltigkeit“, wie sie im Titel dieser Dissertation aufgeworfen wird, jedoch durch diese Arbeit explizit nicht beantwortet werden soll, denn diese gesamte Arbeit selbst stellt das Plädoyer in Form einer hoffentlich angestoßenen Diskussion dar.

904 Vgl. Rosa, Hartmut (2016).

905 Vgl. Kapitel 3.6.1 – Seite 115ff.

906 Vgl. Kapitel 3.9.1 – Seite 129ff.

**"Rasender Stillstand"
& Letzte Zeilen**



„Rasender Stillstand“⁹⁰⁷

Es ist Samstag Nachmittag und ich stehe alleine an einer der wichtigsten und meist begangenen beziehungsweise hauptsächlich befahrenen Verkehrsachsen der Hamburger Altstadt direkt vor dem Hauptbahnhof an der Kreuzung Mönkebergstraße und Steintorwall. Ich spüre das Vibrieren der Verkehrsmassen unter meinen Füßen, erzeugt von den unzähligen Fahrzeugen im Straßentunnel und den U-Bahnen, die unter mir hindurch donnern. Autos warten brummend auf ihr Startzeichen und zischen beim Erleuchten des grünen Lichtsignals mit aufheulendem Motor in alle Himmelsrichtungen davon. Menschenmassen hetzen an mir vorbei. Aber halt, es sind nicht Alle! In Eingängen, an Bushaltestellen, vor Schaufensterscheiben, auf Treppenaufgängen, an Hauswänden oder gar mitten auf dem kalten Boden sitzend und liegend - überall kann ich sie wahrnehmen - „Gesellschaftliche Randgruppen“ wie zum Beispiel von Obdachlosigkeit betroffene oder scheinbar suchtkranke Menschen, welche allesamt durch mit Definitionsmacht Ausgestattete, oder wie Pierre Bourdieu es sagen würde, durch „die herrschende Klasse“⁹⁰⁸ als gesellschaftlich Randständige gebrandmarkt und somit im Stadtbild als ungern gesehene Personen verachtet, verdrängt oder gar verjagt werden.

Ich habe die Kreuzung mittlerweile hinter mir gelassen und stehe nun direkt vor dem mit Abstand besucherträchtigsten Hauptbahnhof Deutschlands beziehungsweise nach dem Gare du Nord in Paris mit rund 513 000 Besuchern täglich am zweitstärksten frequentierten Bahnhof in Europa⁹⁰⁹. Alles hier ist in einer paradoxen Weise auf maximale Effizienz optimiert; denn zum Einen sollen die Menschenmassen möglichst schnell durch den Bahnhof und in die Züge geschleust werden, zum Anderen behindern immer wieder Verkaufsstände und die dazugehörigen Warteschlangen ein ungehindertes Vorwärtskommen. Was es jedoch auf gar keinen Fall gibt, sind Rückzugsorte, Räume zum kurzen Durchschnaufen, um sich mal kurz zu sortieren, um zu kommunizieren, um sich mit anderen Menschen in Ruhe

907 Rosa, Hartmut (2005) – Seite 460.

908 Vgl. Bourdieu, Pierre (1979).

909 Vgl. Gassdorf, Ulrich (2017).

über einen Sachverhalt – und sei er noch so banal – auszutauschen. Nein mehr noch, Orte der Geselligkeit, des kommunikativen Austausches, des Innehaltens sind scheinbar explizit unerwünscht und werden hier im direkten Umfeld regelrecht „bekämpft“⁹¹⁰. Mauern, an denen sich Menschen noch bis vor kurzem anlehnten, Getränke darauf abstellten oder auf ihnen saßen, werden im Rahmen eines durch den sozialdemokratischen Bezirksamtsleiter Falko Droßmann initiierten Maßnahmenkatalog nun „überbaut“ oder gar gleich ganz niedergerissen. Begründet werden diese und noch viele weitere Maßnahmen vom SPD-Bezirksamtsleiter mit den Worten, dass „Leute[n], denen wir keine Aufenthaltsqualität bieten wollen“⁹¹¹, die Attraktivität und daraus folgend der Aufenthalt am Bahnhof so unangenehm wie möglich gestaltet werden sollte. Andererseits hat Herr Droßmann eigentlich gar nichts gegen Aufenthalt und Attraktivität, denn nur wenige Meter von der ehemals zum Aufenthalt genutzten Mauer entfernt, plädiert er für die Errichtung von neuen Cafés und Restaurants mit dem Hinweis, dass dieses geschehen solle, damit „die Gäste, die wir hier haben wollen“⁹¹² länger verweilen mögen. Dies ist die paradoxe Gleichzeitigkeit von erneut optimierter Effizienz.

Hier stehe ich also nun, um mich herum rasen die Menschen von A nach B, gehetzt, abgehetzt, erschlagen; ich stehe ganz still und dennoch bewege ich mich – ich bewege mich in der Zeit, die Zeit rast an mir vorbei, verbildlicht durch die Menschenflut, die sich an mir wie an einem Schiffsbug teilt, um sich gleich hinter mir zu einer neuen Welle zu vereinen. Auch diese Dissertation selbst steht unter dem Eindruck eines rasenden Stillstandes, denn diese Arbeit ist eine Verdichtung von Ereignissen, Beobachtungen, Analysen und Interpretationen der letzten fünf Jahre zu einem 160-seitigen Text, für den die Leserin oder der Leser selbst zunächst zur Ruhe kommen muss, um diesen anschließend durcharbeiten zu können und idealerweise zu neuen Gedankenwelten zu kommen. Wir sollten uns also einfach wieder Zeit nehmen, zusammensetzen, diskutieren und anfangen, gemeinsam unser direktes Lebensumfeld zu gestalten – aber wer hat dafür jetzt gerade schon die Zeit?

910 Ulrich, Friederike (2016).

911 Ulrich, Friederike (2016).

912 Ulrich, Friederike (2016).

Letzte Zeilen

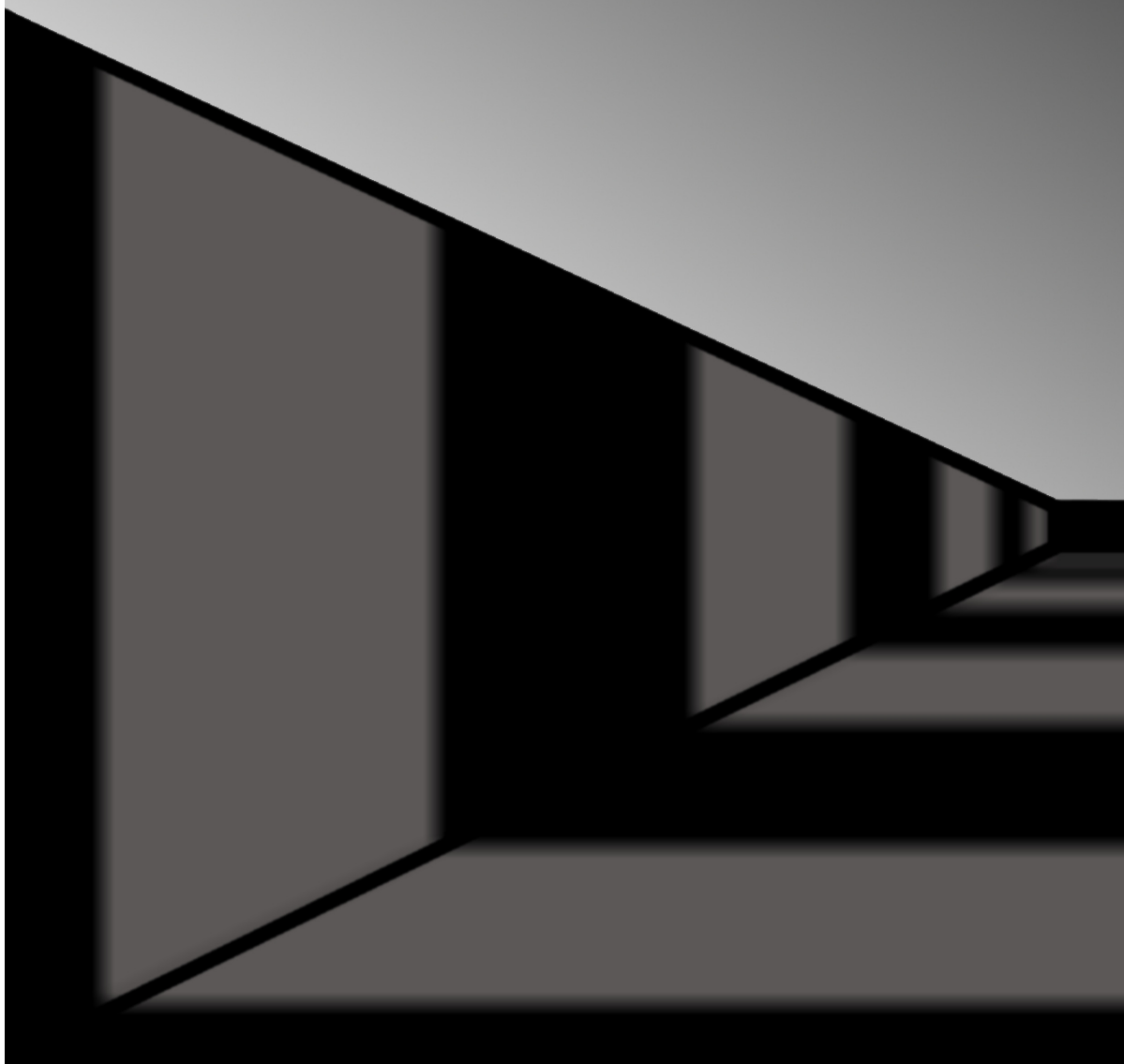
An dieser Stelle gilt es Danke zu sagen.

Danke für die Unterstützung, konstruktive Kritik, aufmunternde Worte und stetige Motivationshilfe.

Hierbei möchte ich Niemanden für etwas jeweiliges im Besonderen namentlich herausstellen, denn ohne die Gesamtheit aller Menschen in meinem Umfeld wäre die jeweilige Einzelunterstützung wohl ins Leere gelaufen. Dennoch danke ich an dieser Stelle explizit meiner „Doktormutter“ für die Begleitung in Studium und Promotion, den weiteren Mitgliedern der Prüfungskommission, den Mitgliedern der Kasseler „Forschungsgruppe Geographie“, meinen Freunden, meiner Familie und meiner Partnerin.

Vielen, vielen Dank!

**Abkürzungs-,
Literatur- und Quellenverzeichnis**



Abkürzungsverzeichnis

BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
cm	Zentimeter
E/km ²	Einwohner pro Quadratkilometer
FDP	Freie Demokratische Partei
GPS	Global Positioning System
Grünen	Bündnis 90 / Die Grünen
G20	Gruppe der zwanzig wichtigsten Industrie- und Schwellenländer
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Hrsg.	Herausgeber
kg	Kilogramm
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
kW	Kilowatt
m	Meter
mm	Millimeter
m ²	Quadratmeter
OSZE	Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa
PKW	Personenkraftwagen
PS	Pferdestärke (Einheit der Leistung)
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SGB II	Zweites Buch Sozialgesetzbuch – Grundsicherung für Arbeitsuchende
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
U-Bahn	Ungergrundbahn (in Hamburg auch Hochbahn)
Schill-Partei	Partei Rechtsstaatlicher Offensive
Vgl.	Vergleiche
VW	Volkswagen
§	Paragrafenzeichen
%	Prozentzeichen

Literatur- und Quellenverzeichnis

Abu Saman, Maja (2009): Schüler und Senioren erobern die Hafencity - Stadtentwicklung, 20.09.2017, URL: <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article3235671/Schueler-und-Senioren-erobern-die-Hafencity.html>

Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (Hrsg.) (2017): Superblocks, 20.09.2017, URL: <http://www.bcnecologia.net/en/conceptual-model/superblocks>

Ahlhaus, Christoph (2011): Vorwort, In: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2011): Komm an Bord! - Hamburg Umwelthauptstadt Europas 2011, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/2726606/821bffdc08a46b619cfd1992a87cdb46/data/uhh-magazin.pdf>

Albrecht, Harro (2005): Physiologie der Raserei – Medizin, 20.09.2017, URL: <http://www.zeit.de/2005/37/T-Geschwindigkeit/komplettansicht>

Allianz SE (Hrsg.) (2015): Allianz Risk Pulse – Fokus: E-Bikes und Bike-Sharing, 20.09.2017, URL: https://www.allianz.com/v_1435234024000/media/press/document/other/2015_06_25_Allianz_Pulse_E-Bikes_de.pdf

Anker, Jens (2015): Nein zu Berlin – So fiel die Entscheidung für Hamburg – Olympia 2024, 20.09.2017, URL: <https://www.morgenpost.de/berlin/olympia-in-berlin/article138478684/Nein-zu-Berlin-So-fiel-die-Entscheidung-fuer-Hamburg.html>

Annan, Kofi (2000): Generalsekretär Kofi Annan: Die Zukunft der Menschheit liegt in den Städten – Rede anlässlich der Eröffnung der Weltkonferenz zur Zukunft der Städte URBAN 21, 20.09.2017, URL: <http://www.unric.org/de/pressemitteilungen/4546>

App2drive Deutschland (Hrsg.) (2017): app2drive Carsharing – Auto leihen der nächsten Generation, 20.09.2017, URL: <https://www.app2drive.com/de/auto-leihen>

Aurigi, Alessandro / Graham, Stephen (1997): Virtual Cities, Social Polarisation and the Crisis in Urban Public Space, In: Journal of Urban Technology (Hrsg.) (1997): Volume 4, Number 1, Routledge Verlag, London.

Averesch, Sophia (2017): Leben im 12-Quadratmeter-Haus – „Tiny-House“ in Hessen, 20.09.2017, URL: <http://hessenschau.de/gesellschaft/tiny-house-leben-im-12-quadratmeter-haus,leben-in-mini-haeusern-wohntrend-106.html>

Baldwin, Peter / Baldwin, Robert (2004): The Motorway Achievement – The British Motorway System – Visualisation, Policy and Administration, MPG Books, Bodmin.

Balser, Markus / Hägler, Max (2017): Flächendeckend E-Autos? 2025 vielleicht – Elektroautos, 20.09.2017, URL: <http://www.sueddeutsche.de/auto/elektroautos-flaechendeckend-e-autos-vielleicht-1.3507861>

Bauhaus Campus Berlin (Hrsg.) (2017): Study. Build. Research., 20.09.2017, URL: <http://bauhauscampus.org/>

Bausells, Marata (2016): Superblocks to the rescue: Barcelona's plan to give streets back to residents, 20.09.2017, URL: <https://www.theguardian.com/cities/2016/may/17/superblocks-rescue-barcelona-spain-plan-give-streets-back-residents>

Bay, Hakim (1994): T.A.Z. - Die Temporäre Autonome Zone, Edition ID-Archiv, Berlin.

