

**umdenken - Politisches Bildungswerk
Heinrich-Böll-Stiftung Hamburg e.V. (Hrsg.)**

Die HafenCity - ein Stadtteil für Frauen, Männer und Kinder?



Dokumentation der Veranstaltung vom 13. Oktober 2006

umdenken
Heinrich-Böll-Stiftung Hamburg e.V.

st
katharinen
KLUG MUTIG SCHÖN

Inhalt:

Dokumentation der Veranstaltung am 13.10.2006 durch Kerstin Zillmann	S. 3
Anhang:	
Original-Programm der Veranstaltung	S. 18
Vortrag von Dr. Gabriele Schambach: „Das unsichtbare Geschlecht in der Hafencity“	S. 19
Vortrag von Dr. Gabriele Sturm: Raum, Zeit und Geschlecht in der HafenCity“	S. 26

Impressum

umdenken – Politisches Bildungswerk Heinrich-Böll-Stiftung Hamburg e.V.

Max-Brauer-Allee 116
22675 Hamburg
Tel: 040 – 389 52 70
Fax : 040 – 380 93 62
E-Mail : info@umdenken-boell.de
www.umdenken-boell.de

Hamburg, 2006

Das Copyright liegt bei den Autorinnen und den Autoren und bei der Heinrich-Böll-Stiftung Hamburg e.V.

Dokumentation der Veranstaltung: Kerstin Zillmann, KONZEPT
Fotos: Lena Siemon
Redaktion und ViSdP: Jörn Dobert (umdenken / Heinrich-Böll-Stiftung Hamburg e.V.)

Druck: Druckerei in St. Pauli, Hamburg
Auflage: 100

Die Veranstaltung war eine Kooperation mit der

Hauptkirche St. Katharinen
Katharinenkirchhof 1
20457 Hamburg
Tel: 040 – 30 37 47 30
Fax: 040 – 30 37 47 59
E-Mail: info@katharinen-hamburg.de
www.katharinen-hamburg.de

Die HafenCity - ein Stadtteil für Frauen, Männer und Kinder?

Die HafenCity wächst: Die ersten Bewohnerinnen und Bewohner sind eingezogen, Baustellen und Baukräne kündigen die nächsten an. Zeit für eine Zwischenbetrachtung. Wird die HafenCity ein Stadtteil, in dem die Belange von Frauen und Männern, Mädchen und Jungen berücksichtigt werden? Wird es ein Stadtteil für Singles oder für Familien? Wo und wie werden Kinder betreut, wo können sie spielen?

Welche unsichtbaren Geschlechterbilder verbergen sich hinter den bisherigen Planungen? Sind Frauen und Männer gleichberechtigt an der Planung beteiligt? Nutzen Frauen und Männer städtische Räume auf unterschiedliche Art und nehmen sie sie verschieden wahr? Fragen, die einen Blick durch die Geschlechterbrille auf die HafenCity lenken.

Diese Fragen standen im Mittelpunkt der Veranstaltung am 13. Oktober 2006, die als Kooperation von umdenken / Heinrich-Böll-Stiftung Hamburg e.V. mit der Hauptkirche St. Katharinen stattfand. Vorträge im Gemeindesaal von St. Katharinen, fachliche Rundgänge durch den neuen Stadtteil HafenCity und eine Podiumsdiskussion im Kesselhaus der Speicherstadt, dem HafenCity Infocenter, sorgten für eine lebendige Atmosphäre und ein breites Spektrum von Antworten.

Pastor Frank Engelbrecht von der Hauptkirche St. Katharinen rief die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in seiner Begrüßung auf, sich vom Thema „Die HafenCity - ein Stadtteil für Frauen, Männer und Kinder?“ im wahrsten Sinne des Wortes bewegen zu lassen und sich auf den Weg zu machen, den neuen Stadtteil zu entdecken. Katharina, die Kluge, Mutige und Schöne, weibliche Patronin der Gemeinde St. Katharinen, stehe hierbei auch für eine eigene Perspektive, für die Verbindung von Altstadt, Speicherstadt und HafenCity als Gemeinde und Stadtteil.

Da das Quartier um die St. Katharinenkirche eher ein strukturschwaches ist, sieht Pastor Engelbrecht in dieser Verbindung eine Verpflichtung und Aufgabe. Die Hauptkirche versteht sich als sozialer Akteur mit geistlicher Perspektive im entstehenden neuen Stadtteil und unterstützt mit einem „Bottom-Up“-Ansatz das Leben in der HafenCity.

Der Dialog von Männern und Frauen, der mit dieser Veranstaltung gesucht wird, ist auch in der Gemeindegarbeit der St.Katharinenkirche von zentraler Bedeutung.



im Gemeindesaal von St. Katharinen

Jörn Dobert begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer und umriss die politische Bildungsarbeit von umdenken, der Heinrich-Böll-Stiftung Hamburg, im Themenfeld Stadtplanung und zur HafenCity.

Dass Hamburg einen neuen Stadtteil im Hafengebiet erhält, ist in der Öffentlichkeit seit 1997 bekannt und mit dem städtebaulichen Masterplan für die HafenCity Hamburg wurden damals erstmals die Planungen vorgestellt. Mit der Veranstaltung soll ein bestimmter Blick, sozusa-

gen durch die „Genderbrille“ auf die Planungen und ersten Quartiere der HafenCity geworfen werden.

Die Veranstaltung ist Teil der Reihe „Gender in den Mainstream“, die die Bundesstiftung und verschiedene Landesstiftungen der Heinrich-Böll-Stiftung gemeinsam durchführen.

Jörn Dobert begrüßte die Referentinnen und die Vertreterin und den Vertreter der HafenCity GmbH und leitete mit einer kurzen Einführung in den Veranstaltungsablauf zu den Vorträgen über.

Das unsichtbare Geschlecht der HafenCity

Dr. Gabriele Schambach, Gender Beraterin, Berlin

Dr. Gabriele Schambachs provokante These „Ist die HafenCity ein Stadtteil zum Blicken?“ leitete eine Diskussion ein, die sich auf die konkrete Ausgestaltung des Stadtteils bezog. Ob Spielplätze, öffentliche Parks und Sportflächen in ausreichender Anzahl gebaut würden und inwieweit Freiflächen durch gastronomische Angebote im Außenraum in ihrer Nutzung eingeschränkt werden, beschäftigte das Publikum. Ob die Fahrradwege in der jetzigen Ausgestaltung als optimal gelten könnten und die entstehenden Wohnungen behindertengerecht seien, wurde nachgefragt.

Henrik Stohr von der HafenCity Universität ergänzte die Ausführung von Dr. Gabriele Schambach zum VERA-Projekt (www.vera-research.de) und betonte, dass die Untersuchungen zur Vereinbarkeit von Berufs- und Erwerbsleben sich auch auf Männer beziehen.



Dr. Gabriele Sturm (links) und
Dr. Gabriele Schambach

Raum, Zeit und Geschlecht in der HafenCity

Dr. Gabriele Sturm, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Dr. Gabriele Sturm leitete aus ihrem Vortrag Fragen ab, die die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf ihren Rundgängen durch die HafenCity begleiten sollten.

- Wo sind Interaktionen von Individuen, Männern, Frauen und Kindern, im öffentlichen Raum sichtbar und wo sind sie vorstellbar?
- Welche Interaktionen finden in welchen öffentlichen Räumen statt oder können stattfinden? Welche Interaktionen finden nicht statt und können nicht stattfinden, d.h. wo fehlt noch entsprechender öffentlicher Raum?
- Welche der beobachteten oder vorstellbaren Situationen der Begegnung von Männern, Frauen und Kindern im öffentlichen Raum erscheinen männlich oder weiblich geprägt, verweisen Männer und Frauen in ihre Rollenmuster? Mit anderen Worten - gibt es nicht-geschlechtlich festgelegte Räume in der HafenCity?

In der Diskussion konnte Dr. Gabriele Sturm ausführen, dass neutrale Orte Orte sind, die keine Bevorzugung in ihrer Nutzung festlegen. Die Frage, ob es eine geschlechterspezifische Architektur gäbe, verneinte sie. Sie wies allerdings auf einen Wandel hin, denn ihres Erachtens wäre die Frage von Kolleginnen vor 20 Jahren mit einem klaren Ja beantwortet worden.

Eine weitere Nachfrage gab es zu ihren Ausführungen über die Persistenz von geschlechtlich festgelegten Orten. Dr. Gabriele Sturm stellte klar, dass hierbei nicht an theoretisch vorstellbare Maßnahmen wie einen Abriss der Speicherstadt, mit dem Ziel, die Erinnerung an die dort arbeitenden Männer zu tilgen, gedacht sei.

Rundgang durch die HafenCity

„HafenCity aus Frauensicht“

Dipl.-Ing. Kerstin Zillmann, Stadtplanerin und Dozentin

Mit dem Motto ihres fachlichen Rundganges knüpfte Kerstin Zillmann an die Grundsätze und Empfehlungen an, die ein Expertinnengremium im Jahr 2001 für die weitere Entwicklung der HafenCity formuliert hatte. Als ehemaliges Mitglied des 2. Frauenbeirates des Stadtentwicklungssenators der Freien und Hansestadt Hamburg prüfte sie mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern anhand der gebauten und im Bau befindlichen Quartiere der neuen HafenCity, inwieweit die folgenden Empfehlungen bisher in die Praxis umgesetzt wurden und erste Gebrauchswertqualitäten sichtbar werden.

Aus dem Empfehlungskatalog des Frauenbeirates für die weitere Entwicklung der HafenCity:

- Ein differenziertes Netz mit einer Vielfalt unterschiedlicher Freiräume ist anzulegen: Parks, Stadtteilparks, kleine Stadtteilplätze, „Nischen“ als Streifräume – ein Netz großer und kleiner, einerseits repräsentativer, andererseits vor allem gebrauchswertorientierter, vom motorisierten Verkehr abgewandter Räume ist zu realisieren. Die öffentlichen Freiräume müssen ein hohes Maß an sozialer Kontrolle (Randbebauung mit „Augen“ [Fenstern] zur Straße) und eine gute Anbindung an die Wohn- wie auch die Arbeitsplatzstandorte bieten. Schulhöfe und Sportplätze sind multifunktional zu nutzen (zu öffnen) und in das System des wohnungsnahen Grüns zu integrieren. Öffentliche Boulevards und Wasserflächen ersetzen Spiel- und Aufenthaltsflächen nicht. Dort, wo Haushalte mit Kindern wohnen, ist eine nur mäßige Bebauungsdichte mit qualitativ hochwertigen, privaten und gemeinschaftlich nutzbaren Freiräumen vorzusehen. Erschwinglicher Wohn- und Freiraum sollte für alternative Wohngruppen- und Genossenschaftsprojekte vorbehalten werden; ein Bedarf für innenstadtnahe Lagen ist bei diesen Gruppen vorhanden. Diese Projekte kennzeichnet in Hamburg eine hohe Wohn-Freiraumqualität unter verdichteten Bedingungen.
- Die aktuellen Anforderungen an frauen- und familienfreundlichen Wohnungsbau und ein entsprechendes Wohnumfeld sind zu erfüllen. Wohnungen sind Stätten der Freizeit, Erholung und Regeneration, der Konsumtion und Produktion (Hausarbeitsplatz und Elternarbeitsplatz). Neue Arbeitsformen lassen Kombinationen mit Büros und Dienstleistungsarbeitsstätten zu. Wohnungsangebote für unterschiedliche Nutzergruppen und Lebensformen, besondere Wohnungs-

angebote (u. a. für Senioren/innen und Gemeinschaften) sind vorzusehen und festzulegen, ebenso Gemeinbedarfseinrichtungen, deren Angebot auch dem Bedarf und der Nachfrage von Frauen entspricht.