Becker, Tobias (2010): Punk oder Bank, das ist hier die Frage – Hafencity-Aufführung, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/hafencity-auffuehrung-punk-oder-bank-das-ist-hier-die-frage-a-715397.html>

Beer, Max (1931): X. Frankreich (1830 - 1848); In: Beer, Max (1972): Allgemeine Geschichte des Sozialismus und der sozialen Kämpfe, Politladen-Reprint Verlag, Erlangen, Seite 472 – 490.

Behne, Joel (2014): Stadtbefestigung, 20.09.2017, URL: <http://www.staedtegeschichte.de/einfuehrung/aspekte/stadtbefestigung.html>

Behren, Sascha von / Chlond, Bastian / Hilgert, Tim / Vortisch, Peter / Weiß, Christine (2016): Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen Bericht 2015/2016: Alltagsmobilität und Fahrleistung, 20.09.2017, URL: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/mop-jahresbericht-2015-2016.pdf?__blob=publicationFile

Bendrey, Robin / Evershed, Richard P. / Kasparov, Alexei / Olsen, Sandra / Outram, Alan / Stear, Natalie A. / Thorpe, Nick / Zaibert, Victor (2009): The Earliest Horse Harnessing and Milking, in: American Association for the Advancement of Science: Science, Vol. 323, Seite 1332 – 1335, Washington, D.C..

Benjamin, Walter (1940): Haussman oder die Barrikaden; In: Benjamin, Walter (2015): Das Passagen-Werk – Vollständige Ausgabe – Die Straßen von Paris: Einer der Grundlagentexte materialistischer Kulturtheorie – Blick in die Jetztzeit des Spätkapitalismus, e-artnow, Seite 16 – 18.

Berger, Peter Anton (1996): Individualisierung – Statusunsicherheit und Erfahrungsvielfalt, Springer VS Verlag, Wiesbaden.

Berking, Helmuth / Löw, Martina (2006): Einleitung; In: Berking, Helmuth / Löw, Martina (Hrsg.) (2008): Die Eigenlogik der Städte – Neue Wege für die Stadtforschung, Campus Verlag, Frankfurt, Seite 7 – 14.

Betz, Gregor / Hitzler, Ronald / Pfadenhauer, Michael (Hrsg.) (2011): Urbane Events, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Betz, Matthias (2017): Wir bauen Ängste und Vorbehalte ab, In: Neher, Michael (2017): BMW will in 2017 rund 100000 Elektromodelle verkaufen, 20.09.2017, URL: <http://www.mopo.de/elektroautos/bmw-will-in-2017-rund-100-000-elektromodelle-verkaufen-27889166>

Beust, Ole von (2004): Chancen einer internationalen Bauausstellung für die Metropole Hamburg – Beitrag des Ersten Bürgermeisters Ole von Beust aus Anlass des IBA FORUMs am 14. Dezember 2004, In: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2005): Sprung über die Elbe – Hamburg auf dem Weg zur Internationalen Bauausstellung – IBA Hamburg 2013, 20.09.2017, URL: http://www.iba-hamburg.de/fileadmin/Die_IBA-Story_post2013/051030_sprung_ueber_die_elbe.pdf – Seite 10 – 17.

Beyer, Susanne / Festenberg, Nikolaus von / Matussek, Matthias (2006): Ein Schiff wird kommen - Metropolen, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-45424922.html>

Bibliographisches Institut (Hrsg.) (2017a): Beschleunigung, 20.09.2017, URL: <http://www.duden.de/rechtschreibung/Beschleunigung>

Bibliographisches Institut (Hrsg.) (2017b): Akzeleration, 20.09.2017, URL: <http://www.duden.de/rechtschreibung/Akzeleration>

Bielicki, Jan (2016): Die Nesthocker – Statistik 2014, 20.09.2017, URL: <http://www.sueddeutsche.de/politik/statistik-dienesthocker-1.2925821>

Blickstein, Susan / Hanson, Susan (2001): Critical mass: forging a politics of sustainable mobility in the information age; In: Transportation (2001): Volume 28, Issue 4, November 2001, Kluwer Academic Publishers, Seite 347 – 362.

Bluhme, Regina (2015): Heute hier, morgen dort – Boom der Boardinghäuser, 20.09.2017, URL: <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/freising/freising-wohnen-auf-zeit-1.2478202>

Bobek, Hans (1969): Die Theorie der Zentralen Orte im Industriezeitalter, in: Meynen, Emil / Monheim, Felix (Hrsg.): Deutscher Geographentag Bad Godesberg 2. bis 5. Oktober 1967 – Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen, Steiner Verlag, Wiesbaden, Seite 119 – 213.

Bockrath, Franz (2008): Städtischer Habitus – Habitus der Stadt; In: Berking, Helmuth / Löw, Martina (Hrsg.) (2008): Die Eigenlogik der Städte – Neue Wege für die Stadtforschung, Campus Verlag, Frankfurt, Seite 55 – 82.

Bourdieu, Pierre (1979): Die feinen Unterschiede – Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft, Suhrkamp, Frankfurt am Main.

Bourdieu, Pierre (1983): Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital, In: Kreckel, Reinhard (Hrsg.) (1983): Soziale Ungleichheit, Soziale Welt – Zeitschrift für sozialwissenschaftliche Forschung und Praxis, Sonderband 2, Nomos Verlag, Göttingen, Seite 183 – 198.

Bourdieu, Pierre (2009): Ortseffekte, In: Escher, Anton / Petermann, Sandra (Hrsg.) (2016): Raum und Ort, Franz Steiner Verlag, Stuttgart, Seite 115 – 122.

Brake, Klaus / Herfert, Günter (Hrsg.) (2012): Reurbanisierung – Materialität und Diskurs in Deutschland, Springer VS Verlag, Wiesbaden.

Braun, Maria (2014): Die gefährliche Sucht nach dem Smartphone – WhatsApp und Co, 20.09.2017, URL: <https://www.welt.de/regionales/nrw/article134314921/Die-gefaehrliche-Sucht-nach-dem-Smartphone.html>

Breitinger, Matthias (2017): Hendricks will Verkehrswende ohne Verbote – Elektroautos, 20.09.2017, URL: <http://www.zeit.de/mobilitaet/2017-03/elektroautos-barbara-hendricks-verkehrswende-kritik-alexander-dobrindt>

Briegleb, Till (2012): Moin moin, Tristesse – Hamburgs HafenCity, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/reise/staedte/hamburgs-hafencity-wie-stadtplaner-ein-jahrhundertprojekt-misslang-a-842923.html>

Bruns, Hermann (1998): Das Konzept der nachhaltigen Entwicklung: Begriff und Indikatorenfrage; In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1998): Nachhaltige Raumentwicklung – Szenarien und Perspektiven für Berlin- Brandenburg, ARL, Hannover, Seite 51 – 68.

Bruns, Hermann / Spehl, Harald (1998): Landwirtschaft im Raum Berlin-Brandenburg – Potentiale und Chancen für eine nachhaltige Nahrungsmittelversorgung; In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1998): Nachhaltige Raumentwicklung – Szenarien und Perspektiven für Berlin-Brandenburg, ARL, Hannover, Seite 237 – 260.

Bräutigam-Ernst, Stephanie (2007): Stellplatzbreiten im Spannungsfeld zwischen öffentlichem Recht und Zivilrecht; In: Ernst, Elke (Hrsg.) (2007): Die Parklücke – The World of Parking, Frielzheim, Seite 1 – 4.

Bundesministerium der Justiz und Verbraucherschutz (Hrsg.) (2017): Bürgerliches Gesetzbuch, 20.09.2017, URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/bgb/index.html>

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2016a): Umweltbewusstsein und Umweltverhalten junger Menschen – Junge Leute wollen das gute Leben und die ganze Nachhaltigkeit: sozial – ökologisch – global fair!, 20.09.2017, URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umweltbewusstsein_und_umweltverhalten_junger_menschen.pdf

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2016b): Wohnfläche, 20.09.2017, URL: <http://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/siedlungsflaechenbelegung-fuer-wohnen#textpart-1>

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2007): Auf dem Weg zu einer nationalen Stadtentwicklungspolitik – Memorandum, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009a): Stadtentwicklungsbericht 2008 – Neue urbane Lebens- und Handlungsräume, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009b): Nationale Stadtentwicklungspolitik – Positionen, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2013): Lokale Qualitäten, Kriterien und Erfolgsfaktoren nachhaltiger Entwicklung kleiner Städte – Cittaslow, Druckerei Conrad, Berlin.

Bunk, Andreas (2005): Der Sprung über die Elbe, 20.09.2017, URL: http://www.bunk.info/download/pdf/2005_10-sprung-ueber-die-elbe-garten-und-landschaft-garten-und-landschaft-10_2005-s-19-23-bunk.pdf

Burgdorf, Markus / Krischausky, Gesine / Müller-Kleißler, Renate (2015): Indikatoren zur Nahversorgung – Erreichbarkeit von Gütern und Dienstleistungen des erweiterten täglichen Bedarfs, 20.09.2017, URL: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/AnalysenKompakt/2015/DL_10_2015.pdf;jsessionid=46FF327A0864C9379FD2954804F070A9.live11291?__blob=publicationFile&v=3

Busch-Lüty, Christiane (1998): Nachhaltige Entwicklung als Leitbild und gesellschaftlicher Verständigungsprozeß – Herausforderungen eines Paradigmenwechsels für Wissenschaft und Politik; In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1998): Nachhaltige Raumentwicklung – Szenarien und Perspektiven für Berlin-Brandenburg, ARL, Hannover, Seite 4 – 18.

Böldt, Daniel (2017): Geteilte Autos, durchwachsene Bilanz – Umweltfreundlichkeit von Carsharing, 20.09.2017, URL: <http://www.taz.de/!5382683/>

Car2go Deutschland (Hrsg.) (2017): Car2go Parkregeln in Hamburg, 20.09.2017, URL: https://www.car2go.com/media/data/germany/hamburg/files/201704_car2go_parking_rules_hh.pdf

Carlowitz, Hans Carl von (1732): Sylvicultura Oeconomica: oder Haußwirthliche Nachricht und Naturmäßige Anweisung zur Wilden Baum-Zucht, Verlag Kessel, Remagen-Oberwinter.

Carlson, Cris (Hrsg.) (2002): Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration, AK Press, Edinburgh.

Christaller, Walter (1933a): Die zentralen Orte in Süddeutschland: Eine ökonomisch- geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt.

Christaller, Walter (1933b): Zentrale Orte – Theorie und Grundsatzfragen. In: Schöller, Peter (Hrsg.) (1972): Zentralitätsforschung, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt, Seite 3 - 22.

Cittaslow International (Hrsg.) (2017a): International Network of Cities where living is Good, 20.09.2017, URL: <http://www.cittaslow.org/network>

Cittaslow International (Hrsg.) (2017b): Cittaslow List, 20.09.2017, URL: http://www.cittaslow.org/sites/default/files/content/page/files/246/cittaslow_list_july_2017.pdf

Cyclelogistics (Hrsg.) (2014): moving Europe forward, 20.09.2017, URL: http://cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf

Dangschat, Jens / Frey, Oliver (2005): Stadt- und Regionalsoziologie, In: Kessl, Fabian / Reutlinger, Christian / Maurer, Susanne / Frey, Oliver (Hrsg.) (2005): Handbuch Sozialraum, VS Verlag, Wiesbaden. Seite 143 – 164.

Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2005): 100 Jahre Deutscher Städtetag: Die Zukunft liegt in den Städten, Nomos Verlag, Baden-Baden.

Deutsches Museum (Hrsg.) (2017): Der Motorwagen von Carl Benz, 20.09.2017, URL: <http://www.deutsches-museum.de/sammlungen/meisterwerke/meisterwerke-i/motorwagen/>

Deutschlandradio – Deutschlandfunk Nova (Hrsg.) (2017): Autos raus! - Superblocks in Barcelona, 20.09.2017, URL: <https://www.deutschlandfunknova.de/beitrag/superblocks-in-barcelona>

Der Übersee-Club (Hrsg.) (2017): Willkommen im Übersee-Club Hamburg, 20.09.2017, URL: <http://www.ueberseeclub.de/index.php/de/der-uebersee-club-hamburg-willkommen>

Diedirch, Oliver (2013): „Assis“ und Akademiker: Konnte das gut gehen?, 20.09.2017, URL: <http://www.ndr.de/kultur/geschichte/chronologie/Hamburg-Steilshoop-Ein-gewagtes-Experiment,steilshoop107.html>

Dey, Andreas (2017): 1,86 Millionen – Hamburg meldet Einwohner-Rekord, 20.09.2017, URL: <http://www.abendblatt.de/nachrichten/article/210378027/1-86-Millionen-Hamburg-meldet-Einwohner-Rekord.html>

Dingler, Johannes (2003): Postmoderne und Nachhaltigkeit, Eine diskurstheoretische Analyse der sozialen Konstruktion von nachhaltiger Entwicklung, Ökom-Verlag, München.

Dinter, Stefan (2001): Netzwerke – eine Organisationsform moderner Gesellschaften?, Tectum-Verlag, Marburg.

Dittmann, Olaf (2011): Vernichtendes Urteil über Umwelthauptstadt, 20.09.2017, URL: https://www.welt.de/print/die_welt/hamburg/article13758821/Vernichtendes-Urteil-ueber-Umwelthauptstadt.html

Dittmann, Olaf (2017): Debatte um Überseequartier verschärft sich, 20.09.2017, URL: https://www.welt.de/print/die_welt/hamburg/article165638103/Debatte-um-Ueberseequartier-verschaerft-sich.html

Doerk, Daniel (2015): Critical Mass, 03.11.2016, URL: <http://itstartedwithafight.de/category/critical-mass/>

- Doll, Nikolaus (2010):** Das Stahltier lebt. Hauptsache, es schneit nicht – 175 Jahre Zugverkehr, 20.09.2017, URL: <https://www.welt.de/wirtschaft/article11442159/Das-Stahl-tier-lebt-Hauptsache-es-schneit-nicht.html>
- Doll, Nikolaus (2016):** Darum will VW jetzt in Ruanda Carsharing anbieten – Mobilität, 20.09.2017, URL: <https://www.welt.de/wirtschaft/article160528673/Darum-will-VW-jetzt-in-Ruanda-Carsharing-anbieten.html>
- Dombrowski, Rosine / Solga, Heike (2009):** Soziale Ungleichheiten in schulischer und außerschulischer Bildung – Stand der Forschung und Forschungsbedarf, 20.09.2017, URL: https://www.boeckler.de/pdf/p_arbp_171.pdf
- Drieschner, Frank (2016):** Hamburgs bessere Hälfte – Umland, 20.09.2017, URL: <http://www.zeit.de/2016/42/umland-hamburg-speckguertel-beliebtheit/komplettansicht>
- DriveNow (Hrsg.) (2017a):** Parkregeln für das Geschäftsgebiet von Hamburg, 20.09.2017, URL: <https://www.drive-now.com/de/de/hamburg/parking-guidelines>
- DriveNow (Hrsg.) (2017b):** BMW i3 mieten – elektrisch, nachhaltig und urban, 20.09.2017, URL: <https://www.drive-now.com/de/de/cars/bmw-i3>
- Duchene-Lacroix, Cedric / Paganozza, Lidia (2013):** Multilokale Residentialität, Stadt- und Raumplanung, 20.09.2017, URL: <https://www.arl-net.de/events/multilokale-residentialitaet-stadt-und-raumplanung>
- Dörfler, Thomas (2011):** Antinomien des (neuen) Urbanismus. Henri Lefebvre, die HafenCity Hamburg und die Produktion des posturbanen Raumes: eine Forschungsskizze, In: Raumforschung und Raumordnung – Spatial Research and Planning (Hrsg.) (2011): 2/2011, SpringerLink, Luxemburg, Seite 91 – 104.
- Egner, Björn (2014):** Wohnungspolitik seit 1945, 20.09.2017, URL: <http://www.bpb.de/apuz/183442/wohnungspolitik-seit-1945?p=all>
- Eichler, Christian (2013):** Das Ende des Wintermärchens – Klares >>Nein<< zu Olympia 2022 in München, 20.09.2017, URL: <http://www.faz.net/aktuell/sport/wintersport/klares-nein-zu-olympia-2022-in-muenchen-das-ende-des-wintermaerchens-12657703.html>
- Eisenberger, David (2017):** Pressemitteilung – Zahlen – Daten – Fakten zum Deutschen Fahrradmarkt 2016, 20.09.2017, URL: http://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2017_07.03._Fahrradmarkt_2016.pdf
- Engels, Friedrich (1872):** Zur Wohnungsfrage, In: Institut für Marxismus-Leninismus beim Zentralkomitee der SED (Hrsg.) (1976): Marx-Engels-Werke (MEW), Band 18, Dietz Verlag, Berlin.
- Engels, Friedrich (1845):** Die Lage der arbeitenden Klasse in England - Nach eigener Anschauung und authentischen Quellen, In: Institut für Marxismus-Leninismus beim Zentralkomitee der SED (Hrsg.) (1962): Marx-Engels-Werke (MEW), Band 2, Dietz Verlag, Berlin.

Engl, Christoph (2017): Kein nützliches Bauwerk – aber jeden Euro wert – Eröffnung der Hamburger Elbphilharmonie, 20.09.2017, URL: http://www.focus.de/finanzen/experten/engl/eroeffnung-der-elbphilharmonie-hamburgs-elbphilharmonie-ist-kein-nuetzliches-bauwerk-aber-jeden-euro-wert_id_6475856.html

Eriksen, Thomas Hylland (2001): Tyranny of the Moment, Fast and Slow Time in the Information Age, Pluto Press, London.

Escher, Anton / Petermann, Sandra (2016): Einleitung, In: Escher, Anton / Petermann, Sandra (Hrsg.) (2016): Raum und Ort, Franz Steiner Verlag, Stuttgart.

Farwick, Andreas (2007): Soziale Segregation in den Städten – Von der gespaltenen Gesellschaft zur gespaltenen Stadt, In: Baum, Detlef (Hrsg.) (2007): Die Stadt in der Sozialen Arbeit – Ein Handbuch für soziale und planende Berufe, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Feist, Conceicao (2017): Über Brücken, In: HafenCity Zeitung (Hrsg.) (2017): Ausgabe Nr. 9 – 1. September 2017, 20.09.2017, URL: https://issuu.com/hafencitynews/docs/20170829_hafen_hafen_hp_025_klein-

Fengler, Denis / Woldin, Philipp (2016): Vom „Wohnzimmer Hamburgs“ zur gefährlichen Kampfarena – Jungfernstieg, 20.09.2017, URL: <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article157852289/Vom-Wohnzimmer-Hamburgs-zur-gefaehrlichen-Kampfarena.html>

Fischer, Marlies (2015a): The Table: Drei Sterne für den Hamburger Kevin Fehling – Guide Michelin, 20.09.2017, URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/article206570377/The-Table-Drei-Sterne-fuer-den-Hamburger-Kevin-Fehling.html>

Fischer, Marlies (2015b): Die besten Restaurants rund um die Elbphilharmonie, 20.09.2017, URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/elbphilharmonie/article209901443/Die-besten-Restaurants-rund-um-die-Elbphilharmonie.html>

Florida, Richard (2005): Cities and the Creative Class, Routledge, London.

Flüchtlingshilfe HafenCity (Hrsg.) (2017): Herzlich willkommen!, 20.09.2017, URL: <http://fluechtlingshilfe-hafencity.de/de/>

Fokken, Ulrike (2016): Nein, In: Fokken Ulrike / Kreutzfeldt, Malte (2016): Sind Kaufprämien für E-Autos sinnvoll? - Pro & Kontra, 20.09.2017, URL: <http://www.taz.de/!5265420/>

Foucault, Michel (1987): Andere Räume, In: Escher, Anton / Petermann, Sandra (Hrsg.) (2016): Raum und Ort, Franz Steiner Verlag, Stuttgart, Seite 123 – 130.

Frankfurter Allgemeine Zeitung (Hrsg.) (2002): Hamburg will „Spiele am Wasser“ – Olympia 2012, 20.09.2017, URL: <http://www.faz.net/aktuell/sport/olympia-2012-hamburg-will-spiele-am-wasser-180625.html>

Frankfurter Allgemeine Zeitung (Hrsg.) (2016): Hamburg bleibt auf Kosten sitzen – Gescheiterte Olympia-Bewerbung, 20.09.2017, URL: <http://www.faz.net/aktuell/sport/gescheiterte-olympia-bewerbung-hamburg-bleibt-auf-kosten-sitzen-14144078.html>

Franklin, Benjamin (1748): Advice to a Young Tradesman, in Smyth, Albert Henry (Hrsg.) (1905): The Writings of Benjamin Franklin, vol. 2, Macmillan, New York.

Fraune, Burkhard (2017a): Carsharing in der Großstadt, 20.09.2017, URL: https://www.rnz.de/ratgeber/auto-verkehr_artikel,-Mobil-Carsharing-in-der-Grossstadt-_arid,256869.html

Fraune, Burkhard (2017b): Carsharing – doch nicht so öko? 21.02.2017, URL: <http://www.heute.de/carsharing-doch-nicht-so-gut-fuer-die-umwelt-46602260.html>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2005): Sprung über die Elbe – Hamburg auf dem Weg zur Internationalen Bauausstellung – IBA Hamburg 2013, 20.09.2017, URL: http://www.iba-hamburg.de/fileadmin/Die_IBA-Story_post2013/051030_sprung_ueber_die_elbe.pdf

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2011a): Umwelthauptstadt Europas 2011 – Fakten und Hintergründe, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/2724198/05ed06b6e362a71d1e464eb637e3894d/data/o-toene-zum-buergerauftakt.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2011b): Komm an Bord! – Hamburg Umwelthauptstadt Europas 2011, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/2726606/821bffd08a46b619cfd1992a87cdb46/data/uuh-magazin.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2011c): Anlage 1 – Bemessungswerte für die Anzahl notwendiger Stellplätze und notwendiger Fahrradplätze, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/2944620/33d157e576c77287001f25ef21673791/data/fa-1-2011-anlage-1.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2014): Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in HamburgOst - Pressemappe, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/4340596/aa7cb37176a72843d9c1a757da15fc14/data/do-pressemappe-low.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2013a): Internationale Bauausstellung – Rückblick, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/iba-hamburg/>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2013b): Internationale Gartenschau Hamburg 2013 – Rückblick, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/sprung-ueber-die-elbe/igs-2013/>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2013c): Smart City Hamburg? - Transformation von einer wachsenden in eine nachhaltige Stadt, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/4149782/7682c16fc445a6df9d39c57b7cbe329e/data/runder-tisch-2013-skirke-smart-city.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015a): Mietenspiegel 2015 der Freien und Hansestadt Hamburg in EURO, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/3134246/91bc6512096b7b9e462987f2f323daa0/data/d-die-mietenspiegel-tabelle-2015.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015b): Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg Ost, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/4388924/d75c7a6ff6294381744f16b8f8f0ed5d/data/do-broschuere-low.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015c): >>Olympia Hamburg 2024<< - Sportstätten für die Spiele, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/4632932/fadd1773134fd28cb573c39fc1222621/data/d-10-dialog-broschuere.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015d): Olympische und Paralympische Spiele 2024 – Masterplan Kernbereich Kleiner Grasbrook Hamburg, Selbstverlag, Hamburg.

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015e): >>Olympia Hamburg 2024<< - Herausforderungen und Chancen für die Mobilität, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/4632946/b6592d1789901e2fcab0ad2cbb6a26a2/data/d-11-dialog-broschuere.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2016a): Mietenspiegel 2015 der Freien und Hansestadt Hamburg in EURO, 20.09.2017, URL: <https://www.mieterverein-hamburg.de/export/sites/default/.content/dokumente/mietenspiegel/mietenspiegel-2015.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2016b): Wohnungsbau wird weiter gestärkt – 10000 Wohnungen pro Jahr, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/bsw/wohnungsbau/4029174/wohnungspolitik/>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Umwelt und Energie (Hrsg.) (2017): Hamburg: Umwelthauptstadt Europas 2011 - Auszeichnung, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/umwelthauptstadt/2454582/die-auszeichnung/>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Umwelt und Energie (Hrsg.) (2015): Von der Umwelthauptstadt Europas zu nachhaltigen Olympischen Spielen für die Welt – Olympia 2024, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/4552986/2015-07-15-bue-nachhaltiges-olympia/>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hrsg.) (2017): Smart Cities und die Mobilität der Zukunft – Vernetzte Stadt, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/smart-city/>

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hrsg.) (2013): Mobilitätsprogramm 2013 – Grundlage für eine kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/4119700/50fd34e0e06432b8ea113bf40cfc6ca7/data/mobilitaetsprogramm-2013.pdf;jsessionid=1B19FB923B2CD6E62998CC1BAC629E86.liveWorker2>

Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle (Hrsg.) (2002): Leitbild: Metropole Hamburg – Wachsende Stadt, 20.09.2017, URL: http://www.wachsender-widerstand.de/wachsende_stadt.pdf

Freund, Bodo (2006): Nachhaltige Stadtentwicklung und Hochhäuser im Metropolitanraum. Das Beispiel Frankfurt / Rhein-Main; In: Schneider, Helmut (Hrsg.) (2006): Nachhaltigkeit als regulative Idee in der geographischen Stadt- und Tourismusforschung, LIT Verlag, Hamburg.

Freytag, Michael (2005): Sprung über die Elbe – die Internationale Bauausstellung 2013 als Impulsgeber einer nachhaltigen Hamburger Stadtentwicklungsstrategie – Vorwort von Senator Dr. Michael Freytag, Oktober 2005, In: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2005): Sprung über die Elbe – Hamburg auf dem Weg zur Internationalen Bauausstellung – IBA Hamburg 2013, 20.09.2017, URL: http://www.iba-hamburg.de/fileadmin/Die_IBA-Story_post2013/051030_sprung_ueber_die_elbe.pdf – Seite 6 – 9.

Friedmann, John (1995): Where we stand: a decade of world city research, In: Knox, Paul L. / Taylor, Peter J. (Hrsg.) (1995): World cities in a world-system, Cambridge University Press, Cambridge, Seite 21 – 47.

Friedmann, John (2002): Kapitel Introduction – Urban Futures as Ideology in: Friedmann, John (2002): The Prospect of Cities, University of Minnesota Press, Minneapolis.

Füllner, Jonas / Templin, David (2011): Stadtplanung von unten – Die >>Recht auf Stadt<< Bewegung in Hamburg, in: Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (Hrsg.) (2011): Initiativen für ein Recht auf Stadt – Theorie und Praxis städtischer Aneignung, VSA-Verlag, Hamburg.

Gassdorf, Ulrich (2015): 500 Euro Kaltmiete für neue Studentenwohnungen, 20.09.2017, URL: <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article205460485/500-Euro-Kaltmiete-fuer-neue-Studentenwohnungen.html>

Gassdorf, Ulrich (2017a): Wo ein Quadratmeter in Hamburg 15.000 Euro kostet – HafenCity, 20.09.2017, URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/article211284165/Wo-ein-Quadratmeter-in-Hamburg-15-000-Euro-kostet.html>

Gassdorf, Ulrich (2017b): Vier Wohnungen in der Elbphilharmonie sind noch frei – Immobilien, 20.09.2017, URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/article211651437/Vier-Wohnungen-in-der-Elbphilharmonie-sind-noch-frei.html>

Gassdorf, Ulrich (2017c): Ausbau und Abriss – Hamburgs Pläne für den Hauptbahnhof - Studie, 20.09.2017, URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article209571601/Ausbau-und-Abriss-Hamburgs-Plaene-fuer-den-Hauptbahnhof.html>

Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (Hrsg.) (2011): Initiativen für ein Recht auf Stadt, in: Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (Hrsg.) (2011): Initiativen für ein Recht auf Stadt – Theorie und Praxis städtischer Aneignung, VSA-Verlag, Hamburg.

Gehring, Petra (2008): Was heißt Eigenlogik? - Zu einem Paradigmenwechsel für die Stadtforschung; In: Berking, Helmuth / Löw, Martina (Hrsg.) (2008): Die Eigenlogik der Städte – Neue Wege für die Stadtforschung, Campus Verlag, Frankfurt, Seite 153 – 168.

Glasze, Georg / Vieillard-Baron, Herve / Weber, Florian (2012): Krise der banlieues und die politique de la ville in Frankreich, In: Geographische Rundschau (Hrsg.) (2012): Großbritannien 2012, Heft 6 / 2012, Westermann Verlag, Seite 50 – 56.

Glatter, Jan (2013): Gentrifizierung: politischer Kampfbegriff oder Perspektivenvielfalt?, In: Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. (Hrsg.) (2013): Forum Wohnen und Stadtentwicklung, Ausgabe 4 / Juli – September 2013, Berlin, Seite 169.