- Für das Wohnumfeld ist dementsprechend eine ausreichende und intakte Infrastruktur und Nahversorgung, eine gute Erschließung durch ÖPNV, Fuß- und Radwegeverbindungen sowie für den Autoverkehr, ein adäquates Angebot an Arbeitsplätzen, kulturellen Einrichtungen, wohnungsnahen Erholungsmöglichkeiten und Ganztagsbetreuungseinrichtungen für Kinder planerisch so weitgehend wie möglich vorzubereiten und im Umsetzungsprozess aktiv zu unterstützen. An das Wohnumfeld sind Anforderungen der Sicherheit und Anregung für alle Altersgruppen zu stellen; wichtig sind ausreichend Räume für Jugendliche, Mädchen, Kleinkinder und ältere Menschen; als Treffpunkte der verschiedenen Nutzergruppen fungieren Wege, Treppen, Plätze und Veranstaltungsräume. Wo es möglich ist, sollen Hausgärten, Dachgärten und Innenhöfe angelegt werden. Gebäudehöhen und –anordnungen, Hausgruppen und gemeinschaftliche Wohnformen erlauben eine soziale Aneignung der Räume, Blickkontakte, Sichtbezüge zwischen Innen- und Außenräumen und soziale Kontrolle. Das Spiel mit halb öffentlichen und halb privaten Räumen ermöglicht interessante Nutzungs- und Wahrnehmungsmöglichkeiten. Dies gelingt umso erfolgreicher, je mehr Nutzer und Nutzerinnen in die Gestaltungsplanung einbezogen werden und gleichzeitig Raum gelassen wird, in den verschiedenen Quartieren eigene Spuren des Erlebens unverwechselbar auszubilden.
- Stadt setzt sich zusammen aus der Addition von vielfältigen Funktionen, aus der Körnigkeit dieser Funktionen und ihren Verflechtungen. Die HafenCity wird von verschiedenen Zeitstrukturen und –mustern - Zeit-„layern“ überzogen sein (für Wohnen, Arbeiten, Tourismus). Hier gilt es vor allem, gegenseitige nächtliche Störungen und Störungen am Wochenende zu vermeiden. Dabei muss das Wohnen geschützt werden vor Tourismus und Hafenzulärm, aber mit Arbeiten auf anregende und sich ergänzende Weise verknüpft werden. Als Stadtteil muss die HafenCity zu unterschiedlichen Zeiten benutzbar sein, zeitlich differenzierte Aufenthaltsmöglichkeiten und die Möglichkeit der Aneignung öffentlicher Räume bieten. Die Gebäude aus der Vergangenheit bieten Anknüpfungspunkte für die zukünftige Entwicklung.

Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Stadtentwicklungsbehörde, Von Leuchttürmen und Taschenlampen, HafenCity – ein Ort zum Leben. Hamburg 2001. S. 42-47

Der Rundgang zeigte verschiedene öffentliche und halb-öffentliche Räume auf dem Weg von der St. Katharinenkirche in die HafenCity, in den fertig gestellten Quartieren des ersten und

zweiten Bauabschnitts und in den Baugebieten des Quartiers Am Sandtorpark und des zukünftigen Überseequartiers auf. Abfolgen von Wasserflächen, Promenaden, Terrassenanlagen, Parks, öffentlichen Plätzen und Stadtteilplätzen sowie Schulhofflächen wurden vor Ort deutlich gemacht. Die Nutzbarkeit von halbprivaten und privaten Außenflächen wurde am Beispiel der Wohngebäude Am Sandtorkai und der um Innenhöfe gruppierten Wohngebäude Am Kaiserkai diskutiert. Ein Besuch des Gemeinschaftsraumes in dem Wohngebäude der Bergedorf-Bille-Baugenossenschaft mit Blick auf wohnungsnaher Außenräume und eine Sandkiste am Wasser rundeten das Bild ab.



Kerstin Zillmann (links) auf der Kibbelstegbrücke

Zur Diskussion reizten die Themen „Kann der Schulhof der Schule im Quartier am Sandtorpark für den Stadtteil nutzbar werden und wie müsste er dann gestaltet werden?“, „Sollte ein öffentlicher Platz – eine öffentliche Terrassenanlage wie die Magellanterrassen zum Skaten freigegeben sein?“, „Trägt die Videokamera, die der interessierten Öffentlichkeit Lifebilder von den Magellanterrassen und aus der HafenCity liefert, dazu bei, dass sich BesucherInnen und NutzerInnen der HafenCity beobachtet fühlen?“. Die Nähe von den Orten des Wohnens, zu den Orten der Arbeit, der Kinderbetreuung und des Einkaufens wurde am Standort auf dem Großen Grasbrook deutlich. Das Panorama umfasste den Standort der künftigen Gewerbegebäude auf dem Kaiserkai, die im Erdgeschoss Läden zur Nahversorgung bieten sollen, den Blick in die Innenstadt bis zum Rathausurm und die künftigen Standorte der Einzelhandelsgeschäfte im Überseequartier.

Die Trennung der Wegführungen für Fußgängerinnen und Fußgänger, für den motorisierten Verkehr und für Fahrradfahrerinnen und –fahrer sowie die verschiedenen Qualitäten in Bezug auf Lärm und zeitliche Nutzungen wurden am Beispiel der Kibbelstegbrücke, der Promenaden und Plätze am Sandtorhafen und den Straßen Am Sandtorkai, Am Kaiserkai und Großer Grasbrook deutlich.

Informationen zu den Preisen im Miet- und Eigentumswohnungsbau und den verschiedenen Bauherren und zukünftigen Nutzergruppen (u. a. auch Seniorinnen und Senioren, Genossenschaftsmitglieder, Baugruppen) vervollständigten den Eindruck von der in der Entstehung begriffenen Nachbarschaft mit rund 900 Haushalten am Sandtorhafen.

Abschlussdiskussion im Kesselhaus, Info-Center der HafenCity

mit

Jürgen Bruns-Berentelg (HafenCity GmbH Geschäftsführer)

Claudius Lieven (GAL; MdHB)

Dr. Gabriele Sturm (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung)

Heike Spiegelberg (Beauftragte für die HafenCity der Nordelbischen Kirche; Pastorin der Seemannsmission)

Pastor Frank Engelbrecht (Hauptkirche St. Katharinen)

Jörn Dobert (umdenken hbs Hamburg e.V.)

Die Abschlussdiskussion im Kesselhaus, dem Info-Center der HafenCity, wurde von Pastor Frank Engelbrecht und Jörn Dobert moderiert, der zunächst die Podiumsteilnehmerinnen und -teilnehmer begrüßte und vorstellte. Pastor Frank Engelbrecht eröffnete den dritten Veranstaltungsteil mit einem Plädoyer für das Zusammenfügen der Stadtteile Alt- und Neustadt und HafenCity und mit persönlichen Eindrücken vom Erleben der Baustelle HafenCity und dem offenen Prozess der Entstehung eines lebendigen, neuen Stadtteils.



von links nach rechts: Jörn Dobert, Heike Spiegelberg, Dr. Gabriele Sturm, Jürgen Bruns-Berentelg, Claudius Lieven, Frank Engelbrecht

Jörn Dobert (JD): Herr Bruns-Berentelg, woran denken Sie in Bezug auf die HafenCity und Geschlechtergerechtigkeit?

Jürgen Bruns-Berentelg (JB): Bei meiner Vorbereitung auf die heutige Veranstaltung habe ich Ihr Buch der Heinrich-Böll-Stiftung über die Zukunft der Stadt durchgelesen und den Begriff „Gender“ darin nicht entdeckt. Daraus schließe ich, dass Stadt ohne das Konzept Gender vorstellbar ist. Für mich stellt sich die Frage, ist das Thema Gender Mainstreaming ein zentrales Thema oder ein „Auch-Thema“. Es scheint nicht ein primäres Organisations-thema zu sein.

Im Masterplan HafenCity wird Gender Mainstreaming nicht erwähnt. Es scheint ein Thema zu sein, das unter- und eingeordnet wird in die nachhaltige Stadtentwicklung, Fragen der Urbanität und des Wohnens in der inneren Stadt. Mit den öffentlichkeitsbezogenen Nutzungen in den Erdgeschosszonen, mit der Mischnutzung von Arbeiten und Wohnen, mit der Entscheidung gegen Shoppingcenter und für große Strukturen für das Einkaufen im Überseequartier wird es in der HafenCity aufgegriffen. Wir verknüpfen Arbeiten und Wohnen in der HafenCity. Ein Thema, das der Landesfrauenrat 2004 mit seiner Untersuchung zur Wachsenden Stadt aufgegriffen hat, in der auch das Thema Mobilität als wichtiges Thema für Frauen herausgestellt wurde. Diese Themen werden in der HafenCity aufgenommen. Für die HafenCity besteht die Vision fußgängerbezogener Interaktionen. Es gibt noch keine organisierte Kinderbetreuung in der HafenCity, sie kommt erst mit der Schule. Die sozialen

Interaktionen bestehen zurzeit erst auf dem Papier, die Voraussetzungen für ihre Entwicklung sind jedoch vorhanden.

JD: Vielen Dank für Ihren Hinweis auf das Buch – zum Glück ist umdenken ja eine lernende Organisation. Herr Lieven, was ist für Sie zum Thema Gender Mainstreaming in der HafenCity wichtig?

Claudius Lieven (CL): Die HafenCity ist ein Stück neue Stadt. Es soll eine Stadt für alle werden, für alle Einkommensgruppen, Altersgruppen und beide Geschlechter. Diese drei Dimensionen sind hier aus meiner Sicht entscheidend.

Das Thema Alter hat zurzeit in der HafenCity eine höhere Bedeutung als die Themen Schule und Freiräume, doch auch das Thema Einkommen spielt eine große Rolle. Wird es in der HafenCity einen Prozess geben, wie es ihn am Potsdamer Platz in Berlin gegeben hat? Dort werden viele Wohnungen als Zweitwohnungen genutzt. Wird es ein lebendiger Stadtteil? Es gibt in unserer Gesellschaft Einkommensunterschiede zwischen Frauen und Männern – wird sich dies in der HafenCity widerspiegeln?

Die nächste Frage, die sich stellt, ist, „Wie inszeniert sich die HafenCity?“. Die vorhandenen alten Strukturen sind Inszenierungen von Handelshäusern. Doch trifft dies auch für die neuen Strukturen, wie z.B. das Bürogebäude des Unternehmens Kühne und Nagel, zu. Wir erleben die Figuration von Ikonen, z.B. das Internationale Maritime Museum mit der Sammlung von Peter Tamm. Welcher Zugang zur Geschichte wird hier gewählt? Handelt es sich um einen männlichen Blick, einen militaristischen Blickwinkel?

Meines Erachtens scheint sich eine strenge Ordnung über die HafenCity zu legen und eine kühle Ästhetik. Mich beschäftigt zurzeit auch ein Baugemeinschaftsprojekt, das Lebendigkeit verspricht, das Projekt Hafenliebe. Doch Häuser, die in ihrer Erscheinung unorganisierter sind, passen anscheinend per se nicht in das gedankliche Regime der kühlen Ästhetik der HafenCity. Ich freue mich daher über den Ansatz der Veranstaltung, nach einer HafenCity für Frauen, Männer und Kinder zu fragen.



Claudius Lieven (links) und Frank Engelbrecht

JD: Frau Spiegelberg, das heutige Thema berührt viele, wie die Anzahl unserer Teilnehmerinnen und Teilnehmer zeigt. Sie sind als Vertreterin der Nordelbischen Kirche zuständig für die HafenCity. Haben Sie sich in diesem Zusammenhang Gedanken über Geschlechtergerechtigkeit gemacht?

Heike Spiegelberg (HS): Vieles ist geplant in der HafenCity, das haben uns die Rundgänge gezeigt. Einkaufsmöglichkeiten, eine Schule, aber keine Kirche. Mich erinnert das an eine Gemeinde, die ich kennen gelernt habe: die Gemeinde Süderau in der Elbmarsch. Dort stammt die Grundstückszuteilung aus dem 18. Jahrhundert und ganz selbstverständlich wurde ein Platz für die Kirche in der Mitte des Dorfes geplant und freigehalten.