Gnade, Simona (2013): Problemgebiet Banlieue: Konflikte und Ausgrenzung in den französischen Vorstädten, 20.09.2017, URL: <http://www.bpb.de/internationales/europa/frankreich/152511/problemgebiet-banlieue>

Goetz, Ivo (2015): Komm hinaus ins Kleine! - Die Minihaus-Bewegung boomt, 20.09.2017, <http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/tiny-house-movement-erobert-amerika-und-europa-13762361.html>

- Golombek, Nina (2017):** Die Hafencity wächst weiter, 20.09.2017, https://www.welt.de/print/die_welt/hamburg/article165136091/Die-Hafencity-waechst-weiter.html
- Goonewardena, Kanishka / Kipfer, Stefan / Milgrom, Richard / Schmid, Christian (2008):** Globalizing Lefebvre?, In: Goonewardena, Kanishka / Kipfer, Stefan / Milgrom, Richard / Schmid, Christian (2008): Space, Difference, Everyday Life – Reading Henri Lefebvre, Routledge, New York, Seite 285 – 305.
- Gottdiener, Mark / Hutchison, Ray (2000):** The New Urban Sociology, McGraw-Hill Verlag, New York.
- Graham, Stephen / Marvin, Simon (2001):** Splintering Urbanism – Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition, Routledge, London.
- Grimme, Stephanie (2017):** Parkplätze sollen breiter werden, 20.09.2017, URL: www1.wdr.de/nachrichten/landespolitik/breitere-parkplaetze-100.html
- Grünberg, Rainer (2017):** Mit dem Sport in Hamburg die Welt umfassen - Kolumne, 20.09.2017, URL: <http://www.abendblatt.de/meinung/article/210315247/Mit-dem-Sport-in-Hamburg-die-Welt-umfassen.html>
- Grünberg, Rainer / Leoni, Achim (2017):** Hauptstadt des Ausdauersports - Hamburg, 20.09.2017, URL: <http://www.abendblatt.de/sport/article/207837147/Hauptstadt-des-Ausdauersports.html>
- Grünweg, Tom (2017):** Ein Ungetüm wird ungestüm – Autogramm Ford F-150 Raptor, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/auto/fahrberichte/ford-f-150-raptor-im-test-die-pick-up-bestie-a-1142302.html>
- Guelf, Fernand Mathias (2010):** Die urbane Revolution, Henri Lefebvres Philosophie der globalen Verstädterung, transcript Verlag, Bielefeld.
- Gängeviertel (Hrsg.) (2012):** Mehr als ein Viertel: Ansichten und Absichten aus dem Hamburger Gängeviertel, Verlag Assoziation A, Hamburg.
- Gängeviertel (Hrsg.) (2017):** Komm in die Gänge – Wir über uns, 20.09.2017, URL: <http://das-gaengeviertel.info/>
- Göbel, Stefan / Groß, Daniel (2014):** Des Deutschen liebstes Kind: Eine aktuelle Studie von forsa und CosmosDirekt zur Bedeutung und Nutzung des Autos, 20.09.2017, URL: <https://www.cosmosdirekt.de/CosmosCAE/S/linkableblob/home/48840-6082/data/auftakt-autostudie-noindex-data.pdf>
- Haarmeyer, Jan (2015):** Hamburger PR-Profis werben für die Spiele – Olympia 2024, 20.09.2017, URL: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article136477114/Hamburger-PR-Profis-werben-fuer-die-Spiele.html>
- Hack, Gary (2000):** Infrastructure and regional form, In: Hack, Gary / Simmonds, Roger (Hrsg.) (2000): Global City Regions – Their emerging forms, Spon Press, London.

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2009): HafenCity Hamburg – Statusbericht und Vorausschau, 20.09.2017, URL: <http://www.hafencity.com/de/pressemeldungen/hafencity-hamburg-statusbericht-und-vorausschau.html>

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2011): HafenCity bunt gemischt - Architektenwettbewerb für Wohnquartier Am Lohsepark entschieden, 20.09.2017, URL: <http://www.hafencity.com/de/pressemeldungen/hafencity-bunt-gemischt-architektenwettbewerb-fuer-wohnquartier-am-lohsepark-entschieden.html>

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2014a): Neustart für das südliche Überseequartier, 20.09.2017, URL: <http://www.hafencity.com/de/news/neustart-fuer-das-suedliche-ueberseequartier-.html>

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2014b): Baufeld 72: Mischung aus Hotel, studentischem Wohnen & frei finanziertem Wohnungsbau, 20.09.2017, URL: <http://www.hafencity.com/de/news/baufeld-72-mischung-aus-hotel-studentischem-wohnen-frei-finanziertem-wohnungsbau.html>

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2015a): Gebäude in der HafenCity – Eine Übersicht, 20.09.2017, URL: http://www.hafencity.com/upload/files/files/Bauherrenbooklet_2015_FREI.pdf

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2015b): Erste inklusive Hausgemeinschaft in der HafenCity, 20.09.2017, URL: <http://www.hafencity.com/de/news/erste-inklusive-hausgemeinschaft-in-der-hafencity-.html>

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2016a): HafenCity Hamburg – Themen Quartiere Projekte, Oktober 2016, Selbstverlag, Hamburg.

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2016b): Eine >>Stadt für alle<< - Architektur für drei große Wohnungsbaufelder im Quartier Baakenhafen ist entschieden, 20.09.2017, URL: http://www.hafencity.com/upload/files/listitems/160115B_PM_allgemein.pdf

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017a): HafenCity – die Genese einer Idee, 20.09.2017, URL: <http://www.hafencity.com/de/ueberblick/hafencity-die-genese-einer-idee.html>

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017b): HafenCity Hamburg – Stadt des 21. Jahrhunderts, Selbstverlag, Hamburg.

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017c): HafenCity Hamburg – Themen Quartiere Projekte, März 2017, Selbstverlag, Hamburg.

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017d): Das Projekt HafenCity, 20.09.2017, URL: <http://www.hafencity.com/de/ueberblick/das-projekt-hafencity.html>

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017e): Elbtower: Abschluss der HafenCity und Auftakt zum Stadtzentrum, 20.09.2017, URL: <http://www.hafencity.com/de/news/elbtower-abschluss-der-hafencity-und-auftakt-zum-stadtzentrum-.html>

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017f): Sprachliche Erklärung, 20.09.2017, URL: <http://www.hafencity.com/de/glossar/glossar-n-r.html#nachhaltigkeit>

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017g): news – Juli 2017, 20.09.2017, URL: http://www.hafencity.com/upload/files/files/170630_HC_News_47_FINAL_kl_kl.pdf

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017h): Sommer in der HafenCity – Unterhaltung, Tanz & Sport. Immer sonntags. Immer gratis. Für die ganze Familie, 20.09.2017, URL: http://www.hafencity.com/upload/files/listitems/Sommer_in_der_HafenCity_Leporello_2017_Web.pdf

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017i): Anlage „Rahmenvorgaben für das Quartiersmanagement“, 20.09.2017, URL: http://hafencity.com/upload/files/listitems/Anlage_Quartiersmanagement.pdf

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017j): HafenCity immer beliebter bei Familien mit Kindern, 20.09.2017, URL: <http://www.hafencity.com/de/news/hafencity-immer-beliebter-bei-familien-mit-kindern.html>

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017k): Wohnen, Freizeit und Arbeiten in doppelter Wasserlage, 20.09.2017, URL: <http://www.hafencity.com/de/baakenhafen.html>

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017l): Quartier Baakenhafen: geförderte Wohnungen in herausragender Lage, 20.09.2017, URL: <http://www.hafencity.com/de/news/quartier-baakenhafen-gefoerderte-wohnungen-in-herausragender-lage.html>

HafenCity Hamburg (Hrsg.) (2017m): Grundstücksangebote im Quartier Baakenhafen – Angebotsgegenstand: Angebotseinheit IV, 20.09.2017, URL: cloud.hafencity.com/fbsharing/zBfyTmfo

Haggett, Peter (2004): Geographie – Eine globale Synthese, Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart.

Hamburg für Spiele 2012 (Hrsg.) (2017): Feuer und Flamme – Für Hamburg 2012, 20.09.2017, URL: <http://fairspielen.de/wp-content/uploads/2014/07/Olympia-Hamburg-2012-Presentation.pdf>

Hamburg Leuchfeuer (Hrsg.) (2017): Ein Wohnprojekt für junge unheilbar chronisch kranke Menschen, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg-leuchfeuer.de/festland/>

Hamburg Marketing (Hrsg.) (2017): Die Marke Hamburg – Hamburgs Image: Die Markenstrategie, 20.09.2017, URL: <https://marketing.hamburg.de/die-marke-hamburg.html>

HamburgMusik (Hrsg.) (2017): Hamburg's new landmark, 20.09.2017, URL: <https://countdown.elbphilharmonie.de/en/#/>

Hamburg Port Authority (Hrsg.) (2014): smartPORT Hamburg: smart parking, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/4306478/a0ad9d322844c6c6c2800060c7cb8f3c/data/smartport-hamburg-smart-parking.pdf>

Hamburg Port Authority (Hrsg.) (2017): smartPORT – Der intelligente Hafen, 20.09.2017, URL: <https://www.hamburg-port-authority.de/de/hpa-360/smartport/>

Hamburger Abendblatt (Hrsg.) (2012): Chronik zur Elbphilharmonie, 20.09.2017, URL: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article108239818/Chronik-zur-Elbphilharmonie.html>

Hamburger Abendblatt (Hrsg.) (2015): Neue Initiative >>Hamburg 2024. Das gibt's nur einmal!<< - Olympiabewerbung, 20.09.2017, URL: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article205432619/Neue-Initiative-Hamburg-2024-Das-gibt-s-nur-einmal.html>

Hamburger Abendblatt (Hrsg.) (2017): Elbphilharmonie-Plaza zählt mehr als drei Millionen Besucher, 20.09.2017, URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/article211529679/Elbphilharmonie-Plaza-zaehlt-mehr-als-drei-Millionen-Besucher.html>

Hamburger Morgenpost (Hrsg.) (2016): Olympia 2024 – Bund lässt Hamburg mit Kosten im Stich, 20.09.2017, URL: <http://www.mopo.de/hamburg/olympia/olympia-2024-bund-laesst-hamburg-mit-kosten-im-stich-23780788>

Hamburgische Investitions- und Förderbank (Hrsg.) (2017a): Baugemeinschaften – Förderrichtlinie für Baugemeinschaften mit genossenschaftlichem Eigentum, 20.09.2017, URL: https://www.ifbhh.de/fileadmin/pdf/IFB_Download/IFB_Foerderrichtlinien/FoeRi_Baugemeinschaften.pdf

Hamburgische Investitions- und Förderbank (Hrsg.) (2017b): Neubau von Mietwohnungen 2. Förderweg – Förderrichtlinie für Mietwohnungen in Mehrfamilienhäusern in Hamburg, 20.09.2017, URL: https://www.ifbhh.de/fileadmin/pdf/IFB_Download/IFB_Foerderrichtlinien/FoeRi_Nebau_2.Foerderweg.pdf

Hamm, Bernd (1982): Einführung in die Siedlungssoziologie, Beck Verlag, München.

Handelsblatt (Hrsg.) (2011): Siemens testet Elektroautos bei Dienstfahrten – Grüne Mobilität, 20.09.2017, URL: <http://www.handelsblatt.com/my/unternehmen/industrie/gruene-mobilitaet-siemens-testet-elektroautos-bei-dienstfahrten/4580306.html>

Harder, Sören (2014): Carsharing soll Stadtverkehr verschlimmern – ÖPNV-nahe Studie, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/car2go-und-drivenow-studie-kritisiert-carsharing-von-bmw-und-mercedes-a-987998.html>

Harloff, Thomas (2014): Vom schwierigen Werben um Verständnis, 20.09.2017, URL: <http://www.sueddeutsche.de/auto/fahrradprotestbewegung-critical-mass-vom-schwierigen-werben-um-verstaendnis-1.1978110>

- Harten, Ulrich (2012):** Physik – Eine Einführung für Ingenieure und Naturwissenschaftler, Springer-Verlag, Heidelberg.
- Hartig, Georg Ludwig (1804):** Anweisung zur Taxation und Beschreibung der Forste – Erster oder theoretischer Theil, Heyer, Gießen und Darmstadt.
- Hartz, Bettina (2015):** Und wohin fahren wir jetzt?, 03.11.2016, URL: <http://www.taz.de/!5014987/>
- Harvey, David (1975):** Social Justice and the City, University of Georgia Press, Athens.
- Harvey, David (1990):** The Condition of Postmodernity – An Enquiry into the Origins of Cultural Change, Blackwell Publishing, Oxford.
- Harvey, David (2007):** Zwischen Raum und Zeit: Reflektionen zur Geographischen Imagination, In: Escher, Anton / Petermann, Sandra (Hrsg.) (2016): Raum und Ort, Franz Steiner Verlag, Stuttgart, Seite 167 – 190.
- Harvey, David (2013):** Rebellen Städte – Vom Recht auf Stadt zur urbanen Revolution, Suhrkamp Verlag, Berlin.
- Hasse, Edgar Sebastian (2017):** Hamburg hat bundesweit den niedrigsten Altersschnitt, 20.09.2017, URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/article211070479/Hamburg-hat-bundesweit-den-niedrigsten-Altersschnitt.html>
- Hauff, Volker (1999):** Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung. Eggenkamp, Greven.
- Heine, Heinrich (1843):** Lutetia – Zweiter Teil, Artikel LVII, 20.09.2017, URL: <http://www.heinrich-heine-denkmal.de/heine-texte/lutetia57.shtml>
- Heineberg, Heinz (2017):** Stadtbegriffe und Dimensionen der Verstädterung / Urbanisierung; In: Heineberg, Heinz (Hrsg.) (2017): Stadtgeographie, Verlag Ferdinand Schöningh, Paderborn, Seite 25 – 54.
- Helbrecht, Ilse (2013):** Urbanität und Ruralität, In: Freytag, Tim / Lippuner, Roland / Lossau, Julia (Hrsg.) (2013): Schlüsselbegriffe der Kultur- und Sozialgeographie, UTB Verlag, Stuttgart.
- Held, Gerd (2008):** Der städtische Raum als Voraussetzung des Sozialen; In: Berking, Helmuth / Löw, Martina (Hrsg.) (2008): Die Eigenlogik der Städte – Neue Wege für die Stadtforschung, Campus Verlag, Frankfurt, Seite 169 – 206.
- Heller, Jochen / Schreiner, Regina (2015):** Zu Fuß in Wien – Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen, 20.09.2017, URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008453a.pdf>
- Hempel, Dirk (2016):** wie Schnellpostkutschen das Reisen revolutionierten, 20.09.2017, URL: <http://www.ndr.de/kultur/geschichte/chronologie/Schnellpostkutsche-Diligence-faert-von-Hamburg-nach-Luebeck,diligence100.html>

Henckel, Dietrich (1994): Technik, Geschwindigkeit und Raumentwicklung, In: Noller, Peter / Prigge, Walter / Ronneberger, Klaus (Hrsg.) (1994): Stadt-Welt – Über die Globalisierung städtischer Milieus, Campus Verlag, Frankfurt.

Herder, Daniel (2013): Wo Hamburg ständig im Stau steht – Verkehr, 20.09.2017, URL: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article115027089/Wo-Hamburg-staendig-im-Stau-steht.html>

Hesse, Markus (1998): Mobilität und Verkehr im Konzept einer nachhaltigen Raumentwicklung; In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1998): Nachhaltige Raumentwicklung – Szenarien und Perspektiven für Berlin- Brandenburg, ARL, Hannover, Seite 291 – 310.