Wir vertreten die Ansicht, dass ein Gebiet, das die Größe von einem Drittel der Innenstadt hat, eine geistliche Präsenz vor Ort erhalten soll. Bereits von Jahren ist die Initiative „Die Brücke“ entstanden, die sich ein geistliches Zentrum in der HafenCity vorstellt. Gendergerechtigkeit ist nicht in erster Linie Teil des Konzeptes, aber inbegriffen. Es soll ein Ort erschaffen werden, der anders ist als die bisherige HafenCity. Ein Ort der Ruhe in der „24-Stunden-Stadt“. Ein Ort, in dem es strukturierte Angebote gibt. Meditationsangebote, Angebote gegen die Überzahl der Angebote, die es hier gibt. Damit soll der Stadtteil HafenCity lebenswert werden für Menschen ganz unterschiedlicher Herkunft.



Jörn Dobert und Heike Spiegelberg

JD: Frau Dr. Sturm, Gender wird also „implizit“ mitgedacht, wie wir hier mehrfach gehört haben? Reicht das aus Ihrer Sicht oder muss es offensiver gedacht werden?

Dr. Gabriele Sturm (GS): Es sollte reichen. Geschlecht wird erst dann Thema, wenn es Konflikte gibt. Konflikte bei der Verteilung von Arbeitsstellen, der Anerkennung von Arbeit, der ungleichen Bezahlung von Arbeit. Konflikte gibt es seit 150 Jahren, seitdem Frauen protestieren. Durch Planung lassen sich gesellschaftliche Konflikte nicht lösen. Sie müssen durch Interaktionen, durch die Menschen gelöst werden. Architektur und Städtebau können solche Interaktionen auslösen. Der Stadteilrundgang hat es mir zunächst einmal erlaubt, die Gestaltung öffentlicher und halböffentlicher Räume in der HafenCity kennen zu lernen. Theoretische Überlegungen zu möglichen Interaktionen in diesen Räumen können vor unserem europäischen Hintergrund angestellt werden.

Räume können Veränderung erfahren, indem Frauen sich diese Räume aneignen. Grundsätzlich haben Untersuchungen allerdings gezeigt, dass Frauen fast immer zweckgebunden im öffentlichen Raum unterwegs sind. Männer zwar auch, aber sie sind auch mal schauend, nach Anregungen suchend, unterwegs.

Ich möchte vor diesem Hintergrund daher ein paar gedankliche Anregungen geben. Für wen sind öffentliche Räume geplant? Gibt es Angebote für lebendige Nutzung, die ermuntern Zweckgebundenheit aufzugeben, die Frauen Lust auf andere Raumnutzungen machen? Wo können sich Frauen und Männer begegnen, wo dann auch etwas Unbeabsichtigtes passieren kann, wo sie nicht kommerzialisiert und vergesellschaftet sind?

Aufgrund meiner Erfahrungen kann ich sagen, dass weiblichere Orte mit mehr Grün ausgestattet wären. Die Prospekte der HafenCity zeigen Grün, doch mir erscheint es nicht wirklich machbar und ich frage mich, wie die Steifheit von Orten ansonsten auflösbar ist.



Dr. Gabriele Sturm und Jürgen Bruns-Berentelg

FE: Herr Bruns-Berentelg, wie sieht das Grünkonzept Ihres Hauses aus?

JB: Den Magellanterrassen kann ja nun wirklich kein Männlichkeitswahn unterstellt werden. Sie sind von einer Frau geplant worden, die aufgrund besonderer persönlicher Umstände damit konfrontiert war, ihr erstes großes, alleiniges Projekt durchzuführen.

Im Bereich der westlichen HafenCity finden sich unterschiedliche Platzfolgen und Typologien. Besonders hinzuweisen ist auf die Trilogie eines grünen Platzes, eines harten Platzes mit Bäumen und des Wasserpontons an den Magellanterrassen. Der Lohsepark umfasst die nicht geringe Fläche von 8 Hektar und darüber hinaus gibt es so genannte Pocketparks. Im Jahre 2007 werden zwei neue Plätze angelegt mit jeweils anderer Charakteristik. Diese Plätze werden unter anderem mit öffentlichen Toiletten ausgestattet werden, die einen Babywickelraum und behindertengerechte Toiletten enthalten. Das Ziel, das damit verfolgt wird, ist es, eine intensive Nutzung dieser Plätze, auch mit Kleinkindern, zu ermöglichen, eine Nutzung, die nicht zweckgerichtet ist.

Die Promenaden Am Kaiserkai werden anders gestaltet als die Promenaden im ersten Bauabschnitt Am Sandtorkai. Als Ergebnis eines Lernprozesses werden Am Kaiserkai vier Typen von Sitzgelegenheiten an den Abkantungen entstehen, auch mit Anlehnungsmöglichkeiten. Die Gestaltung der öffentlichen Promenaden Am Sandtorkai ist aus der Not heraus geboren, denn es handelt sich um einen räumlich engen Streifen. Dort wurde nicht durchgängig gepflastert, sondern es wurden Materialien verwendet, die im Hafengebiet vorkommen, und zwar große Bodenplatten, die es erlauben, die Promenaden auch in Stöckelschuhen oder mit Kinderwagen zu benutzen.

Die Gestaltung von Freiräumen für unterschiedliche Bedürfnisse wird sehr bedacht vorgenommen. Nutzungsoffenheit ist wichtig, aber es kann nicht jeder Ort von allen nutzbar sein. Damit sich nicht das Recht des Stärkeren bei der Platznutzung durchsetzt, wird daher eher auf eine Abfolge von Plätzen gesetzt.

CL: Frau Dr. Sturm hat die unterschiedlichen Akteursgruppen angesprochen und das Thema „Grün in der HafenCity“. „Grün“ ist zum Beispiel ein großes Thema im Jugendparlament. Ein weiteres Thema ist die Mobilität. Frauen haben ein anderes Mobilitätsverhalten. In der HafenCity werden Straßen für hohe Verkehrsbelastung ausgelegt, optimale Erreichbarkeit für Autos hergestellt, Risiken für Benutzerinnen und Benutzer von Fahrradwegen durch Fußwegeüberfahrten geschaffen, im Überseequartier wird es zwei geschlossene Tiefgaragen geben. Die geplante Schule hat vier Stockwerke, drei weitere Stockwerke werden von einem Hotel genutzt. Wie viel Bewegungsraum hat dann die Schule? Investoren sind die Eigentümer der öffentlichen Räume im Überseequartier, die mit Wegerechten verkauft wurden.

JD: Während der Rundgänge und der Podiumsdiskussion haben sich viele Fragen ergeben. Ich möchte die Fragerunde für das Publikum eröffnen.

Kerstin Zillmann: Herr Bruns-Berentelg, Sie haben die Abfolge der öffentlichen Räume in der HafenCity dargestellt, die wir während des Rundganges erfahren konnten. Aus der Sicht von Frauen sind für die gelungene Nutzung des Wohnumfeldes die Qualitäten der halb-öffentlichen und halb-privaten Räume entscheidend. Im zweiten Bauabschnitt soll zum Beispiel ein Quartiersplatz entstehen. Könnten Sie auf dieses Thema noch einmal eingehen?

JB: In der HafenCity kann keine Orientierung an suburbanen Qualitäten stattfinden. Frau Prof. Spiegel hat in einem Aufsatz in den 1990er Jahren ausgeführt, dass man für solche urbanen Räumen a priori mit Einschränkungen rechnen muss. Die innere Stadt ist dicht bebaut und wer hier wohnt, trifft eine Entscheidung, seine Kinder in der Stadt aufwachsen zu lassen.

Zu Ihrer Frage, Frau Zillmann. Im zweiten Bauabschnitt Am Dalmannkai werden 16m breite, horizontale Bewegungsräume entstehen. In der HafenCity sind 70% der Fußwege nicht straßenbegleitend. Verglichen mit Eimsbüttel, einem oft als beispielhaft zitierten Stadtteil der inneren Stadt, ist festzuhalten, dass dort 5 km Straße und 6 km Fußweg vorhanden sind, während die HafenCity 5 km Straße und 9 km Fußweg aufweist. Dieses mag ein positives Verhältnis in einem Wohnquartier des ausgehenden 19. Jahrhunderts und in einem Wohnquartier des ausgehenden 20. Jahrhunderts darstellen. Hier in der HafenCity gibt es deutlich mehr Möglichkeiten für Fußgänger.

Wenn wir über Grenzen sprechen, Zwischenräume, private Flächen zwischen Gebäuden - halbprivate und halböffentliche, Quartiersplätze mit bestimmten Aufenthaltsqualitäten, dann sind hier zum Beispiel die Marco-Polo-Terrassen zu nennen. Dort werden Sitzmöglichkeiten geschaffen und Basketballkörbe angebracht. Auf einem weiteren Platz, einem Grünen Platz, der entsteht, sobald die U-Bahn-Trasse fertig gestellt ist, werden auf dem Grasbrook Angebote für die unterschiedlichen Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen entstehen. Fakt ist, dass die privaten Freiräume auf den Warften zu finden sind und durch Promenadenräume, Plätze und grüne Orte ergänzt werden.

Mit Kindern in der Großstadt zu wohnen, ist anders als die Kinder auf dem Land aufwachsen zu lassen, das kann ich aus eigener Erfahrung als Vater sagen. Wollte man die Erlebnisse, die Kinder in der Natur sammeln können, in der HafenCity ermöglichen, so müsste man die HafenCity zur Hälfte nicht bebauen.

Hans-Jürgen Maas, Verein Zukunft Elbinsel: Unser Verein hat großes Interesse an den Entwicklungen in der HafenCity und einer guten verkehrlichen Einbindung. Wir sehen hier Probleme und unabhängig voneinander haben verschiedene Vereinsmitglieder Einwendungen vorgebracht. Ich habe während des Rundganges eine Befragung unter den Teilnehmenden durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass der öffentliche Personennahverkehr deutlich weniger Energie verbraucht als der motorisierte Individualverkehr. Dies wollte ich Ihnen gern vorstellen.

Eine Dame aus dem Publikum: Frau Sturm hat auf das zweckgebundene Unterwegssein von Frauen hingewiesen. Auch Trampelpfade sind Zeichen im Raum. Ich habe festgestellt, dass es in der HafenCity bereits so etwas wie Trampelpfade von Autofahrenden gibt. Die Autos, die aus Richtung Deichtorhallen kommen, vollziehen einen U-Turn, um auf die Straße Am Sandtorkai zu gelangen. Hier zeigt sich meiner Meinung nach ein Planungsfehler.

Ein Herr aus dem Publikum: Zum Ende des Rundgangs haben wir uns auf kürzestem Weg von den Magellanterrassen zum HafenCity Infocenter begeben. Hierbei musste ich feststellen, dass wir entweder auf der Seite der Neubauten Am Sandtorkai entlang laufen konnten. Dort ist der Fußweg durch einen extra breiten Fahrradweg eingeschränkt, der zudem in Tarnfarbe hergestellt wurde. Alternativ konnten wir den Weg auf der Seite der Speicherstadt

wählen, mussten uns dort aber an parkenden Pkws vorbei zwingen. Beide Wege waren deutlich unbefriedigend.

Frau Thiele, Landesfrauenrat: In unserer Organisation, dem Landesfrauenrat, sind 50 Verbände vertreten. Herr Bruns-Berentelg hat unsere Untersuchung zur „Wachsenden Stadt“ nicht ganz richtig dargestellt. Als der Bürgermeister das Programm „Wachsende Stadt“ ausrief, mussten wir feststellen, dass das Wort „Frau“ darin nicht vorkommt. Das war für uns Anlass zu dieser Untersuchung.

Seit 2 Jahren verfolge ich nun das Hin und Her zu Baugemeinschaftsprojekten in der HafenCity. Ich möchte Sie konkret fragen: was ist denn nun mit der Realisierung des Projekts „Hafenliebe“? Liegt es an dem Höchstgebotsverfahren oder an der zweiten Klippe, die zu nehmen ist, dem Architektenwettbewerb? Diese Expertengruppen sind ja häufig nur mit Männern besetzt. Es ist gut, dass es auch eine Baugenossenschaft in der HafenCity gibt, aber hierzu haben wir auf dem Rundgang dann ja auch mit dem Gebäude der Bergedorf-Bille-Baugenossenschaft das Starprojekt gesehen.

JB: In der HafenCity leben bereits in Kürze 20 Haushalte in zwei Baugemeinschaftsprojekten. Das ist zwar noch nicht der gewünschte Standard, doch diesen Testfall haben wir ohne Aufforderung durch die Behörde verwirklicht.

Es ist nicht richtig, dass alle Flächen in der HafenCity zum Höchstgebot vergeben werden. Sie werden zu Festpreisen vergeben. Es wurden sogar Grundstücke ausgewiesen, auf denen Baugemeinschaften als Bauherren akzeptiert würden. Zu Anfang gab es aber noch eine gewisse Skepsis, ob in der HafenCity Baugemeinschaften möglich wären.

Beim Projekt „Hafenliebe“ handelt es sich um ein laufendes Vergabeverfahren. Hier ist ein positiver Abschluss vorstellbar. Es ist kein ökonomisches Thema. Es steht aber die Frage im Raum „Kann man Architekturqualität auch in Wohngemeinschaftsprojekten verwirklichen?“

(Zwischenruf aus dem Publikum: Baugemeinschaftsprojekten!)

Architektur als ästhetischer Gestaltungsprozess steht hier der Planung von betroffenen Haushalten gegenüber. Warum sollte kein Mittelweg möglich sein? Ich bin hier noch optimistisch. Der Prozess kann aus solchen Gründen aber länger dauern. Und vielleicht ist die HafenCity GmbH hier ja auch flexibler als die Behörden.

Zur Verkehrsführung Am Sandtorkai: hier ist eine Ampelanlage für den Großen Grasbrook geplant. Zur Straße Am Sandtorkai: An der Nordseite der Bebauung und an der Südseite der Bebauung verlaufen Fußwege, es handelt sich um einen Zwangspunkt, da der Streifen des Bauabschnittes eng geschnitten ist. Es gibt noch den Höhenweg entlang der Südseite, der an den Höhenweg des Hanseatic Trade Center angeschlossen werden soll. Die schwimmenden Pontons, die im Sandtorhafen liegen werden, werden eine fußläufige Verbindung ermöglichen, und damit existieren in Zukunft vier parallele Wegeführungen Am Sandtorkai.

CL: Ich möchte noch einmal auf die Frage der Architekturqualität in der HafenCity eingehen. Aus meiner Sicht ist sie auch von einem Baugemeinschaftsprojekt leistbar. Welcher Qualitätsbegriff ist überhaupt gemeint? Die HafenCity scheint mir von einem strengen Ordnungsraster geprägt, das von außen auferlegt wird. Baugemeinschaften werden von innen nach außen entwickelt und daher ist eventuell mehr Lebendigkeit und Heterogenität ablesbar.

Zum Glück werden die Grundstücke zurzeit zum Festpreis vergeben, so dass Baugemeinschaftsprojekte sich bewerben können. Es mögen sich ja auch neue und interessante Konzeptqualitäten durch Baugemeinschaften ergeben. In jedem Fall bringen sie Kinder mit in den Stadtteil. Hier kommt Stadtlebensqualität mit.

Fahrradwege sollten erkennbar sein und nicht Gestaltungsprinzipien unterliegen und zum Beispiel in Tarnfarbe gestaltet sein.

Ein Thema sind für mich auch die Namensgebungen in der HafenCity: Magellan- und Marco-Polo-Terrassen - Pizarro kommt zum Glück nicht vor, Shanghaibrücke, Tokioallee etc. Solche Namensgebungen sind aus der City-Nord bekannt. Für einen Stadtteil, wie die HafenCity

ty, die mehr ist als eine Bürostadt, sollte ein größeres Spektrum von Namen möglich sein. Hier handelt es sich um eine enge Eingrenzung und einen männlichen Blick, ja einen vom Handel geprägten männlichen Blick.

JD: Wer entscheidet über die Namensvergabe?

CL: Eine Senatskommission.

CL: Auch der Lohsepark, ein größerer Park in der Hafencity soll nun ein chinesischer Themenpark werden. Diese Außenhandelsicht ist für einen Stadtteilpark eine zu enge Sicht.

HS: Meine Erfahrungen, die ich gesammelt habe, wenn ich Frauen und Männer gefragt habe, „Wie empfindet Ihr die Hafencity?“, zeigen mir, dass es unterschiedliche Antworten von Frauen und Männern gibt. Männer finden mehr Schönheit in der Architektur, Frauen erzählen über Bäume und fragen nach den nächsten Grünflächen.

Gender ist für mich eine sekundäre Frage. Kinderversorgung zum Beispiel ist ein Thema, das für Männer genauso wichtig ist. Die entscheidende Frage ist die Frage nach der Macht. Wenn ich Frau Dr. Sturm zitieren darf, dann leben wir noch immer in einer hierarchischen Gesellschaft. Je höher in der Entscheidungshierarchie, je höher ist der Anteil an Männern. Meines Erachtens gibt es in der Hafencity Entscheidungsträger auf drei Ebenen: die Ebene der Stadt, der Hafencity GmbH und die Ebene der Investoren. Es stellt sich also die Frage: wie hoch ist der Frauenanteil auf den verschiedenen Ebenen? Meine Vermutung ist, dass es sich hier so verhält, wie sonst in der Gesellschaft.

FE: Es ist 19.30 Uhr und ich spiele jetzt den Anwalt der Zeit. Diskussionen dieser Art gehen nie wirklich zu Ende, solange Frauen und Männer noch miteinander diskutieren. Ich möchte jetzt die Abschlussrunde hier auf dem Podium einleiten.

CL: Die weitere Entwicklung der Hafencity kann nur bedeuten, eine Stadt für alle im Blick zu haben. Hierbei spielen die Dimensionen Alter, Geschlecht und Einkommen eine Rolle. Die Hafencity kann nicht ein Ort des freistehenden Einfamilienhauses sein, aber sie braucht Freiraum für Kinder und Jugendliche, wenn sie ein breitgefächertes, innerstädtisches Stadtteil sein soll. Alle Spannungen werden zwar auch hier nicht auflösbar sein, doch Hamburg kann die großen Investitionen in dieses Gebiet nur rechtfertigen, wenn jeder ein Angebot an Raum findet.

JB: Mir gefallen die Diskussionen hier. Die Vermutung von Frau Spiegelberg würde ich jedoch gern konkret beantwortet wissen: was bedeutete es, wenn der Anteil anders wäre? Da ich mir wünsche, dass die Hafencity GmbH eine lernende Organisation ist, lautet meine konkrete Rückfrage: was ist die Alternative, was wäre anders?

Die Hafencity GmbH lebt davon, Beispiele kennen zu lernen und sich international umzusehen. Wir sind offen für Ideen und ernsthafte Benennungen. Es handelt sich hier nicht um eine ökonomische Realisierungsmaschine, sondern wir wollen Möglichkeiten für eine Stadtentwicklung schaffen, die an anderer Stelle noch nicht so umgesetzt worden sind.

GS: Die Hafencity stellt sich für mich multidimensional dar. Es ist kein Stadtteil für alle, den gibt es auch nicht. Wir wissen aus der laufenden Raumbenutzung des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, dass Stadtteile sich sehr schnell verändern können und die stattfindenden, sozialstrukturellen Veränderungen fallen unterschiedlich aus.

Die Hafencity ist sicherlich kein durchschnittlicher Stadtteil, aber es gibt Besonderheiten an diesem Ort, und seien es nur die Wassertaxis, die hier verkehren könnten. Vorstellbar ist es, dass viele Familien entscheiden, dass dieser Stadtteil am Wasser zu unsicher für Kinder ist. Buntheit, ja, die kann hier entstehen, aber es ist kein Stadtteil für alle, das ist gar nicht möglich.

Wie lässt sich also Geschlechtergerechtigkeit herstellen, wie lässt sie sich für Anwesende formulieren, wie für zukünftige Bewohnerinnen und Bewohner, Nutzerinnen und Nutzer des Stadtteils? Grundlegend sind zum Beispiel Eigentumstitel. Eigentum ist in unserer Gesellschaft nicht gleich verteilt. Frauen haben weniger Anteil am Eigentum, das ist planerisch nicht zu verändern, aber man kann diesen Umstand im Kopf haben – bei Projektvergaben, und vorsichtige Gedanken von Frauen stärken. Bundesweit sind es die Frauen, die mehr Geld ausgeben für Wohnen, nominal, und noch mehr für Miete.

Viele kleinteilige Punkte der Betrachtung finden sich hier vor Ort: Was heißt Geschlechtergerechtigkeit in Bezug auf Verhaltensweisen im Raum, für die Verteilung der Arbeitsplätze? Zum Beispiel produzieren Frauen mehr Wegeketten als Männer. Männer fahren öfter hin und her, erledigen eine Sache und wenn sie zuhause angekommen sind, fällt ihnen ein, was sie noch erledigen wollen, und sie fahren wieder los, d.h. sie produzieren im Durchschnitt mehr Wegesterne. Was bedeutet das an diesem Ort, mit der Besonderheit des Ortes?

Welche Möglichkeiten, Sachen neu zu machen, Traditionen mitzunehmen, umzuwandeln. Bilder zu verändern, finden sich hier? Die HafenCity war Niemandsland, es gab keine Bilder. Was macht man mit einem Ort, für den es keine Bilder gibt? Wie spricht er Frauen und Männer an? Welche Bilder regt er an?



im Kesselhaus, dem Info-Center der HafenCity

HS: Das Projekt verändert sich, wie wir gehört haben zum Beispiel durch die Gemeindearbeit in St. Katharinen. Das heißt, neue Ideen entstehen durch Miteinanderreden. Ich habe viele Veranstaltungen zur HafenCity erlebt und es wurden viele verschiedene Gesichtspunkte darin angesprochen. Auch heute sind wir von dem Thema Geschlechtergerechtigkeit abgewichen, höchstwahrscheinlich wurden wir dem Thema damit gerecht. Anscheinend gibt es einen Diskurs „Was ist Lebensqualität?“, „Woran macht sich Lebensqualität fest?“ Vieles ist vorgesehen für den Stadtteil, es gibt wirtschaftliche Möglichkeiten und Grenzen und dazwischen finden sich Freiräume. Sie werden sichtbar, nehmen Gestalt an in der Entwicklung.

Ich begrüße Veranstaltungen zum Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern hier im Kesselhaus und mein Wunsch ist es, Freiräume sichtbar werden zu lassen und Beteiligung zu ermöglichen. Das Ökumenische Zentrum wünscht sich, ein Brückenschlag zu sein. Auch wir haben zunächst feste Vorstellungen gehabt und nach Frustrationen eine Aufwärtsbewegung erfahren. Wir sind dabei Orte zu suchen, erfahren Unterstützung, haben ein Konzept gefunden und wollen es hier in der HafenCity realisieren.

JD: Das Fazit aus dieser Veranstaltung kann also lauten, die Genderfrage wird implizit mitgedacht und es ist nicht immer notwendig, sie anzusprechen. Uns war es aber doch wichtig, sie in dieser Veranstaltung konkret zu machen und sie explizit zu benennen. Und viele sind gekommen, obwohl Gender draufstand!

Ich möchte mich bei Pastor Engelbrecht und Herrn Bruns-Berentelg bedanken, dass Sie uns die Orte für diese Veranstaltung zur Verfügung gestellt haben. Vielen Dank!

JB: Bei uns gibt es ein langes Nachdenken, ein Haus nur für Frauen auszuschreiben. Das ist meine Frage an Sie – wie lautet Ihre Antwort: ja oder nein? 20-30 Wohneinheiten nur für Frauen wären denkbar.