Hessische Landesregierung (Hrsg.) (2017): Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagenverordnung – GaV) – Landesrecht Hessen, 20.09.2017, URL: http://www.rv.hessenrecht.hessen.de/lexsoft/default/hessenrecht_rv.html?doc.hl=1&doc.id=jlr-GaVHERahmen%3Ajuris-lr00&doc.part=X#lawid:7254389,1

Hilpert, Thilo (1984): Der Historismus und die Ästhetik der Moderne – Eine Einführung, In: Hilpert, Thilo (Hrsg.) (1988): Le Corbusiers >>Charta von Athen<< Texte und Dokumente – Kritische Neuausgabe, Verlag Vieweg, Braunschweig.

Hilpert, Thilo (1985): Die funktionelle Stadt – Le Corbusiers Stadtversion. Bedingungen, Motive, Hintergründe, Vieweg Verlag, Braunschweig.

Hilpert, Thilo (Hrsg.) (1988): Le Corbusiers >>Charta von Athen<< Texte und Dokumente – Kritische Neuausgabe, Verlag Vieweg, Braunschweig.

Hinkelmann, Christian (2012a): Teil 1: U4-Station Überseequartier – Die Unterwasserwelt, 20.09.2017, URL: <http://www.nahverkehrhamburg.de/teil-1-u4-station-ueberseequartier-die-unterwasserwelt-1696/>

Hinkelmann, Christian (2012b): Teil 2: U4-Station HafenCity Universität – die Lichtphilharmonie, 20.09.2017, URL: <http://www.nahverkehrhamburg.de/teil-2-u4-station-hafencity-universitaet-die-lichtphilharmonie-1701/>

Hinsch, Tobias (2011): NABU bietet Umwelthauptstadt zum Mitmachen, In: Naturschutz in Hamburg – Magazin des Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Hamburg e.V. - Heft 1 / 2011, 20.09.2017, URL: https://hamburg.nabu.de/imperia/md/content/hamburg/geschaeftsstelle/nabu-verbandszeitung/nih_1_11.pdf

Hirschbiegel, Thomas (2017): Spektakuläre U4-Haltestelle. Dieser Bahnhof bekommt einen Skywalk über der Elbe, 20.09.2017, URL: <http://www.mopo.de/hamburg/spektakulaere-u4-haltestelle-dieser-bahnhof-bekommt-einen-skywalk-ueber-der-elbe-28203900>

Hofer, Daniel (2017): Wie das Fahrrad massentauglich wurde – Jubiläum der Draisine, 20.09.2017, URL: <http://www.sueddeutsche.de/auto/jubilaem-der-draisine-wie-das-fahrrad-massentauglich-wurde-1.3533406>

Hoffmann-Axthelm, Dieter (1993): Die dritte Stadt – Bausteine eines neuen Gründungsvertrags, Edition Suhrkamp, Frankfurt.

Hänsel, Viktoria (2017): Neuer Hühnerposten – The new Hamburg living. Wohnen im Herzen Hamburgs!, 20.09.2017, URL: <http://hposten.de/>

Häußermann, Hartmut / Siebel, Walter (1979): Krise der Stadt? Stadtentwicklungspolitik unter Bedingungen Reduzierten Wachstums, In: Ellwein, Thomas (Hrsg.) (1979): Politikfeld-Analysen 1979 – Wissenschaftlicher Kongreß der DVPW 1.-5. Oktober 1979 in der Universität Augsburg Tagungsbericht, Westdeutscher Verlag, Opladen.

Häußermann, Hartmut (2007): Was bleibt von der europäischen Stadt?, In: Baum, Detlef (Hrsg.) (2007): Die Stadt in der Sozialen Arbeit – Ein Handbuch für soziale und planende Berufe, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Häußermann, Hartmut (2012): Die fordistische Stadt, 20.09.2017, URL: <http://www.bpb.de/politik/grundfragen/deutsche-verhaeltnisse-eine-sozialkunde/138639/die-fordistische-stadt?p=all>

Hüther, Gerald (2011): Die Macht der inneren Bilder – Wie Visionen das Gehirn, den Menschen und die Welt verändern, Verlag Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen.

IBA Hamburg (Hrsg.) (2011): 2011: Die IBA im Jahr der Umwelthauptstadt, In: IBA Hamburg GmbH (Hrsg.) (2011): IBA Blick – Magazin der Internationalen Bauausstellung Hamburg, Heft Nr. 1 / März 2011, 20.09.2017, URL: http://www.iba-hamburg.de/fileadmin/Mediathek/00_allgemein/IBA_Blick/iba_blick_1101.pdf

IBA Hamburg (Hrsg.) (2017): IBA Hamburg – Hamburg voraus, 18.03.2017, URL: <http://www.iba-hamburg.de/>

Iken, Matthias (2017): Wird die Elbphilharmonie Hamburgs neues Wahrzeichen? – HafenCity, 20.09.2017, URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article209237133/Wird-die-Elbphilharmonie-das-neue-Wahrzeichen-der-Stadt.html>

Immowelt (Hrsg.) (2017): Mietspiegel in Hamburg (Hafencity) – Juli 2017, 20.09.2017, URL: <https://www.immowelt.de/immobilienpreise/hamburg-hafencity/mietspiegel>

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft (Hrsg.) (2017): Mobilität im Großraum Hamburg – Vorstellung der regionalen Ergebnisse „Mobilität in Deutschland“, 20.09.2017, URL: http://www.mobilitaet-indeutschland.de/pdf/Praesentation_MiD_Bericht_Region_HH_Regionalkonferenz_VerkehrMobilitaet.pdf

Informelles Ministertreffen der für Stadt- und Raumentwicklung zuständigen Minister (2007): Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, 18.07.2010, URL: http://www.eu2007.de/de/News/download_docs/Mai/0524-AN/075DokumentLeipzigCharta.pdf

Interessengemeinschaft Jungfernstieg (Hrsg.) (2017): Im Herzen der Stadt – Geschäfte am Jungfernstieg, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg-jungfernstieg.de/im-herzen-der-stadt/>

Ipsen, Detlev (1999): Raumbilder – Kultur und Ökonomie räumlicher Entwicklung, Centaurus Verlag, Pfaffenweiler.

Ipsen, Detlev / Oswalt, Philipp (2007): Raumbilder und Stadtentwicklung –theoretisches Konzept und aktuelle Praxis – Ein Gespräch mit Detlev Ipsen und Philipp Oswalt, In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2007): Informationen zur Raumentwicklung, Heft 12.2007, Seite 679 – 686.

Ipsen, Detlev (2007): Städte: Ressource für Innovationen und Versprechen eines >>guten Lebens<<, In: Baum, Detlef (Hrsg.) (2007): Die Stadt in der Sozialen Arbeit – Ein Handbuch für soziale und planende Berufe, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Isermann, Enno (2017): Die Elbphilharmonie – Konzerthaus, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/bkm/elbphilharmonie/>

Jacobs, Luisa (2016): Die Arbeitsgemeinschaft, 20.09.2017, URL: <http://www.zeit.de/campus/2016-09/co-living-gemeinschaft-projekte-selbststaendig-digitale-nomaden/komplettansicht>

Jencks, Charles (2015): The Iconic Building, Rizzoli Verlag, New York.

Jensen, Björn (2015): Hamburg will die grünsten Spiele, die es je gab – Olympia 2024, 20.09.2017, URL: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article205610325/Hamburg-will-die-gruensten-Spiele-die-es-je-gab.html>

Jeppesen, Helle (2016): In den Städten entscheidet sich die Zukunft, 20.09.2017, URL: <http://www.dw.com/de/in-den-st%C3%A4dten-entscheidet-sich-die-zukunft/a-36043764>

Jonas, Carsten (2009): Die Stadt und ihr Grundriss, Zu Form und Geschichte der deutschen Stadt nach Entfestigung und Eisenbahnanschluss, Ernst Wasmuth Verlag, Berlin.

Jordan, Markus (2016): Car2go-Fahrzeuge mit Stern ab 27. Juni 2016 in Berlin verfügbar, 20.09.2017, URL: <http://blog.mercedes-benz-passion.com/2016/06/car2go-fahrzeuge-mit-stern-ab-27-juni-2016-in-berlin-verfuegbar/>

Justus Grosse Projektentwicklung (2017): Baakenhafen – Nie den Anschluss verpassen, 20.09.2017, URL: <http://panorama-hafencity.de/baakenhafen>

Kammer, Frank (2017): Neu im Vertrieb, 20.09.2017, URL: <http://www.alpin-invest.de/neuigkeit/neu-im-vertrieb/>

Kassel, Dieter / Le-Mentzel, Van Bo (2017): Das Interview im Wortlaut, 20.09.2017, URL: http://www.deutschlandfunkkultur.de/wohnen-auf-sieben-quadratmetern-architekten-suchen-ideen.1008.de.html?dram:article_id=380906

Kemper, Franz-Josef (2005): Sozialgeographie. In: Schenk, Winfried/ Schliephake, Konrad (Hrsg.) (2005): Allgemeine Anthropogeographie, Klett-Perthes Verlag, Gotha und Stuttgart, Seite 145 – 212.

Keller, Reiner (2012): Das Interpretative Paradigma – Eine Einführung, Springer VS Verlag, Wiesbaden.

Kipfer, Stefan (2008): How Lefebvre Urbanized Gramsci – Hegemony, everyday life, and difference, In: Goonewardena, Kanishka / Kipfer, Stefan / Milgrom, Richard / Schmid, Christian (2008): Space, Difference, Everyday Life – Reading Henri Lefebvre, Routledge, New York, Seite 193 – 211.

Kistner, Sina / Waltenberger, Michael G. (2017): Dein adjektives Sprachbuch – Bildhafte Sprache ist keine Kunst. Sondern eine Übung., Selbstverlag.

Kistner, Thomas (2011): München gibt alles – und scheitert – Winterspiele 2018: Entscheidung für Pyeongchang, 20.09.2017, URL: <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/olympische-winterspiele-mit-hammer-und-charme-1.1116933>

Klages, Robert (2016): Berliner Architekt baut 100-Euro-Behausungen – Wohnraum in Berlin, 20.09.2017, URL: <http://www.tagesspiegel.de/berlin/wohnraum-in-berlin-berliner-architekt-baut-100-euro-behausungen/14978988.html>

Kleikamp, Antonia (2014): Einem Deutschen gelang doch der erste Motorflug – Luftfahrt-Historiker, 20.09.2017, URL: <https://www.welt.de/geschichte/article135019802/Einem-Deutschen-gelang-doch-der-erste-Motorflug.html>

Kluke, Ulli (2011): Die Zukunft der Welt liegt in der Stadt, 20.09.2017, URL: <https://www.welt.de/debatte/kommentare/article13690087/Die-Zukunft-der-Welt-liegt-in-der-Stadt.html>

Knaack, Benjamin (2015): Wer fragt, muss mit der Antwort leben – Gescheitertes Olympia-Referendum in Hamburg, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/sport/sonst/olympia-referendum-hamburg-wer-fragt-muss-mit-der-antwort-leben-a-1065170.html>

Knox, Paul / Mayer, Heike (2006a): Can the U.S. learn from the Slow City Movement?, 20.09.2017, URL: <http://www.planetizen.com/node/21630>

Knox, Paul / Mayer, Heike (2006b): Slow Cities: sustainable places in a fast world. In: Urban Affairs Association (Hrsg.): Journal of Urban Affairs, Jahrgang 28, Heft 4, Seite 321 – 334.

Knox, Paul / Mayer, Heike (2009): Kleinstädte und Nachhaltigkeit – Konzepte für Wirtschaft, Umwelt und soziales Leben, Birkhäuser Verlag, Basel.

Meadows, Donella / Meadows, Dennis / Randers, Jorgen (2006): Grenzen des Wachstums, das 30-Jahre-Update. Signal zum Kurswechsel, Hirzel, Stuttgart.

Kofman, Eleonore / Lebas, Elizabeth (1996): Lost in Transposition – Time, Space and the City; In: Kofman, Eleonore / Lebas, Elizabeth (Hrsg.) (1996): Writings on Cities – Henri Lefebvre, Blackwell Publishers, Oxford, Seite 3 – 60.

Kraftfahrt-Bundesamt (2017a): Jahresbilanz der Neuzulassungen 2016, 20.09.2017, URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n_jahresbilanz.html

Kraftfahrt-Bundesamt (2017b): Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes am 1. Januar 2017, 20.09.2017, URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b_jahresbilanz.html;jsessionid=5D18106CD2549C48C907313043E2F696.live11291?nn=644526

Krajewski, Christian (2004): Gentrification in zentrumsnahen Stadtquartieren – am Beispiel der Spandauer und Rosenthaler Vorstadt in Berlin-Mitte, 20.09.2017, URL: http://www.stadtzukunft.de/Abstracts_17/Krajewski.pdf

Krajewski, Christian (2017): Städtetourismus und Stadtkultur; In: Heineberg, Heinz (Hrsg.) (2017): Stadtgeographie, Verlag Ferdinand Schöningh, Paderborn, Seite 405 – 423.

Krone, Stephanie (2015): ADFC: Bike-Sharing bringt neue Zielgruppen aufs Rad, 20.09.2017, URL: <https://www.adfc.de/presse/pressemitteilungen/adfc-bike-sharing-bringt-neue-zielgruppen-aufs-rad>

Källenius, Ola (2017): Interview, In: WeltN24 (2017): Generation EQ – Stern unter Strom, 20.09.2017, URL: <https://www.welt.de/motor/news/article166066354/Generation-EQ.html>

König, Julian / Schlink, Mike / Wieding, Frank (2016): „Critical Mass“ So lief die Demo der Rad-Revoluter, 20.09.2017, URL: <http://www.mopo.de/hamburg/-critical-mass--so-lief-die-demo-der-rad-revoluter--24289886>

Kühl, Janine (2014): Rostock 1939 – Der erste Düsenjet hebt ab, 20.09.2017, URL: <http://www.ndr.de/kultur/geschichte/chronologie/Rostock-1939-Der-erste-Duesenjet-hebt-ab,duesenjet100.html>

Kühn, Herbert (2015): Der Aufstieg der Menschheit, Fischer Verlag, Frankfurt am Main.

Lampen, Angelika / Schmidt, Christine (2014): Stadtbegriff, 20.09.2017, URL: <http://www.uni-muenster.de/Staedtegeschichte/portal/einfuehrung/Definitionen.html>

Lanwert, Hayke (2014): Warum immer mehr Menschen gemeinsam bauen wollen, 20.09.2017, URL: <https://www.derwesten.de/wochenende/warum-immer-mehr-menschen-gemeinsam-bauen-wollen-id10014640.html>

Le Corbusier (1925): Städtebau, In: Hildebrandt, Hans (Hrsg.) (1979): Le Corbusier - Städtebau, Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart.

Le Corbusier (1933): Charta von Athen, In: Hilpert, Thilo (Hrsg.) (1988): Le Corbusiers >>Charta von Athen<< Texte und Dokumente – Kritische Neuausgabe, Verlag Vieweg, Braunschweig.

Lefebvre, Henri (1968): Das Recht auf Stadt, Edition Nautilus Verlag Lutz Schulenburg, Hamburg.

Lefebvre, Henri (1972a): Die Revolution der Städte, Paul List Verlag, München.