Das Publikum zeigt unklare Reaktionen.

JD: Sie sehen, Herr Bruns-Berentelg, mit dieser Frage machen Sie noch ein ganz neues Fass auf! Leider können wir dies hier nun nicht mehr klären.

FE: Aus Sicht der Katharinenkirche gilt es Unterschiedlichkeiten zu akzeptieren, man kann die Katharinenkirche nicht abreißen und neu bauen. Katharinenkirche bedeutet Ausgleich, Vielfalt, Miteinander und sie hat einen guten Standort. Sie will den Brückenbau zum neuen Stadtteil, denn die HafenCity soll keine isolierte Insel werden, sondern ein angenommener Stadtteil.

Programm

15.30

Beginn in der Hauptkirche St. Katharinen

Begrüßung und Einführung durch Pastor Frank Engelbrecht (Hauptkirche St. Katharinen)
und Jörn Dohert (umdenken / Heinrich-Böll-Stiftung Hamburg e.V.)

Wie ist der aktuelle Stand der Hafencity?

15.45

Das unsichtbare Geschlecht der Hafencity

Dr. Gabriele Schambach, Gender Beraterin, Berlin

Raum, Zeit und Geschlecht in der Hafencity

Dr. Gabriele Sturm, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

16.30

Rundgänge durch die Hafencity

Kerstin Zillmann (Stadtplanerin, Dozentin)

Rolf Kellner (überNormalNull)

18.00

Abschlussdiskussion im Kesselhaus, dem Info-Center der Hafencity

Jürgen Bruns-Berentelg (Hafencity GmbH Geschäftsführer)

Claudius Lieven (GAL; MdHB)

Dr. Gabriele Sturm (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung)

Heike Spiegelberg (Beauftragte für die Hafencity der Nordelbischen Kirche; Pastorin der Seemannsmission)

19.30

Ende der Veranstaltung

Ort: Hauptkirche St. Katharinen,

Katharinenkirchhof 1

20457 Hamburg

Vortrag von Dr. Gabriele Schambach

„Das unsichtbare Geschlecht der HafenCity“

Sehr geehrte Damen und Herren,
vielen Dank für die Einladung zu der heutigen Veranstaltung. Bevor ich inhaltlich auf das heutige Thema eingehe, möchte ich Ihnen erläutern, wie ich bei meiner Analyse vorgegangen bin:

Da ich selbst nicht in Hamburg wohne und den Stadtteil HafenCity bisher nicht besucht habe, stützt sich meine Untersuchung ausschließlich auf die Publikationen der HafenCity.

Für meinen Vortrag habe ich die Ergebnisse nach folgenden Themen gegliedert:

- Erwerbsarbeit
- Wohnen
- Vereinbarkeit von Beruf und Familie
- Resümee: Die HafenCity – ein Stadtteil für Frauen, Männer und Kinder?

Um das unsichtbare Geschlecht, oder anders ausgedrückt, die Geschlechteraspekte der HafenCity aufzuzeigen, habe ich sowohl die expliziten Botschaften in den Veröffentlichungen und damit in den Vorstellungen der Akteure in Bezug auf die Geschlechterverhältnisse analysiert, als auch die verdeckten oder unerwähnten Aspekte sichtbar gemacht.

Theoretischer Hintergrund der Analyse ist die Annahme, dass baulich-räumliche Strukturen „zu Stein gewordene Herrschaftsverhältnisse“ (Becker 1998: 174) sind und als Ergebnis sozialer Auseinandersetzungen und gesellschaftlicher Diskurse gelten (Krämer-Badoni 1995: 9). Sie sind gleichermaßen Spiegel der Gesellschaften, in denen sie entstehen (Holland-Cunz 1992/93: 32, vgl. Becker 1997).

Entsprechend dem im Februar 2000 vom Hamburger Senat beschlossenen Masterplan soll die HafenCity von einer „städtisch-gemischten Nutzungsstruktur geprägt sein, mit der die Wohnfunktion in der Innenstadt gestärkt, ein breites Angebot für neue Arbeitsplätze geschaffen und zusätzliche Attraktivitäten aus dem Einzelhandels-, Bildungs-, Kultur-, Unterhaltungs- und Tourismussektor an die Stadt gebunden werden“ (HafenCity Masterplan 2000). „Publikumswirksame Nutzungen [sollen] einen Betrieb rund um die Uhr, zwölf Monate im Jahr“ garantieren (HafenCity Nr. 1).

Auf dem Gesamtgebiet von 155 Hektar¹ sollen 1,8 Millionen Quadratmeter Bruttogeschossfläche entstehen. 67 % dieser Fläche sind für Dienstleistungen, Hotel & Gastronomie sowie für Freizeit & Kultur vorgesehen, so dass über 40.000 Arbeitsplätze entstehen können. Der Wohnanteil wurde mit 33 % und damit knapp 600.000 qm festgesetzt mit 5.500 Wohnungen für 12.000 BewohnerInnen. Außerdem wurde ein Bedarf von 400 Kindertagesstättenplätzen, einer dreizügigen Grundschule und einer vierzügigen weiterführenden Schule ermittelt, so dass insgesamt ca. 1.100 Kinder betreut werden könnten. Darüber hinaus nehmen wohnungsnaher öffentliche und private Parkanlagen und Spielplätze sowie Promenaden und Plätze eine Fläche von insgesamt fast 20 ha ein².

1. Erwerbsarbeit

Die Bruttogrundfläche von 1,2 Millionen Quadratmetern für Arbeitsplätze sind aufgeteilt in 52 % für Dienstleistungen, 7 % für Hotel & Gastronomie, 8 % für Freizeit & Kultur.³ Aufgrund der prozentualen Verteilung ergibt sich für die „über 40.000 Arbeitsplätze“ eine Verteilung von

¹ Nettobauland: 60 Hektar, Landfläche: 100 Hektar, Wasserfläche: 55 Hektar

² Alle Angaben siehe HafenCity GmbH: Der Masterplan, 2000, Hamburg

³ Laut telefonischer Auskunft der HafenCity GmbH vom 10.10.2006

ungefähr 20.800 Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich, ca. 2.800 Arbeitsplätze im Bereich Hotel & Gastronomie sowie 3.200 Arbeitsplätze im Bereich Freizeit & Kultur.

Nach Plänen der HafenCity GmbH werden viele Büroarbeitsplätze im Bereich der Neuen Medien und der Digitalen Wirtschaft, in der Medien- und Kommunikationsbranche sowie in der Softwareentwicklung und Schulung entstehen. Hinzu kommen der „MediaCity-Port“, die „übrigen unternehmensorientierten Dienstleistungen“ und der „Einzelhandel für die regionale Versorgung“ mit einem „innovativen Plus an internationalen und einzigartigen Formaten mit maritimem Flair und Erlebnischarakter“ (HafenCity Masterplan 2000).

Im Bereich Hotel & Gastronomie sind ein Vier-Sterne-Hotel am Brooktorkai sowie Restaurants und Cafés in allen Gebieten geplant. Zu den Freizeit- und Kulturangeboten gehören die Philharmonie, das Schifffahrtsmuseum, Wellnessangebote, der Tourismussektor, die „Maritime Erlebniswelt“ mit 3-D-IMAX-Kino, das Groß-Aquarium und die Ausstellungshalle im Überseequartier, die Marina und der Traditionsschiffhafen sowie das Kreuzfahrtterminal.

Nicht in diese Einteilung passen die Neue HafenCity Universität für Baukunst und Raumentwicklung, das Science Center, Apotheken, Arztpraxen, Schulen und Kindertagesstätten.

Die ausschließliche Konzentration auf Dienstleistungen spiegelt die in den 1990er Jahren verstärkte weltweite Entwicklung der westlichen Industriegesellschaft zur Informations- und Dienstleistungsgesellschaft und damit zu „neuen Dienstleistungsstädten“ wider (Frank 1998: 343).

Auf die Berufe und die Art der Arbeitsplätze wird in dem Informationsmaterial über die HafenCity nicht eingegangen. Bei einigen Branchen ist die Arbeitsplatzart evident: ÄrztInnen, ApothekerInnen, SoftwareentwicklerInnen, Speditionskaufleute, Lehrpersonal, Servicepersonal ...

Ich sehe aufgrund der *positiven* Beschreibungen von *internationalen Unternehmen* und *führenden Dienstleistern* vor meinem geistigen Auge überwiegend Manager in Anzügen und Krawatten oder Managerinnen in Kostümen und Pumps sowie aus der Medien- und Kommunikationsbranche eher etwas freakige junge Frauen und Männer wie in der ehemaligen New Economy. Darüber hinaus sind noch honorige Professoren der Universität und schnittige Aerobictrainerinnen vorstellbar.

Durch die Konzentration auf die genannten Branchen könnte die HafenCity für Frauenerwerbstätigkeit von Bedeutung sein. Denn rein quantitativ wächst in Dienstleistungsgesellschaften der Anteil von erwerbstätigen Frauen (Frank 1998: 343). Außerdem besteht die Möglichkeit, dass eine wachsende Zahl höher gebildeter, beruflich qualifizierter Frauen Zugang zu hoch dotierten Berufspositionen im tertiären Sektor erhält (ebd.).

Allerdings sind heute immer noch die *anspruchsvollen* und *attraktiven* Positionen in Unternehmen weitgehend mit Männern besetzt. Diesen zahlenmäßig unterrepräsentierten Managern, Geschäftsführern und Unternehmensinhabern steht eine große Anzahl von weniger qualifizierten Arbeitskräften mit minderem Einkommen gegenüber. Diese Positionen sind überwiegend mit Frauen besetzt, indem im Bürobereich überwiegend *Sekretärinnen* und *Sachbearbeiterinnen*, im Handel meist *Verkäuferinnen*, in Hotels meist *Zimmermädchen* und in der Gastronomie häufig *Kellnerinnen* beschäftigt sind (vgl. Dörhöfer 1993). Im Bereich der Reinigungskräfte sind zwar überwiegend *Putzfrauen* beschäftigt, aber mit der Professionalisierung und dem Outsourcing dieser Tätigkeiten, sind dort auch Männer anzutreffen – häufig mit Migrationshintergrund (vgl. Frank 1998). Typisch männliche Berufe sind darüber hinaus im Bereich Wachschatz und Hausmeister, sicherlich auch in der Marina oder beim Kreuzfahrtterminal zu erwarten. Allgemein dürfte jedoch die Masse der minder qualifizierten und bezahlten Arbeitsplätze Frauenarbeitsplätze sein (vgl. Schambach 2006).

Um es zugespitzt auszudrücken: Die Umwandlung des ehemaligen Hafengebietes als Männerarbeitsgebiet mit dem Image des rauen, starken Seemanns oder körperlich schwer arbei-

tenden Hafenarbeiters hin zu einem Gebiet gepflegter, Anzug tragender Manager und einer Masse nett gekleideter, freundlich lächelnder Service-Frauen.

Dies bestätigt den weltweiten Trend, bei dem die Konzentration auf Dienstleistungen mit einer Abwertung anderer Beschäftigungszweige einhergeht (vgl. Sassen 1996). Diese Konstruktionen sind kein Ausnahmefall, sondern entsprechen Genderkonstruktionen bei der Entwicklung von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft im globalisierten Norden (vgl. Connell 1998).

2. Wohnen

Auf einer Fläche von 600.000 qm sind in der HafenCity 5.500 Wohnungen für 12.000 Menschen geplant (HafenCity Masterplan 2000), woraus sich eine durchschnittliche Wohnungsgröße von 108 qm ergibt.

Die Zielsetzung für den Bereich Wohnen sind im Masterplan wie folgt formuliert: „Um einem sich ausdifferenzierenden und zunehmend von der Nachfrageseite bestimmten Wohnungsmarkt gerecht zu werden, wird ein breites Wohnungsangebot individueller und vielfältiger Wohnformen angestrebt, das Angebot für unterschiedliche Haushaltstypen und Bevölkerungsgruppen unterbreitet. Eine besondere Chance wird dabei auch für gehobene städtische Wohnformen gesehen“ (HafenCity Masterplan 2000).

Dieses Anliegen impliziert, dass das erste Ein- beziehungsweise Ausschlusskriterium, um in der HafenCity zu wohnen, das ausreichende Vorhandensein monetärer Mittel und finanzieller Möglichkeiten ist. Zwar stehen genossenschaftliche „Mietwohnungen zu moderaten Preisen“ und eine Bauherrengemeinschaft mit Eigentumswohnungen für ca. 3.000 € pro Quadratmeter, zur Verfügung (HafenCity News Nr. 5) - was für Hamburgverhältnisse *vergleichbar* sein soll. Gleichzeitig sind aber auch Luxuswohnungen mit voraussichtlich 5.000 € pro Quadratmeter Kaufpreis vorgesehen (HafenCity News Nr. 2).

Ein weiteres Kriterium ist der erwähnte *gehobene* Lebensstandard, bei dem „der Käufer [am Dalmannkai]... zwischen den Stilen Culture, Minimal, Classic und Nature [entscheidet]. Darüber hinaus steht ihm ein Designteam zur Seite, wenn es um die Auswahl der Möbel geht – Möbel unterschiedlicher Designer. Außerdem planen wir gerade einen Wellness-Bereich im Untergeschoss, der von allen Bewohnern genutzt werden soll – mit Schwimmbad, Sauna und Solarium“ (ebd.).⁴ Hier sei nebenbei darauf hingewiesen, dass als Zielgruppe sprachlich ausschließlich Männer angesprochen werden, die die Wohnungen kaufen und einrichten lassen. Frauen als Käuferinnen und Kundinnen scheinen nicht vorstellbar zu sein.

In den Publikationen der HafenCity werden besonders Wohnungen für SeniorInnen hervorgehoben. Das Wohnkonzept am Dalmannkai sei „speziell auf die Bedürfnisse *aktiver* Senioren zugeschnitten“ mit „flexiblen Wohnungstypologien mit zwei oder drei Zimmern“ und „begleitenden Dienstleistungen im Erdgeschoss, wie z.B. ein Café oder ausgewählte Fachgeschäfte, Arztpraxen, Apotheke oder Wellness“, die „das Angebot abrunden“ (HafenCity Nr. 5; Hervorhebungen gs).

Auch hier sind die finanziellen Mittel einer speziellen Zielgruppe entscheidend, denn zwei bis drei Zimmer dürften zum Beispiel von einer durchschnittlichen Rentnerin kaum zu bezahlen sein. Darüber hinaus sind *aktive* Senioren gefragt, also keinen bettlägerigen oder pflegebedürftigen Personen. Das Wunschklientel für diese Wohnungen sind also fitte junge Alte in Paarbeziehungen. Im Hinblick auf den Genderaspekt muss hier in Betracht gezogen werden, dass statistisch die Vielzahl älterer Menschen alleinstehende Frauen mit geringer Rente sind.

⁴ Interview mit Timo Herbrand, Geschäftsführer der Yoo Deutschland GmbH, die Designwohnungen von Philippe Starck vermarkten.

Auch Wohnen mit Kindern wird, zum Beispiel am südlichen Dalmannkai, erwähnt: „Moderne Stadthäuser [...] mit eigenem Eingang und Gartenanteil“ seien Konzepte, die „vor allem Familien mit Kindern ansprechen“ sollen (HafenCity News Nr. 2). Darüber hinaus wird auf die Bauherrengemeinschaft unterschiedlicher Familien des Baufeldes 12 verwiesen, die 86 - 130 qm große Wohnungen zuzüglich Gästearpartment, Dachterrasse und Gemeinschaftsraum planen (HafenCity News Nr. 5).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Wohnungen für reiche oder besser verdienende Singles oder Paare, oder Familien mit einem gehobenen Einkommen oder DoppelverdienerInnen vorgesehen sind.

3. Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Positiv ist hervorzuheben, dass das Wohnen mit Kindern berücksichtigt wird. Vorgesehen sind eine dreizügige Grundschule und eine vierzügige weiterführende Schule sowie Spielplätze und Außenanlagen. Der Kindertagesstättenbedarf wird im Masterplan auf 400 Kinder geschätzt. Theoretisch können also etwa 1.100 Kinder im Gebiet wohnen und betreut werden.

Außerdem gibt es das Projekt „Vereinbarkeit von Beruf und Familie“ der HafenCity GmbH in Zusammenarbeit mit der Forschungsgruppe VERA.⁵

Nach deren Aussagen „folgt der Standort einem internationalen Trend. Die Bewohner ziehen zurück aus den Vororten in die Stadtzentren, wo sie Kultur, Entertainment, Gastronomie und *vielleicht sogar* ihren Arbeitsplatz vor der Tür haben“(HafenCity Nr. 1; Hervorhebungen gs). Dieter Läßle, Professor an der Universität Hamburg-Harburg ergänzt: „Hier liegt die einmalige Chance eines Stadtentwicklungsprojektes wie der HafenCity: Die Möglichkeit, ein neues urbanes Stadtquartier zu bauen, das vor allem neue Wohn- und Arbeitsformen, und damit auch die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ermöglicht“ (HafenCity News Nr. 5).

Insgesamt sei für die HafenCity folglich „die Frage der Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu einem Schlüsselthema für die Entwicklung des Stadtteils“ geworden“ (HafenCity News Nr. 6).

Hierzu meine Analyse und Kritik anhand von vier Punkten:

Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist ein Frauenproblem

Professor Läßle sieht „die neue ökonomische Dynamik in den Kernstädten [...] wesentlich durch die starke Zunahme der Frauenerwerbstätigkeit geprägt.“ Deshalb „sind wir wie nie zuvor mit der entscheidenden Frage konfrontiert: ‚Wie bringt man Beruf und Kinder unter einen Hut?‘“ (HafenCity News Nr. 5). Noch deutlicher wird diese Sichtweise in einem Zitat von MitarbeiterInnen des VERA-Projektes, die betonen, es sei nicht gewollt „gut ausgebildete Frauen vor die Alternative Beruf oder Kinder zu stellen“ (HafenCity News Nr. 6).

Diese Aussagen führen zu der Frage: Wo bleiben bei dieser Betrachtung die Väter?!

Verhältnis von BewohnerInnen und Arbeitsplätzen

In der HafenCity sollen später einmal 12.000 Menschen wohnen und 40.000 arbeiten. Ausgehend von einer ungefähr 50 %igen Frauenerwerbsquote und einem Frauenanteil an der Gesamtbevölkerung von ebenfalls etwa 50 %, würden rund 6.000 Frauen in der HafenCity wohnen und 20.000 arbeiten. Wenn alle Bewohnerinnen auch in der HafenCity arbeiten und die durchschnittlich statistischen 1,4 Kinder haben, bräuchten allein diese 8.400 Kinderbetreuungsplätze! Tatsächlich sind jedoch nur 1.100 Plätze eingeplant.

Werden noch die, sich aus der Berechnung ergebenden, 14.000 Pendlerinnen berücksichtigt, wird die Deckungslücke noch größer und eklatanter. Selbst wenn weder alle Bewohne-

⁵ Ein Verbundprojekt der HafenCity Universität und der Unternehmensberatung blv consult

rinnen arbeiten noch alle Pendlerinnen Kinder haben, werden die bisher geplanten Kinderbetreuungsplätze bei weitem nicht ausreichen.

Darüber hinaus stehen im Fokus des Vereinbarkeitsprojektes nur die „gut ausgebildeten Frauen“ „in wissensintensiven Branchen“, die nicht „vor die Alternative Beruf oder Kinder“ gestellt werden dürfen“ (HafenCity News Nr. 6).

Das Projekt fühlt sich also ausschließlich für einen sehr geringen Anteil der erwerbstätigen (potentiellen) Mütter verantwortlich, während die weniger qualifizierten – und voraussichtlich pendelnden - Frauen *ihr* Vereinbarkeitsproblem anders lösen müssen.

Work-Life-Balance

Ein weiteres Ziel des Vereinbarkeitsprojektes ist es, „die Unternehmen [zu] ermuntern, ihrerseits zu einer verbesserten Work-Life-Balance der Beschäftigten im Stadtteil beizutragen“ (HafenCity News Nr. 6).

Obwohl dieses Anliegen zweifelsohne begrüßenswert ist, besteht diese Alternative jedoch wahrscheinlich nur für die Beschäftigten der großen Unternehmen. Für die Mehrzahl der Angestellten in der Gastronomie, im Einzelhandel oder im Hotelgewerbe dürfte dies Wunschenken bleiben – und damit vor allem für Frauen, die überwiegend die schlecht bezahlten Arbeitsplätze im Servicebereich innehaben werden.

Standortkonzentration

Die Konzentration des Vereinbarkeitsprojektes auf die HafenCity berücksichtigt ebensowenig die Auswirkungen auf die Stadt. Unerwähnt bleibt beispielsweise der Umzug von Firmen wie Unilever vom Dammtorwall oder die Zusammenlegung bei Kühne + Nagel von derzeit drei Standorten in Hamburg (HafenCity Nr. 5).

Die Auswirkungen auf die Wegzugsgebiete und deren Infrastruktur und Wohnbevölkerung bleibt somit unberücksichtigt. Deren ArbeitnehmerInnen werden zwangsläufig zu PendlerInnen mit den oben genannten Schwierigkeiten.

4. Resümee: Die HafenCity – ein Stadtteil für Frauen, Männer und Kinder?

Ja! Die HafenCity ist ein Stadtteil für Frauen, Männer und Kinder – aber eben nicht für *alle*!

Arbeiten

Die HafenCity bietet Raum für gut ausgebildete und gut verdienende Frauen und Männer, die hier wohnen können, kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten und Freizeit haben und deren Kinder in den nahe gelegenen Einrichtungen untergebracht sind, welche „eine bedeutende Rolle als ‚Community Knowledge Center‘ spielen“ sollen (HafenCity Nr. 5).

Für minder ausgebildete und niedrig entlohnte Frauen und Männer wird es eine Vielzahl von Arbeitsplätzen geben. Sie müssen jedoch notwendigerweise als PendlerInnen die Schwierigkeiten der Vereinbarkeit von Beruf und Familie weitgehend selbst lösen. Davon dürften mehrheitlich Frauen betroffen sein.

Wohnen

Überwiegend werden Frauen und Männer – ob Single oder als Paar oder Familie - mit gut gepolsterten finanziellen Möglichkeiten sowie SeniorInnen in Paarbeziehungen, die aktiv und gesund sind, in der HafenCity wohnen.

Freizeit

Obwohl ich diesen Aspekt nicht als eigener Punkt erwähnt habe, ist er in den Publikationen doch relevant. Es scheint als werde die HafenCity ein großer Freizeitpark voller Vergnügungen. Dies bezieht sich nicht nur auf das Überseequartier mit seinen Schwerpunktthemen „Kultur und Freizeit“, dessen „jährlich mehr als zehn Millionen“ oder täglich 40.000 Besucher aus dem In- und Ausland „die neuen Freizeit- und Kultureinrichtungen, die neuen Shopping-

angebote und Restaurants besuchen werden“ (HafenCity Nr. 1). Auch die BewohnerInnen oder ArbeitnehmerInnen können sich hier nach der Arbeit oder zwischendurch vergnügen, denn es gibt ein Konsumangebot „rund-um-die-Uhr“, eine „24-Stunden-Stadt“ (ebd.). Bei all diesen Einrichtungen entscheidet das Vorhandensein von Geld, ob jemand das Angebot nutzen kann oder sich mit den öffentlichen Freiflächen begnügen muss.

Grünflächen und Wege entlang der Wasserflächen laden ein zum verweilen und flanieren – wenn Frau oder Mann Zeit hat, was bei einer vollzeitbeschäftigten allein erziehenden Kassiererin des Groß-Aquariums oder eines Wachmannes im Science Center eher unwahrscheinlich ist.