Lefebvre, Henri (1972b): Raum und Politik – Einleitung zur Aufsatzsammlung Raum und Politik anstelle eines Nachworts, In: Lefebvre, Henri (1968): Das Recht auf Stadt, Edition Nautilus Verlag Lutz Schulenburg, Hamburg.

Lefebvre, Henri (1974): The Production of Space, Blackwell Publishing, Oxford.

Lefebvre, Henri (1980): No Salvation away from the centre?; In: Kofman, Eleonore / Lebas, Elizabeth (Hrsg.) (1996): Writings on Cities – Henri Lefebvre, Blackwell Publishers, Oxford, Seite 205 – 208.

Lefebvre, Henri (1989): The Urban in Question, Interview der Societe Francaise; In: Kofman, Eleonore / Lebas, Elizabeth (Hrsg.) (1996): Writings on Cities – Henri Lefebvre, Blackwell Publishers, Oxford, Seite 209 – 215.

Leibert, Tim (2017): Generation Nesthocker – junge Erwachsene im Haushalt ihrer Eltern, 20.09.2017, URL: http://aktuell.nationalatlas.de/wp-content/uploads/17_01_Auszug_Elternhaus.pdf

Lewandowski, Laura (2015): Überollen [sic!] die Teilzeitautos bald das ganze Land? – Erfolgskonzept Carsharing, 20.09.2017, URL: <http://www.tagesspiegel.de/mobil/erfolgskonzept-carsharing-ueberollen-die-teilzeitaautos-bald-das-ganze-land/11700194.html>

Lindner, Rolf (2008): Textur, imaginaire, Habitus – Schlüsselbegriffe der kulturanalytischen Stadtforschung; In: Berking, Helmuth / Löw, Martina (Hrsg.) (2008): Die Eigenlogik der Städte – Neue Wege für die Stadtforschung, Campus Verlag, Frankfurt, Seite 83 – 94.

Link, Rainer (2011): Hamburg ist Umwelthauptstadt 2011 – Nicht wenige fragen: Warum?, 20.09.2017, URL: <http://www.deutschlandfunkkultur.de/hamburg-ist-umwelthauptstadt-2011-pdf.media.5f0f0a924b834259a19b9fe73a166afa.pdf>

Lorenz, Julia (2016): Wohnen auf 8 Quadratmetern – Wohnen in Frankfurt, 20.09.2017, URL: <http://www.fnp.de/lokales/frankfurt/Wohnen-auf-8-Quadratmetern;art675,2069515>

Löw, Martina (2008): Eigenlogische Strukturen – Differenzen zwischen Städten als konzeptuelle Herausforderung; In: Berking, Helmuth / Löw, Martina (Hrsg.) (2008): Die Eigenlogik der Städte – Neue Wege für die Stadtforschung, Campus Verlag, Frankfurt, Seite 33 – 53.

Löw, Martina / Sturm, Gabriele (2005): Raumsoziologie, In: Kessl, Fabian / Reutlinger, Christian / Maurer, Susanne / Frey, Oliver (Hrsg.) (2005): Handbuch Sozialraum, VS Verlag, Wiesbaden. Seite 31 – 48.

Maak, Niklas (2014): Wohnkomplex – Warum wir andere Häuser brauchen, Carl Hanser Verlag, München.

Macher, Hans-Jürgen (2007): Methodische Perspektiven auf Theorien des Sozialen Raumes – Zu Henri Lefebvre, Pierre Bourdieu und David Harvey, AG SPAK Bücher, Neu-Ulm.

Mackensen, Eva von (2007): Wohnen in der Stadt und demographischer Wandel – Anfragen an die Stadtplanung, In: Baum, Detlef (Hrsg.) (2007): Die Stadt in der Sozialen Arbeit – Ein Handbuch für soziale und planende Berufe, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Manderscheid, Katharina (2007): Urbanität im 21. Jahrhundert – Verfall oder Chance einer Lebensform? Eine soziologische Kontextualisierung, In: Baum, Detlef (Hrsg.) (2007): Die Stadt in der Sozialen Arbeit – Ein Handbuch für soziale und planende Berufe, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Marx, Karl (1858): Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie, In: Institut für Marxismus-Leninismus beim Zentralkomitee der SED (Hrsg.) (1983): Marx- Engels-Werke (MEW), Band 42, Dietz Verlag, Berlin.

Marx, Karl (1867): Das Kapital – Kritik der politischen Ökonomie, Erster Band, Buch I: Der Produktionsprozeß des Kapitals In: Institut für Marxismus-Leninismus beim Zentralkomitee der SED (Hrsg.) (1962): Marx- Engels-Werke (MEW), Band 23, Dietz Verlag, Berlin.

Mattissek, Annika (2008): Die neoliberale Stadt – Diskursive Repräsentationen im Stadtmarketing deutscher Großstädte, transcrip Verlag, Bielefeld.

Mayer, Margit (2011): Recht auf die Stadt-Bewegungen in historisch und räumlich vergleichender Perspektive, in: Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (Hrsg.) (2011): Initiativen für ein Recht auf Stadt – Theorie und Praxis städtischer Aneignung, VSA-Verlag, Hamburg.

McKinsey & Company (Hrsg.) (2001): Hamburg Vision 2020 – Vom nationalen Zentrum zur europäischen Metropole, Hamburg.

Merki, Christoph Maria (2008): Verkehrsgeschichte und Mobilität, Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart.

Messerli, Jakob (1995): Gleichmässig, Pünktlich, Schnell – Zeiteinteilung und Zeitgebrauch in der Schweiz im 19. Jahrhundert, Chronos Verlag, Zürich.

Mischke, Johanna (2017): In 41 % aller Haushalte in Deutschland lebt nur eine Person, 20.09.2017, URL: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/zdw/2017/PD17_31_p002pdf.pdf?__blob=publicationFile

Mitchell, Ryan (2014): Tiny House Living: Ideas for Building and Living Well in Less Than 400 Square Feet, Betterway Home Books, New York City.

Mitterauer, Michael (1999): Entgrenzung und Beschleunigung – Gesellschaftliche Entwicklungstendenzen in ihren Auswirkungen auf die Familie, in: Paul-Horn, Ina (Hrsg.) (1999): Entgrenzung und Beschleunigung – Widersprüche und Fragen im Prozeß der Modernisierung, Verlag Turria + Kant, Wien.

Mortsiefer, Henrik (2017): Merkel kassiert das Ziel von einer Million E-Autos bis 2020 – Elektromobilität, 20.09.2017, URL: <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/elektromobilitaet-merkel-kassiert-das-ziel-von-einer-million-e-autos-bis-2020/19809744.html>

Mumford, Lewis (1979): Die Stadt – Geschichte und Ausblick, DTV Deutscher Taschenbuch Verlag, München.

Mullis, Daniel (2013): Recht auf Stadt – Facetten und Möglichkeiten einer Parole, In: Jakob Moneta Stiftung (Hrsg.) (2013): Emanzipation – Zeitschrift für sozialistische Theorie und Praxis, Ausgabe 2 / 2013, Seite 57 – 70.

Munier, Nolberto (Hrsg.) (2007): Handbook on Urban Sustainability, Springer, Dordrecht.

Murr, Günter (2017): Hohe Hürden erschweren Wohnungsbau in Frankfurt – Stadtentwicklung [sic!], 20.09.2017, URL: <http://www.fnp.de/lokales/frankfurt/Hohe-Huerden-erschweren-Wohnungsbau-in-Frankfurt;art675,2716192>

Mutschler, Martin (2007): Suburbanisierung als Problem gegenwärtiger Stadtentwicklung, In: Baum, Detlef (Hrsg.) (2007): Die Stadt in der Sozialen Arbeit – Ein Handbuch für soziale und planende Berufe, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Müller, Fabian (2015): Agenturen wollen mit neuer Bürgerkampagne Olympia 2024 in die Hansestadt holen – Feuer und Flamme für Hamburg, 20.09.2017, URL: <http://www.horizont.net/agenturen/nachrichten/JvM-Thjnk-Leagas-Delaney-und-Co.-Agenturen-wollen-mit-neuer-Buergerkampagne-Olympia-2024-nach-Hamburg-holen-136907>

Müller, Heiner (1990): Gesammelte Irrtümer – Interviews und Gespräche, Band 2, Verlag der Autoren, Frankfurt.

Müller, Rainer (2016): Ein Platz in der Elbe – Hamburger HafenCity, 20.09.2017, URL: <http://www.sueddeutsche.de/geld/hamburger-hafencity-ein-platz-in-der-elbe-1.2890479>

Müller, Silke (2017): 6,4 Quadratmeter für 100 Euro Miete: So wohnt es sich in einem Minihaus – Winzig Wohnen, 20.09.2017, URL: <http://www.stern.de/wirtschaft/immobilien/minihaus—ein-zuhause-fuer-100-euro-im-monat--traum-oder-albtraum--7439826.html>

Nehrke, Gunnar (2016): Wirkung verschiedener CarSharing-Varianten auf Verkehr und Mobilitätsverhalten, in: Bundesverband CarSharing (Hrsg.) (2016): CarSharing fact sheet Nr. 3, Juni 2016, Berlin.

Neißendorfer, Michael (2013): Wie eine Frau dem Auto zum Durchbruch verhalf – Bertha Benz, 20.09.2017, URL: <http://www.sueddeutsche.de/auto/bertha-benz-wie-eine-frau-dem-auto-zum-durchbruch-verhalf-1.1736661>

Nietzsche, Friedrich (1988): Unzeitgemäße Betrachtungen I-IV, in: Colli, Giorgio / Montinari, Mazzino (Hrsg.) (1988): Sämtliche Werke, Kritische Studienausgabe (KSA 1), Unzeitgemäße Betrachtungen I-IV, dtv / de Gruyter, München.

NOlympia Hamburg (Hrsg.) (2015): Das Who is Who der Hamburger Olympiabewerbung, 20.09.2017, URL: <http://www.nolympia-hamburg.de/who-is-who/>

Norddeutscher Rundfunk (Hrsg.) (2016): OSZE-Treffen: Karo Viertel wird zur Sperrzone, 28.12.2016, URL: <http://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/OSZE-Treffen-Karolinenviertel-wird-Sperrzone,osze104.html>

Norddeutscher Rundfunk (Hrsg.) (2017): G20-Gipfel – Das Programm für die Teilnehmer, 20.09.2017, URL: <http://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/G20-Gipfel-Konferenz-Programm,gipfelvorschau102.html>

Not in our Name, Marke Hamburg! (Hrsg.) (2009): Manifest – Not in our Name, Marke Hamburg!, 20.09.2017, URL: <https://nionhh.wordpress.com/about/>

Ochs, Birgit (2017): So wohnt es sich in der Elphi – Preislich Spitzenklasse, 20.09.2017, URL: <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/immobilien/wohnen-in-der-elbphilharmonie-luxusimmobilien-14609197.html>

Orear, Jay (1979): Physik / Jay Orear. [Übers. aus d. Amerikan. Von Jürgen Häger...] (1991), Carl Hanser Verlag, München.

Orth, Stephan (2007): Lebe lieber langsam – Slow City, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/reise/aktuell/slow-city-lebe-lieber-langsam-a-507127.html>

Overmeyer, Klaus (2010): Kreative Milieus und offene Räume in Hamburg, 20.09.2017, URL: http://kreativgesellschaft.org/assets/files/dokubox/4/Kreative_Milieus_und_offene_Raeume_in_Hamburg_2009.pdf

Owen, David (2009): Green Metropolis: Why living smaller, living closer, and driving less are the keys to sustainability, Riverhead Books, New York.

Oßenbrügge, Jürgen (2006): Vom Nachhaltigkeits- zum Globalisierungsregime. Stadtpolitische Leitbilder und Konflikte über die Entwicklung von Metropolregionen am Beispiel Hamburg; In: Schneider, Helmut (Hrsg.) (2006): Nachhaltigkeit als regulative Idee in der geographischen Stadt- und Tourismusforschung, LIT Verlag, Hamburg.

Pander, Jürgen (2017): Polo ist der neue Golf – VW-Weltpremiere, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/vw-polo-neue-baureihe-des-kleinwagens-in-berlin-vorgestellt-a-1152409.html>

Parnack, Charlotte (2015): Der Straßenkampf, 20.09.2017, URL: <http://www.zeit.de/2015/36/kampf-fahrradfahrer-autofahrer-stadtverkehr>

Patalong, Frank (2017): Die erfolgreichste Notlösung aller Zeiten – 200 Jahre Fahrrad, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/einestages/200-jahre-fahrrad-karl-drais-und-seine-erfindung-fuer-milliarden-a-1120282.html>

Paul-Horn, Ina (1999): Einleitung, in: Paul-Horn, Ina (Hrsg.) (1999): Entgrenzung und Beschleunigung – Widersprüche und Fragen im Prozeß der Modernisierung, Verlag Turris + Kant, Wien.

Penalosa, Enrique (2008): Interview. In: Krohn, Olaf (2008): Wege aus dem Chaos – Mobilität, mobil. Das Magazin der Deutschen Bahn AG, Heft 08 / 2008, Seite 66 – 74.

Petzold, Knut / Weiske, Christine / Diana, Zierold (2009): Multilokale Haushaltstypen – Bericht aus dem DFG-Projekt „Neue multilokale Haushaltstypen“ (2006 – 2008). In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2009): Multilokales Wohnen, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2.2009, Seite 67 – 75.

Pergande, Frank (2017): Hamburgs neues Wahrzeichen – Eröffnung der Elbphilharmonie, 20.09.2017, URL: <http://www.faz.net/aktuell/politik/inland/die-elbphilharmonie-ist-hamburg-neues-wahrzeichen-14613590.html>

Peus, Andrea (2007): Innehalten und genießen. In: Stiftung „Lebendige Stadt“ (Hrsg.) (2007): Journal „Lebendige Stadt“, Heft 14, Seite 33.

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (Hrsg.) (2016): Weitere Steuervorteile für Elektroautos – Gesetz in Kraft getreten, 20.09.2017, URL: <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2016/05/2016-05-18-elektromobilitaet.html>

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (Hrsg.) (2017): Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität, 20.09.2017, URL: https://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Mobilitaet/podcast/_node.html

Radkau, Joachim (1998): Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler, Propyläen, München.

Radkau, Joachim (2000): Natur und Macht – Eine Geschichte der Umwelt, Verlag C. H. Beck, München.

Ramme, Hannah (2013): IBA – Aufwertung ohne Verdrängung?, 20.09.2017, URL: <http://www.wilhelmsburgonline.de/2013/05/iba-aufwertung-ohne-verdrangung/>

Recht auf Stadt – Netzwerk von Hamburger Initiativen für eine Stadt für Alle (Hrsg.) (2017): Programmatische Grundlagen des Hamburger Netzwerks Recht auf Stadt, 20.09.2017, URL: <http://www.rechtaufstadt.net/pg2017.html>

Reheis, Fritz (1998): Die Kreativität der Langsamkeit – Neuer Wohlstand durch Entschleunigung, Primus Verlag, Darmstadt.