Auch der Aspekt des Wohnens geht mit Freizeit einher: Wohnen „auf bis zu drei Ebenen“, deren „Überhöhen“ ein „besonderes Raumgefühl schaffen“ (HafenCity News Nr. 2) und mit „moderner technischer Ausstattung“ (HafenCity 2003) versehen sind, vermitteln ausschließlich Vergnügen. Dass Wohnungen auch Arbeitsplätze – nicht nur für Haushaltshilfen und Kindermädchen – sondern vor allem für Frauen mit Kindern sind, die hier die täglichen Reproduktionsarbeiten erledigen, bleibt unerwähnt.

Selbst das Thema Arbeiten erscheint in den Publikationen wie Freizeit, wenn beispielsweise bei SAP mit täglich 200 zu schulenden Kunden „von den Büros, Schulungsräumen und der Kantine [...] Mitarbeiter und Kunden einen weiten Blick über die historische Speicherstadt, den Grasbrookhafen und die Schiffe auf der Elbe“ genießen (HafenCity Nr. 6) – sollten die nicht eigentlich arbeiten?

Abschließend erlauben Sie mir eine ketzerische Beobachtung wiederzugeben: Die HafenCity scheint überwältigend vom Gucken beseelt zu sein. So genießen beispielsweise – neben den erwähnten Menschen bei SAP – die BewohnerInnen am Sandtorkai den „Blick auf den Hafen und die wachsende HafenCity“, während die *Aussicht* aus dem zehngeschossigen Kopfgebäude einen „spektakulären Blick über den Park, den Traditionsschiffhafen und über die Elbe erlaubt“ (HafenCity Nr. 5; Hervorhebungen gs). Auch der Kaispeicher A soll auf elf Etagen „eindrucksvolle Ausblicke“ (HafenCity Nr. 3, Hervorhebungen gs) bieten mit „sonnigen Wohnungen mit weiter Sicht auf Elbe und Hafen“ (HafenCity 2003). Andersherum sind „von den Elbbrücken aus ... die bis zu sechzig Meter hohen Turmaufsätze [am Strandkai] ... *weithin sichtbar*“ (HafenCity Nr. 3, Hervorhebungen gs).

Ist die HafenCity also in erster Linie ein Stadtteil zum Blicken?

Literatur

- Becker, Ruth (1997): Frauenforschung in der Raumplanung - Versuch einer Standortbestimmung In: Bauhardt, Christine/Becker, Ruth (Hrsg.): Durch die Wand! Feministische Konzepte zur Raumentwicklung, Pfaffenweiler, 11-32
- Becker, Ruth (1998): Geschlechtsspezifische Planung - Utopie oder realisierbare Chance? Dokumentation einer Podiumsdiskussion In: Demmel, Friederike/Klingberg, Tina/Siemer, Dorothee (Hrsg.): Geschlechterverhältnis und Räumliche Planung, Berlin, 169-197
- Connell, Robert (1998): Männer in der Welt: Männlichkeiten und Globalisierung In: Widersprüche, 18. Jg., März, 91-105
- Dörhöfer, Kerstin (1993): Metropole Berlin - avantgardistischer Anspruch und patriarchale Rückständigkeit In: Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Neue Wohn- und Siedlungsformen - Impulse aus Frauensicht, Berlin, 10-19
- Frank, Susanne (1998): Stadtlandschaften und GeschlechterGeographien. Aspekte einer geschlechtsbezogenen Stadt- und Raumforschung In: Kreisky, Eva/Sauer, Birgit (Hrsg.): Geschlechterverhältnisse im Kontext politischer Transformation, Opladen, 334-355

HafenCity GmbH: Der Masterplan, 2000, Hamburg
HafenCity GmbH: Die Aktuellen Projekte, März 2003, Hamburg
HafenCity GmbH: Im Fokus, Heft 1, März 2004, Hamburg
HafenCity GmbH: HafenCity News, Nr. 2, Februar 2005, Hamburg
HafenCity GmbH: Projekte, Heft 3, März 2005, Hamburg
HafenCity GmbH: HafenCity News, Nr. 5, Februar 2006, Hamburg
HafenCity GmbH: HafenCity News, Nr. 6, Juni 2006, Hamburg
HafenCity GmbH: Projekte, Heft 5, März 2006, Hamburg

Siehe auch: www.hafencity.com

Holland-Cunz, Barbara (1992/93): Öffentlichkeit und Privatheit - Gegenthesen zur einer klassischen Bipolarität In: FOPA e.V. (Hrsg.): Raum greifen und Platz nehmen. Dokumentation der 1. Europäischen Planerinnentagung, FreiRäume Sonderheft, Berlin, 36-53

Krämer-Badoni, Thomas (1995): Hat Urbanität eine Zukunft? In: Bundesstadt Bonn (Hrsg.): Stadt der Männer - Stadt der Frauen. Die Stadt der Zukunft. Dokumentation eines Symposiums am 20./21.03.1995 in Bonn, Bonn, 9-15

Sassen, Saskia (1996): Metropolen des Weltmarktes, Frankfurt am Main

Schambach, Gabriele (2006): Das unsichtbare Geschlecht der Stadtplanung. Genderkonstruktionen in der Planung des Potsdamer/Leipziger Platzes, Münster

Vortrag von Dr. Gabriele Sturm

Raum, Zeit und Geschlecht in der Hafencity

Obwohl die Hafencity schon seit vielen Jahren in der Planung ist, kann empirisch gestützt noch relativ wenig über Frauen und Männer bzw. über Geschlechtergerechtigkeit in diesem neuen Stadtteil gesagt werden. Dies liegt zum einen daran, dass die ersten neu fertig gestellten Wohnungen noch nicht so lange bezogen sind, als dass sich ein eigenständiges Quartiersleben bereits etabliert hätte, und zum anderen daran, dass die ersten Planungsentwürfe nicht eins zu eins realisiert worden sind, so dass eine reine Entwurfskritik zu kurz greifen muss. Die Hafencity ist das derzeit wohl größte städtebauliche Experiment hinsichtlich des Neubaus eines Stadtteils in Deutschland – andere Stadtumbauprojekte widmen sich vor allem dem Rückbau von Stadt. Der in Hamburg geplante Neubau erfolgt in einem Prozess, der letztendlich nur gelingen kann, wenn aktuelle Bedarfe frühzeitig erkannt und entsprechende Handlungsoptionen eröffnet werden. Bei einer Prozessbeobachtung müssen wir allerdings nicht erst auf massiv auftretende Probleme warten, denn es bieten sich als Unterstützung bzw. Anleitung einer lokalen Raumbearbeitung fundierte theoretische Konzepte an, die die Aufmerksamkeit schärfen.

Hinsichtlich der Geschlechterfrage sind vor allem in den Geistes- und Gesellschaftswissenschaften in den vergangenen drei Jahrzehnten umfangreiche Forschungen durchgeführt worden, die u. a. auch zahlreiche Erkenntnisse zum Themenfeld Raum und Zeit erbracht haben (siehe Literaturhinweise). Mehrheitlich ist heute akzeptiert, dass wir nicht mehr einfach für die Frauen oder die Männer planen können, weil sich in modernen Gesellschaften die Lebenswirklichkeiten der Genusgruppenangehörigen stark ausdifferenziert haben. Gleichwohl sind die patriarchal geprägten Grundstrukturen und paternalistischen Verhaltensweisen nach wie vor deutlich zu erkennen und alltäglich wirksam. Darunter leiden nicht nur die meisten Frauen, sondern auch ein zunehmend größer (bzw. sich darüber bewusster) werdender Teil der Männer. Neue Geschlechterwirklichkeiten sind im Entstehen. Aber beobachtbare Entwicklungen zielen nicht immer auf größere gesellschaftliche Egalität von Frauen und Männern. Insofern ist die Aufmerksamkeit für und Förderung von Geschlechtergerechtigkeit nach wie vor aktuell und für weitere Planungsentscheidungen nachdrücklich einzufordern.

Aus der theoretischen und empirischen Forschung ist bekannt, dass es Zusammenhänge zwischen Geschlecht und Raum, Geschlecht und Zeit (Breckner & Sturm 2002 a und b; Liegl & Sturm 2003) wie zwischen Region und Genusgruppe oder zwischen Siedlungsstruktur und Genusgruppe (BBR 2007) gibt. Diesbezüglich erarbeitete Konzepte und Befunde können hier nur sehr begrenzt eingehen. Jedoch erscheint es sinnvoll, nicht nur empirisch belegte Einzelergebnisse zusammenzutragen, sondern für die notwendige Prozessbeobachtung einen theoretischen Rahmen vorzustellen, in den die Beobachtung der Lebensumstände von Männern und Frauen in der Hafencity eingeordnet werden kann. Deshalb gehe ich im Weiteren zuerst darauf ein, wie wir Geschlecht als gesellschaftliche Kategorie verstehen lernen können. Für eine entsprechende Differenzierung schlage ich vier Erscheinungsebenen vor. In einem nächsten Schritt werde ich dann Beispiele für diese vier Facetten der Kategorie Geschlecht anführen.

Facetten der Kategorie Geschlecht

In den Kultur- und Gesellschaftswissenschaften findet seit Ende der 1980er Jahre eine Auseinandersetzung über die Kategorie Geschlecht statt (Sturm 2003), wobei grundsätzlich in Frage gestellt wird, ob sich Geschlecht eindeutig definieren, Geschlechter eindeutig identifizieren lassen. In ethnomethodologischen Ansätzen wird davon ausgegangen, dass Geschlechtszugehörigkeit weder eindeutig noch naturhaft noch unveränderbar ist. Damit wird unter anderem Zweigeschlechtlichkeit grundlegend in Frage gestellt und eher davon ausgegangen, dass Geschlecht handelnd in einem Spektrum vielfältiger Erscheinungsformen her-

gestellt wird („doing gender“: Villa, 2001). Solche auf Geschlechterproduktion ausgerichteten Ansätze betrachten Geschlecht vor allem als Prozesskategorie.

Ungeachtet dieser Diskussion um die Existenz von Geschlecht wird in alltäglichen Praktiken das Inventar der Welt weitreichend vergeschlechtlicht und zudem zweigeschlechtlich gedacht. Die Alltagsvorstellungen zweigeschlechtlicher Ordnungen finden sich in der Struktur anderer gesellschaftlicher Wirklichkeiten wieder. Die theoretischen Ansätze, die solch einander ähnliche Ordnungen in den Blick nehmen, betrachten Geschlecht vor allem als Strukturkategorie. Die Separierungen nach Geschlecht auf der Ebene der Repräsentation und der Ebene der materialen Struktur durchdringen sich, treten gleichzeitig auf und beeinflussen sich in einem permanenten Prozess. Zweigeschlechtlichkeit kann sich so – je nach kulturellem Umfeld – unterschiedlich darstellen.

Die Einteilung in meist zwei Geschlechter erleichtert zwar Alltagsroutinen und stiftet Bedeutung, unterwirft aber die einzelnen Menschen der Pflicht sich geschlechtlich auszuweisen. Geschlecht kann somit als Zwangsverhältnis betrachtet werden, das jeden Menschen hinsichtlich seines Handlungsspektrums gesellschaftlich verortet. Diese unfreiwillige Festlegung des Individuums auf ein Geschlecht wird zum gesellschaftspolitischen Problem durch die in der Regel unterschiedliche Bewertung der zugewiesenen Eigenschaften, Handlungsoptionen, Räume und Zeiten. Schließlich ist das gesellschaftliche Geschlechterverhältnis in der Regel hierarchisch strukturiert. Ähnlich hierarchische Denkstile finden wir hinsichtlich der Kategorien Klasse und Rasse, während die Kategorien Ethnie, Generation, Religion oder sexuelle Orientierung tendenziell eher egalitär erscheinen.

Um die Ausprägungen der Kategorie Geschlecht differenzierter beobachten zu können, unterscheide ich vier Analyseebenen.