Reheis, Fritz (2003): Entschleunigung – Abschied vom Turbokapitalismus, Riemann, München.

Rehrmann, Marc-Oliver (2015): Wohn-Leuchtturm im Hafen: Betreten verboten!, 20.09.2017, URL: <http://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Wohn-Leuchtturm-Fuer-Unbefugte-Zutritt-verboten,lighthouse106.html>

Reinhardt, Winfried (2015): Geschichte des Öffentlichen Personenverkehrs von den Anfängen bis 2014 – Mobilität in Deutschland mit Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus, Springer Vieweg, Wiesbaden.

Reiter, Karl / Wrighton, Susanne (2016): Das Lastenrad verändert das Gesicht der Stadt, 20.09.2017, URL: <https://www.bikecitizens.net/de/das-lastenrad-veraendert-das-gesicht-der-stadt/>

Renne, Barbara (2011): Bilanz der Umwelthauptstadt Hamburg, 20.09.2017, URL: http://www.ndr.de/der_ndr/presse/mitteilungen/pressemeldunghh979.html

Reston, James (1998): Galileo Galilei – Eine Biographie, Goldmann Verlag, München.

Reuschke, Darja (2009): Raum-zeitliche Muster und Bedingungen beruflich motivierter multilokaler Haushaltsstrukturen. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2009): Multilokales Wohnen, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2.2009, Seite 31 – 42.

Riel, Hannah van / Schäfer, Sören (2016): Perspektiven! - Miteinander planen für die Elbinseln, 20.09.2017, URL: <http://buewi.de/sites/default/files/buewi/downloads/info-broschuereperspektiven.pdf>

Rodenstein, Marianne (2008): Die Eigenart der Städte – Frankfurt und Hamburg im Vergleich; In: Berking, Helmuth / Löw, Martina (Hrsg.) (2008): Die Eigenlogik der Städte – Neue Wege für die Stadtforschung, Campus Verlag, Frankfurt, Seite 261 – 312.

Roland Berger (Hrsg.) (2016): Bike Sharing 4.0 - Study, Hamburg.

Rosa, Hartmut (2005): Beschleunigung – Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne, Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.

Rosa, Hartmut (2013): Beschleunigung und Entfremdung, Suhrkamp Verlag, Berlin.

Rosa, Hartmut (2016): Resonanz – Eine Soziologie der Weltbeziehung, Suhrkamp Verlag, Berlin.

Rueda, Salvador (2016): Interview; In: Bausells, Marata (2016): Superblocks to the rescue: Barcelona's plan to give streets back to residents, 20.09.2017, URL: <https://www.theguardian.com/cities/2016/may/17/superblocks-rescue-barcelona-spain-plan-give-streets-back-residents>

Ruoß, Natalie (2017): Elbphilharmonie Hamburg, 20.09.2017, URL: <https://marketing.hamburg.de/elbphilharmonie.html>

Röttger, Berndt (2014): Lichtshow – Hamburgs schönster U-Bahnhof ist eine Reise wert – Erlebnisse und Sehenswürdigkeiten in Hamburg, 20.09.2017, URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg-tipps/erleben/article124298527/Lichtshow-Hamburgs-schoenster-U-Bahnhof-ist-eine-Reise-wert.html>

Sachverständigenrat für Umweltfragen (Hrsg.) (2016): Umweltgutachten 2016 – Impulse für eine integrative Umweltpolitik, Hausdruck, Berlin.

Sanz, Janet (2016): Interview, in: Bausells, Marata (2016): Superblocks to the rescue: Barcelona's plan to give streets back to residents, 20.09.2017, URL: <https://www.theguardian.com/cities/2016/may/17/superblocks-rescue-barcelona-spain-plan-give-streets-back-residents>

Sardar, Zahid (2016): Portland's Small-House Movement is catching on – Style, 20.09.2017, URL: <https://www.nytimes.com/2016/10/06/style/portland-affordable-housing-solutions-tiny-homes.html>

Schier, Michaela (2009): Räumliche Entgrenzung von Arbeit und Familie – Die Herstellung von Familie unter Bedingungen von Multilokalität. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2009): Multilokales Wohnen, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2.2009, Seite 55 – 66.

Schievelbusch, Wolfgang (2000): Geschichte der Eisenbahnreise – Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Fischer-Taschenbuch-Verlag, Frankfurt.

Schirg, Oliver (2017a): Spektakuläre Haltestelle wird günstiger als geplant – U-Bahn, 20.09.2017, URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/article211683115/Spektakulaere-Haltestelle-wird-guenstiger-als-geplant.html>

Schirg, Oliver (2017b): Heftiger Preissprung bei Eigentumswohnungen – Hamburg, 20.09.2017, URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/article209839081/Heftiger-Preissprung-bei-Eigentumswohnungen.html>

Schirg, Oliver / Tiedemann, Axel (2017): Verkehr in Hamburg – der Siegeszug von Bus, Bahn und Rad – Faktencheck, 20.09.2017, URL: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article210263149/Verkehr-in-Hamburg-der-Siegeszug-von-Bus-Bahn-und-Rad.html>

Schmid, Christian (2010): Stadt, Raum und Gesellschaft – Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes, Franz Steiner Verlag, Stuttgart.

Schmid, Christian (2011): Henri Lefebvre und das Recht auf Stadt, in: Gebhardt, Dirk / Holm, Andrej (Hrsg.) (2011): Initiativen für ein Recht auf Stadt – Theorie und Praxis städtischer Aneignung, VSA-Verlag, Hamburg.

Schmidt, Alexander (2017): Autos raus! – Superblocks in Barcelona, in: Deutschlandradio – Deutschlandfunk Nova (Hrsg.) (2017b): Autos raus! – Superblocks in Barcelona, 20.09.2017, URL: <https://www.deutschlandfunknova.de/beitrag/superblocks-in-barcelona>

Schmidt, Hanna (2009): Zukunftsvision oder Vermarktungsstrategie? Eine kulturwissenschaftliche Betrachtung des Cittaslow-Konzepts, In: Institut für Europäische Ethnologie/Kulturwissenschaften der Philipps-Universität Marburg und dem Förderverein der Marburger kulturwissenschaftlichen Forschung und Europäischen Ethnologie e.V. (Hrsg.) (2011): Online-Schriften aus der Marburger kulturwissenschaftlichen Forschung und Europäischen Ethnologie, Band 2/2011, Marburg.

Schneider, Helmut (2006): Nachhaltigkeit und Geographie – ein schwieriges Verhältnis; In: Schneider, Helmut (Hrsg.) (2006): Nachhaltigkeit als regulative Idee in der geographischen Stadt- und Tourismusforschung, LIT Verlag, Hamburg.

Scholz, Christian (2016): Wie Work-Life-Blending unser Privatleben kaputt macht, 20.09.2017, URL: <http://www.manager-magazin.de/lifestyle/artikel/arbeitswelt-work-life-blending-macht-unser-privatleben-kaputt-a-1081881.html>

Scholz, Olaf (2014): 30. April 2014: Smart City Initiative / Memorandum of Understanding, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/4306512/eec2665f63e2b922b249769923713987/data/2014-04-30-smart-city.pdf>

Scholz, Olaf (2015): Einführung, In: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015): Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg Ost, Druckerei Weidemann, Hamburg – Seite 8.

Schomacker, Marcus (2017): Die Geschichte der Hamburger U-Bahn – Die Jahre 1973 – 1989, 21.02.2017, URL: <http://www.hamburger-untergrundbahn.de/met-hh-c6.htm>

Schubert, Dirk (2016): Aufwertung ohne Verdrängung – Möglichkeiten und Grenzen der sozialen Erhaltungsverordnung und Umwandlungsverordnung – Erfahrungen aus Hamburg; In: Altrock, Uwe / Kunze, Ronald (Hrsg.) (2016): Stadterneuerung und Armut – Jahrbuch Stadterneuerung 2016, Springer VS Verlag, Wiesbaden, Seite 253 – 270.

Schulz, Bernhard (2010): Wie Paris zur Weltstadt wurde – Die Geschichte, 20.09.2017, URL: <http://www.tagesspiegel.de/politik/geschichte/die-geschichte-wie-paris-zur-weltstadt-wurde/3358268.html>

Schulz, Matthias (2015): Planet Asche – Geschichte, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-133262214.html>

Schulze, Rainer (2016): Ein Wohnhaus als Labor – Wohngemeinschaft „Cubity“, 20.09.2017, URL: <http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/wohngemeinschaft-fuer-studenten-in-niederrad-14319989.html>

Schumacher, David (2017): Bekommen wir es auf die Kette!, In: Deutsche Bahn AG (Hrsg.) (2017): DB mobil 04/2017, Territory Content to Results GmbH, Hamburg, Seite 103 – 104.

Schwarz, Anna (2012): Autonom und Gemeinschaftlich – Neue urbane Strukturbildungen durch kreative Arbeits- und Lebensarrangements, In: Löw, Martina (Hrsg.) (2012): Vielfalt und Zusammenhalt – Verhandlungen des 36. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Bochum und Dortmund 2012, Teil 1, Campus Verlag, Frankfurt am Main.

Schäfer, Christoph (2016): Vorwort, In: Lefebvre, Henri (1968): Das Recht auf Stadt, Edition Nautilus Verlag Lutz Schulenburg, Hamburg.

Schäfer, Sören / Sieverding, Kai (2017): Perspektiven! Miteinander planen für die Elbinsel, 20.09.2017, URL: <http://buewi.de/aktivitaeten/perspektiven/start>

Schäfers, Bernhard (2013): Einführung in die Soziologie, Springer VS Verlag, Wiesbaden.

Scurrall, Babette (1998): Die soziale Dimension nachhaltiger Raumentwicklung in Berlin-Brandenburg; In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1998): Nachhaltige Raumentwicklung – Szenarien und Perspektiven für Berlin-Brandenburg, ARL, Hannover, Seite 218 – 236.

Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) (2011): Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau – Vereinbarung zwischen Senat und Bezirken zum Wohnungsneubau, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/3460004/00c53036a511cd01a9113c37beecf5dd/data/vertrag-fuer-hamburg.pdf>

Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) (2014): Wohnungsbau für die große Stadt, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/4278200/1ef806a02026c9a5a69f240ddd6a231e/data/d-wohnungsbau-fuer-die-grosse-stadt.pdf>

Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.) (2016): Bündnis für das Wohnen in Hamburg, 20.09.2017, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/6065550/7c86b90f0712faf4a5e82d9ed6cc9c61/data/bsw-vereinbarung-buendnis-fuer-wohnen.pdf>

Segre, Michael (1988): Stieg Galilei auf den Schiefen Turm?, Seite 166 – 173, in: Deutsches Museum Verlag (Hrsg.) (1988): Kultur & Technik, Heft 3, Deutsches Museum Verlag, München.

Sinus Markt- und Sozialforschung (Hrsg.) (2014): Fahrrad-Monitor Deutschland 2013 – Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung, 20.09.2017, URL: http://www.adfc.de/files/2/35/Monitor_2013.pdf

Simmel, Georg (1900): Philosophie des Geldes, in: Frisby, David P. / Köhnke, Klaus C. (Hrsg.) (1989): Philosophie des Geldes, Gesamtausgabe, Band 6, Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.

Simmel, Georg (1903): Die Großstädte und das Geistesleben, In: Suhrkamp (Hrsg.) (2006): Georg Simmel – Die Großstädte und das Geistesleben, Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.

Skupy, Hans-Horst (Hrsg.) (2008): Bertelsmann – das große Buch der Zitate, 25000 Aussprüche und Sprichwörter von der Antike bis zur Gegenwart, RM Buch und Medien Vertrieb, Rheda-Wiedenbrück.

Small House Society (Hrsg.) (2017): „Better Living Through Simplicity“ – Home, 20.09.2017, URL: <https://smallhousesociety.net/>

Speck, Jeff (2013): Walkable City – How Downtown can save America, one step at a time, North point Press, New York.

Spehl, Harald (1998): Nachhaltige Entwicklung als Herausforderung für Raumordnung, Landes- und Regionalplanung; In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1998): Nachhaltige Raumentwicklung – Szenarien und Perspektiven für Berlin-Brandenburg, ARL, Hannover, Seite 19 – 33.

Spiegel online (Hrsg.) (2014a): Berlin will Nachhaltigkeit, Hamburg kurze Wege – Deutsche Olympia-Bewerbung, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/sport/sonst/olympische-sommerspiele-hamburg-und-berlin-planen-bewerbung-a-989208.html>

Spiegel online (Hrsg.) (2009): US-Ökonom Florida will Künstler an öffentlichem Eigentum beteiligen – Hamburg als Modell, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/hamburg-als-modell-us-oekonom-florida-will-kuenstler-an-oeffentlichem-eigentum-beteiligen-a-659833.html>

Spiegel online (Hrsg.) (2014b): Das langsamste Autorennen der Welt – Oldtimer-Rennen, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/oldtimer-rennen-old-veteran-run-von-london-nach-brighton-a-1000623.html>

Spörrle, Mark (2017): Hamburger Unternehmer blicken skeptisch auf die Türkei – Wie alle Hamburger vom Tourismusboom profitieren, 20.09.2017, URL: <http://www.zeit.de/hamburg/2017-08/elbvertiefung-23-08-17>

Stapelfeld, Dorothee (2015): Netzwerk und soziale Projekte, In: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015): Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg Ost, Druckerei Weidemann, Hamburg, Seite 2.

Statista (Hrsg.) (2017a): Anzahl der Elektroautos in Deutschland von 2006 bis 2017, 20.09.2017, URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland/>

Statista (Hrsg.) (2017b): Anzahl registrierter Carsharing-Nutzer in Deutschland in den Jahren 2008 bis 2017, 20.09.2017, URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/324692/umfrage/carsharing-nutzer-in-deutschland/>

Statista (Hrsg.) (2017c): Historische Anzahl an Kraftfahrzeugen und Personenkilometer nach Kfz-Typ in Deutschland in den Jahren 1906 bis 1959, 20.09.2017, URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249900/umfrage/historische-entwicklung-von-kraftfahrzeugen-in-deutschland/>

Statista (Hrsg.) (2017d): Anzahl der gemeldeten Pkw in Deutschland in den Jahren 1960 bis 2017, 20.09.2017, URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland/>

Statista (Hrsg.) (2017e): Bestand an Personenkraftwagen (Pkw) in Hamburg von 2008 bis 2017, 20.09.2017, URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255132/umfrage/bestand-an-pkw-in-hamburg/>

Statista (Hrsg.) (2017f): Scheidungsquote in Deutschland von 1960 bis 2015, 20.09.2017, URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/76211/umfrage/scheidungsquote-von-1960-bis-2008/>

Statista (Hrsg.) (2017g): Durchschnittliches Heiratsalter lediger Männer in Deutschland von 1991 bis 2015, 20.09.2017, URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1328/umfrage/heiratsalter-lediger-maenner/>

Statista (Hrsg.) (2017h): Durchschnittliches Heiratsalter lediger Frauen in Deutschland von 1991 bis 2015, 20.09.2017, URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1329/umfrage/heiratsalter-lediger-frauen/>

Statista (Hrsg.) (2017i): Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf deutschen Autobahnen in den Jahren 1960 bis 2012 (in Kfz pro 24 Stunden), 20.09.2017, URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/288522/umfrage/verkehrsstaerke-auf-deutschen-autobahnen/>

Statistisches Amt der Europäischen Union Eurostat (Hrsg.) (2016): Urban Europe – Statistics on cities, towns and suburbs, 2016 edition, 20.09.2017, URL: <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/7596823/KS-01-16-691-EN-N.pdf/0abf140c-ccc7-4a7f-b236-682effcde10f>

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2015): Olympia-Referendum am 29. November 2015 in Hamburg – Endgültiges Ergebnis, 20.09.2017, URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Wahlen/Hamburg/Volksentscheide/2015/endg%C3%Bcltig/Olympia-Referendum_am_29.November_2015_in%20Hamburg_%28Landesergebnis%29.pdf

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017a): Hamburger Stadtteil-Profile 2016, 20.09.2017, URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/NORD.regional/NR18_Statistik-Profil_HH_2016.pdf

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2017b): Statistisches Jahrbuch Hamburg 2016/2017, 20.09.2017, URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Jahrbücher/Hamburg/JB16HH_Gesamt_Internet_min.pdf

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

(Hrsg.) (2017c): Liniennahverkehr mit Bussen und Bahnen 2009 – Beförderungsleistung in Hamburg und Schleswig-Holstein gestiegen, 20.09.2017, URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Presseinformationen/SI10_061.pdf

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.)

(2017d): Nahverkehrsunternehmen in Hamburg 2016 – Über 711 Mio. Fahrgäste, 20.09.2017, URL: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Presseinformationen/SI17_059.pdf

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2011): Durchschnittliche Wohnfläche pro Person nach Haushaltstyp, 20.09.2017, URL: https://www.destatis.de/DE/Methoden/Zensus_/Tabellen/Wohnsituation_HH_Zensus11_Wohnflaeche.html

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2012): Alleinlebende in Deutschland – Ergebnisse des Mikrozensus 2011, 20.09.2017, URL: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2012/Aleinlebende/begleitmaterial_PDF.pdf?__blob=publicationFile

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2016a): Statistisches Jahrbuch 2016 – Deutschland und Internationales, Westermann Druck, Zwickau.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2016b): Datenreport 2016 – Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland, 20.09.2017, URL: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Datenreport/Downloads/Datenreport2016.pdf?__blob=publicationFile

Steger, Johannes (2016): Klein, aber me in – Minimalistisches Wohnen, 20.09.2017, URL: <http://www.faz.net/aktuell/stil/drinnen-draussen/kleine-haeuser-gegen-hohe-mieten-und-teures-bauland-14513551.html>

Stieß, Immanuel (2013): Wie viele Quadratmeter braucht der Mensch?, 20.09.2017, URL: <http://www.isoe.de/ftp/IMSwohntutzing.pdf>

Stimmann, Hans (2009): Vorwort, In: Jonas, Carsten (2009): Die Stadt und ihr Grundriss, Zu Form und Geschichte der deutschen Stadt nach Entfestigung und Eisenbahnanschluss, Ernst Wasmuth Verlag, Berlin, Seiten 5 – 6.

Straub, Eberhard (2015): Das Drama der Stadt: Die Krise der urbanen Lebensformen, Nicolaische Verlagsbuchhandlung, Berlin.

Straus, Florian / Höfer, Renate (2005): Netzwerk und soziale Projekte, In: Kessl, Fabian / Reutlinger, Christian / Maurer, Susanne / Frey, Oliver (Hrsg.) (2005): Handbuch Sozialraum, VS Verlag, Wiesbaden, Seite 471 – 492.

Straßmann, Burkhard (2016): Voll outo!? - Auto, 20.09.2017, URL: <http://www.zeit.de/2016/36/auto-besitz-jugend-studie/komplettansicht>

Tagesspiegel Online (Hrsg.) (2017): Carsharing nicht unbedingt ein Vorteil für die Umwelt – Verkehr in der Großstadt, 20.09.2017, URL: <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/verkehr-in-der-grossstadt-carsharing-nicht-unbedingt-ein-vorteil-fuer-die-umwelt/19420012.html>

Theurich, Werner (2017): Eröffnungskonzert Elbphilharmonie Ode an die Freude, 20.09.2017, URL: <http://www.spiegel.de/kultur/musik/elbphilharmonie-eroeffnung-freu-dich-hamburg-a-1129611.html>

Thinius, Frank (2007): Gemeinsam zur eigenen Immobilie, 20.09.2017, URL: https://www.welt.de/wams_print/article1081611/Gemeinsam-zur-eigenen-Immobilie.html

Tibudd, Michael (2012): Kampf um jeden Millimeter, 20.09.2017, URL: <http://www.sueddeutsche.de/auto/urbane-mobilitaet-kampf-um-jeden-millimeter-platz-1.1455640>

Trauner, Sandra (2015): Scheidungszahlen sinken – Ehen halten heute länger – aber warum?, 20.09.2017, URL: <http://www.ksta.de/ratgeber/familie/scheidungszahlen-sinken-ehen-halten-heute-laenger---aber-warum--22711874>

Trümpler, Erik (2015): Bau am Baakenhafen beginnt – HafenCity: Ein neues Gesicht für Hamburg an der Elbe, 20.09.2017, URL: <http://www.mopo.de/hamburg/bau-am-baakenhafen-beginnt-hafencity—ein-neues-gesicht-fuer-hamburg-an-der-elbe-3165680>

Turowski, Gerd (1998): Aspekte einer nachhaltigen Flächennutzung in Deutschland; In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1998): Nachhaltige Raumentwicklung – Szenarien und Perspektiven für Berlin-Brandenburg, ARL, Hannover, Seite 34 –50.

Twickel, Christoph (2010): Gentrifidingsbums – oder eine Stadt für Alle, Edition Nautilus Verlag, Hamburg.

Ulrich, Friederike (2016): Die ersten Maßnahmen für den Hauptbahnhof werden ergriffen, 20.09.2017, URL: <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article208490055/Die-ersten-Massnahmen-fuer-den-Hauptbahnhof-werden-ergriffen.html>

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2014a): Bebauung und Versiegelung, 20.09.2017, URL: <http://www.umweltbundesamt.de/themen/boden-landwirtschaft/bodenbelastungen/bebauung-versiegelung>

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2014b): Wegevergleich: von Tür zu Tür im Stadtverkehr, 20.09.2017, URL: http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/15_abb_wegevergleich-inc-pedelegs_2017-02-14.png

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2016): Radverkehr, 20.09.2017, URL: <http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-1>

UN-Generalversammlung (Hrsg.) (2016): Resolution der Generalversammlung, verabschiedet am 23. Dezember 2016 – 71/256 Neue Urbane Agenda, 26.03.2017, URL: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/New-Urban-Agenda-German-A-RES-71-256-Adopted-at-GA.pdf>

United Nations, Department of Economic and Social Affairs (Hrsg.) (2014): World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights, 20.09.2017, URL: <https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-highlights.pdf>

Vensky, Hellmuth (2013): Eisenbahner erfanden Europas Zeit - Zeitumstellung, 20.09.2017, URL: <http://www.zeit.de/wissen/geschichte/2013-03/geschichte-mitteleuropaeische-zeit/komplettansicht>

Verband der Automobilindustrie (Hrsg.) (2012): Vernetzung – Die digitale Revolution im Automobil, Brandenburgische Universitätsdruckerei und Verlagsgesellschaft, Golm bei Potsdam.

Vereinigte Hamburger Wohnungsbaugenossenschaft (Hrsg.) (2013): Aufwertung ohne Verdrängung in Hamburg-Wilhelmsburg durch IBA und igs? - ein Gespräch mit Bettina Kiehn und Uli Hellweg, 20.09.2017, URL: https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publicationen/verbandszeitschrift/2000_2014/PDF_Dokumente/2013/4_2013/FWS_4_13_Interview_Hellweg_Kiehn.pdf

Vereinigung der lebenswerten Städte in Deutschland – Cittaslow (Hrsg.) (2017a): Satzung, 20.09.2017, URL: <http://www.citta-slow.de/index.php/konzept/satzung>

Vereinigung der lebenswerten Städte in Deutschland – Cittaslow (Hrsg.) (2017b): Kriterienkatalog, 20.09.2017, URL: <http://www.citta-slow.de/index.php/konzept/kriterienkatalog>

Viehmann, Sebastian (2011): Das vergessene erste Auto – ein Elektromobil – Oldtimer, 20.09.2017, URL: <http://www.zeit.de/auto/2011-11/elektroauto-pionier>

Vieillard-Baron, Herve (2016): Die Geschichte der banlieues in Frankreich – Von der Mehrdeutigkeit der Definitionen zu den heutigen Besonderheiten; In: Kühne, Olaf / Weber, Florian (Hrsg.) (2016): Fraktale Metropolen – Stadtentwicklung zwischen Devianz, Polaisierung und Hybridisierung, Springer VS Verlag, Wiesbaden.

Vogelpohl, Anne (2016): McKinseyisierung oder Regierungsprojekt? Unternehmensberatungen in der strategischen Stadtentwicklung. Das Beispiel „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“; In: Raumforschung und Raumordnung – Spatial Research and Planning (Hrsg.) (2016): Nachhaltige Raumentwicklung – Szenarien und Perspektiven SpringerLink, Luxemburg.

Vonovia SE (Hrsg.) (2016): Wohnmarktreport Deutschland 2016, 20.09.2017, URL: https://www.vonovia.de/~media/vonovia/pressebereich/pressemitteilungen-bilder/160516_marktbericht/vonovia_wmr_2016_de_rgb.pdf?la=de-de

- Vonovia SE (Hrsg.) (2017):** Vonovia stellt sich vor – Über uns, 20.09.2017, URL: <https://www.vonovia.de/Ueber-Vonovia/Ueber-uns/Uebersicht>
- Vöckler, Kai (2012):** Die Stadt und ihr Imaginäres – Raumbilder des Städtischen, 20.09.2017, URL: http://opus.hbk-bs.de/files/130/V%C3%B6ckler_Dissertation_Druck.pdf
- Vössing, Heidrun (2007):** Die Kraft innerer Bilder – Imaginationen im Coaching, Junfermann Verlag, Paderborn.
- Wang, Lucy (2017):** How Barcelona „superblocks“ return city streets to the people, 20.09.2017 URL: <http://inhabitat.com/how-barcelonas-pedestrian-friendly-superblocks-reduce-pollution-and-return-streets-to-the-people/>
- Warnholtz, Anna (2015):** Gigant der Lüfte, Megajet – zehn Jahre A380 – Erstflug 2005, 20.09.2017 URL: <https://www.welt.de/reise/article140039550/Gigant-der-Luefte-Megajet-zehn-Jahre-A380.html>
- Weber, Barbara (2011):** Die Erfindung des Rades, 20.09.2017, URL: http://www.deutschlandfunk.de/die-erfinder-des-rades.1148.de.html?dram:article_id=180749
- Weber, Sara (2014):** Leihen für Landeier - Carsharing, 20.09.2017, URL: <http://www.zeit.de/2014/41/carsharing-auto-land/komplettansicht>
- Weigle, Stefan (2014):** Urbane Mobilität im Umbruch, 20.09.2017 URL: <http://matters.civcity.de/>
- Weitz, Martin (2004):** Einsteins Äquivalenzprinzip auch für Atome bestätigt, 20.09.2017, URL: <http://www.mpg.de/492059/pressemitteilung200412172>
- Weißenberg, Peter (2014):** Die Jungen hängen doch am Auto – Umfrage, 20.09.2017, URL: <http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-10/jugend-auto-besitz-umweltschutz>
- Wellman, Barry (2001):** Physical Place and CyberPlace – The Rise of Personalised Networking. In: International Journal of Urban and Regional Research, 20.09.2017, URL: <http://groups.chass.utoronto.ca/netlab/wp-content/uploads/2012/05/Physical-Place-and-Cyber-Place-The-Rise-of-Personalized-Networking.pdf>
- Welp, Christian (2017):** Neue Hoffnung auf dem Wohnungsmarkt – Hightech-Studentenwohnheim Cubity, 20.09.2017, URL: http://www.deutschlandfunk.de/hightech-studentenwohnheim-cubity-neue-hoffnung-auf-dem.680.de.html?dram:article_id=392042
- Werbegemeinschaft Überseequartier (Hrsg.) (2017):** Das Überseequartier – Urbanes Leben und Arbeiten im Herzen der HafenCity, 20.09.2017, URL: http://www.ueberseeboulevard.com/das_quartier.html
- Willinger, Stephan (2007):** Raumbilder und Stadtentwicklung – Imagineering – Stadtentwicklung als symbolische Politik, In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2007): Informationen zur Raumentwicklung, Heft 12.2007, Seite I – III.

Wilcox, Walter (1926): A Redefinition of >>City<< in Terms of Density of Population, In: Burgess, Ernest Watson (Hrsg.) (1926): The Urban Community, The University of Chicago Press, Chicago.

Winkler, Ronald (2013): Benutzerfreundliche Parkhäuser – Kundenwünsche, Qualitätskriterien, Zertifizierung, 20.09.2017 URL: https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_benutzerfreundliche_parkhauser_0114_238764.pdf

Winter, Olaf Markus (2005): Analyse und Evaluation von Nahverkehrsplänen und die Aufstellung von Kriterien zur Bewertung von Standards im ÖPNV, In: Institut für Verkehrswesen (Hrsg.) (2005): Schriftenreihe Verkehr der Universität Kassel, Heft 16 – Juli 2005, kassel university press, Kassel.

Wood, Genevieve (2011): So familienfreundlich ist die HafenCity, 20.09.2017, URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article107999356/So-familienfreundlich-ist-die-HafenCity.html>

Zechner, Johannes (2016): Der deutsche Wald – Eine Ideengeschichte zwischen Poesie und Ideologie 1800-1945, Verlag Philipp von Zabern, Darmstadt.

Zeit online (Hrsg.) (2011a): Das erste Auto – lange vor Benz – Autogeschichte, 20.09.2017 URL: <http://www.zeit.de/auto/2011-02/autogeschichte-erfinder/komplettansicht>

Zeit online (Hrsg.) (2011b): Ohne Bertha gäb's keinen Benz – Autogeschichte, 20.09.2017 URL: <http://www.zeit.de/auto/2011-01/carl-benz/komplettansicht>

Zeit online (Hrsg.) (2015): Hamburger sagen Nein zu Olympia – Olympiabewerbung, 20.09.2017 URL: <http://www.zeit.de/politik/2015-11/olympia-bewerbung-hamburg-referendum>

ISBN 978-3-7376-0546-5



9 783737 605465 >