Für alle Menschen am vertrautesten ist die Ebene der persönlichen Beziehungen zwischen Geschlechtsindividuen. Erfahrungen hierzu werden bereits in der Herkunftsfamilie gesammelt, die für die alltägliche Vorstellung von Paarbeziehungen grundlegend prägend ist. Zudem ist die Familie der Rahmen, in dem geschlechtsspezifische Sozialisation von Geburt an stattfindet: D. h., hier wird auf Grundlage einer angenommenen natürlichen Differenz entschieden, welches Eigenschaftsspektrum der Rolle als Mann oder Frau angemessen und deshalb zu fördern ist. Dort wo sich Menschen als Geschlechtsindividuen begegnen, geht es denn auch um ein Abtasten und Austarieren von Geschlechtsrollen und damit um angemessenes geschlechtstypisches Verhalten. So sind es gerade die persönlichen Beziehungen, in denen die für das Selbstverständnis und Selbstbild zentrale Geschlechtsidentität erfahren wird. Aber auch diese ist gesellschaftlich geprägt. Die im Alltag vorherrschende Annahme, die individuellen Geschlechterbeziehungen seien frei gestaltet und die darin entstehenden Umstände frei gewählt, widerspricht ihrer tatsächlichen Abhängigkeit von kulturellen Vorschriften. Diese Verwicklung zeigt sich etwa, wenn der Anspruch auf ein eigenes Zimmer in der gemeinsamen Paar-Wohnung aufgegeben wird bzw. sich als Bedürfnis gar nicht artikuliert, selbst wenn dieses in der elterlichen Wohnung noch als selbstverständlich und notwendig reklamiert wurde. Ähnlich verhält es sich in Paarbeziehungen hinsichtlich der Verantwortlichkeit für Versorgung: Oft stellt sich selbst nach langjähriger beiderseitiger Berufstätigkeit in einem gemeinsamen Haushalt innerhalb kürzester Zeit für den Mann die Realität des „Normalarbeitsverhältnisses“ und für die Frau die Realität der „Normalfamilie“ her.

Das letzte Beispiel verdeutlichte mit dem Verweis auf Normalität bereits, dass in die Beziehungen zwischen Geschlechtsindividuen die Vergesellschaftung als Mann oder Frau wie auch die Vergeschlechtlichung von Tätigkeitsfeldern hinein wirkt – als zwei Seiten der überindividuellen Herstellung von Geschlechterdualität. Wenn in den Gesellschaftswissenschaften Geschlecht als Strukturkategorie thematisiert wird, soll das insbesondere darauf verweisen, dass alle wesentlichen gesellschaftlichen Strukturen und sozialen Beziehungen geschlechtlich geprägt sind. Insofern ist bei jedem Gegenstand dem strukturierenden Charakter von Geschlechtszugehörigkeit Rechnung zu tragen. Dieser prägt sich insbesondere hinsichtlich der geschlechtlichen Arbeitsteilung, generativem Verhalten, Rechtsentwicklung und Eigentumssicherung oder hinsichtlich der Ausbildung geschlechtstypischer Sozialcharaktere aus. Vor allem auf dieser Ebene sind die Wirkmechanismen auszumachen, die zur sozialen

Hierarchie oder Hierarchisierung führen. Die parallel ablaufende Vergeschlechtlichung von Tätigkeitsfeldern, deren Ergebnisse unter der vierten Facette noch genauer in Augenschein genommen werden, verweist entsprechend auf Geschlecht als Prozesskategorie. Hinsichtlich raumzeitlicher Ordnungen zeigt sich diese Ebene unter anderem daran, dass geschlechtliche Arbeitsteilung in der Regel auch mit räumlicher und zeitlicher Arbeitsteilung einhergeht: Mit der Industrialisierung verstärkte sich die Distanz zwischen den hausnahen und hausfernen Tätigkeiten für Frauen und für Männer. Frauen blieben sogar für ihre Erwerbstätigkeit mehrheitlich die haushalts- und versorgungsähnlichen Berufe vorbehalten, während sich Männer mit ihren Berufen nicht nur die Weite der Welt, sondern vor allem eine eigene Öffentlichkeit erschließen konnten. Die zeitliche Arbeitsteilung zeigt sich u. a. an den verschiedenen Rhythmen im Haus: Von Frauen verlangen ihre versorgenden Tätigkeiten oft eine dauerhafte Anwesenheit, während Männer aufgrund der i. d. R. terminlichen Festlegung ihrer Tätigkeiten kommen und gehen können. Dieses gesellschaftliche Geschlechterverhältnis ist individuell kaum zu durchbrechen, da sich u. a. aufgrund Jahrhunderte langer Rechtslage eine bis heute ungleiche Eigentumsverteilung herausgebildet hat: Z. B. brauchten in Deutschland Ehefrauen bis in die 1960er Jahre hinein die Zustimmung ihres Ehemannes, um außerhalb des Hauses erwerbstätig zu sein oder ein Haus zu kaufen.

Wiederum kann ich an das letzte Beispiel der rechtlichen Verregelung anknüpfen, um auf einer dritten Betrachtungsebene das Verhältnis der Geschlechter zueinander zu präzisieren, nämlich im Sinne der Genusgruppendifferenz als Ordnungsraster. Fokussierte die vorherige Ebene das kollektive wie individuelle Herstellen des gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisses, geht es nun eher um die damit verknüpften Vorstellungswelten und Regulationsmechanismen. Diese werden u. a. durch das Konzept des Patriarchalismus als bürgerliche Herrschaftsform beschrieben. Und auch die verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen und ihrer Inhalte sind geprägt von geschlechtsdualisierendem Ordnungsdenken (vgl. Orland & Scheich, 1995). Gesellschaftliche Geschlechterdifferenz ist hinsichtlich der damit verknüpften sozialen Ungleichheit auf drei Ebenen zu charakterisieren: Männer und Frauen haben als Mitglieder ihrer jeweiligen Genusgruppe nicht die gleichen Zugangschancen zu allgemein verfügbaren und erstrebenswerten Gütern und Positionen; ihnen stehen nicht die gleichen Macht-, Anerkennungs- und Interaktionsmöglichkeiten offen; dadurch werden ihre Lebenschancen relativ dauerhaft eher positiv oder eher negativ beeinflusst. Auf der formalrechtlichen Ebene sollten die angeführten unterschiedlichen Regelungen für die Angehörigen der beiden Genusgruppen nach und nach ausgeglichen sein. Faktisch ist es für Frauen z. B. im Berufszugang aufgrund ihrer Gebärfähigkeit und der folglich naturhaft zugeschriebenen Mütterlichkeit bzw. erwarteten Mutterschaft nach wie vor schwerer, eine ihrer Qualifikation und Leistungsfähigkeit angemessene Position einzunehmen. Dadurch werden wiederum räumliche und zeitliche Ordnungen der Geschlechter fortgeschrieben. Insofern ist zu hinterfragen, ob so genannt „frauenfreundliche Planung“, die nach wie vor Frauen als Mütter mit kleinen Kindern als Nutzerinnen z. B. städtischer Infrastruktur im Auge hat, nicht unfreiwillig mit diesem Frauenbild die Geschlechterhierarchie festigt.

Dass die Geschlechterordnung nicht hinterfragt wird, liegt daran, dass uns die Ergebnisse der Geschlechterherstellung als quasi unveränderbare Naturtatsachen begegnen. Um solche Naturalisierungen zu erkennen, schlage ich vor, die Ebene der Geschlechterklassifikation und Sexuierung von Individuen wie Dingen wie Ereignissen hinzuzuziehen. In unserer Kultur sind wir an Ordnungen gewöhnt, die z. B. Eigenschaften dualisierend zuweisen: hell – dunkel, trocken – feucht, öffentlich – privat, linear – zyklisch, hart – weich. Mit solchen Dualisierungen sind implizit immer Zuweisungen zu Männlichkeit versus Weiblichkeit verbunden – und oft genug auch eine symbolische Ordnung der Heterosexualität. Insofern überträgt sich das Konstrukt der Zweigeschlechtlichkeit auf nahezu alle gesellschaftlichen Gegenstände. Die in fortwährender Sozialisation eingeübten Handlungsarrangements wie die von ihnen hervorgebrachten Situationen wirken geschlechtsspezifisch – jedoch nicht, weil sie „natürlich“ wären, sondern weil sie als Klassifikation Geschlecht kulturell konstituieren. Z. B. Hausarbeit zu verrichten wird als spezifisch weiblich wahrgenommen, was nicht daher kommt, dass weibliche Menschen von Geburt an gerne putzten oder kochten, sondern weil Hausarbeit wie auch Mütterlichkeit zum Vorstellungs- und Erscheinungsbild von Weiblichkeit gehö-

ren. Für Mitglieder der männlichen Genusgruppe gilt Entsprechendes z. B. hinsichtlich Führungsstärke oder der Rolle als Familienernährer. Die diesen kulturellen Mustern folgenden individuellen wie kollektiven Interaktionen stützen sich gegenseitig zwecks alltäglicher Sinnherstellung und Sinndarstellung.

Geschlecht und Raumbewachung in der Hafencity

Durch Geschlecht geprägte Strukturen und geschlechtsabhängiges Verhalten wie geschlechtsherstellendes Handeln sind nicht immer leicht zu erkennen. Infolgedessen sind geschlechtsgebundene Praktiken und die daraus resultierenden Strukturen erst recht schwer zu verändern. Nicht zufällig bemühen sich die Frauen- wie andere Emanzipationsbewegungen seit vielen Jahrzehnten, die als ungerecht erkannten Lebensbedingungen umzugestalten. Für eine Raumbewachung, die nicht in der Beschreibung stecken bleiben, sondern zumindest auch erste Analysevorschlüsse machen will, ist zu problematisieren, dass die hier künstlich getrennten Erscheinungsebenen der Kategorie Geschlecht in der Wirklichkeit immer vermischt auftreten. Wie sich die unterschiedlichen Seiten der Kategorie Geschlecht in der neu entstehenden Hafencity erkennen lassen, möchte ich nun im Weiteren mit einigen regelmäßig zu stellenden Fragen anleiten:

Beziehungen zwischen Geschlechtsindividuen gehen in unserer modernen Gesellschaft mit einer wesentlich höheren Interaktionsdichte zwischen Genusgruppenangehörigen einher als dies zwischen Angehörigen anderer Ordnungskategorien (z. B. zwischen Schwarzen und Weißen oder Ober- und Unterschichtsangehörigen) der Fall ist. Diese Interaktion findet nicht nur im privaten Bereich der Familie(nwohnung) oder im halböffentlichen Bereich des Erwerbsarbeitsplatzes statt, sondern vor allem auch im halbprivaten Umfeld der Wohnung, auf Straßen und Plätzen, beim Einkaufen und außerhäusigem Konsumieren. Der (halb-)öffentliche Raum eines neu zu errichtenden Stadtteils muss folglich für solche Interaktion Gelegenheit bieten. Zu fragen ist bei allen Planungen, welche Interaktionen in welcher Öffentlichkeit (un-) möglich bzw. (nicht) erwartbar sind: Wie offen sind bzw. werden die neuen Stadträume für wen? Für wen sind sie angstfrei nutzbar? Was fehlt für wen? Theoretische Überlegungen zur Konstituiertheit der Öffentlichkeit in europäischen Gesellschaften legen zudem nahe, dass Frauen die städtische Öffentlichkeit eher zweckgebunden passieren, während Männer sie auch zweckungebunden als Raum der Möglichkeiten und der Freiheit verstehen. Deshalb sollte auch auf die unausgesprochenen, jedoch meist vorhandenen Zweckbindungen der neu geschaffenen Orte geachtet werden. Wo bieten sich für wen zufällige Begegnungen, die lebendige Öffentlichkeit konstituieren?

Die überindividuelle Herstellung von Geschlechterdualität (Vergesellschaftung als Mann oder Frau und Vergeschlechtlichung von Tätigkeitsfeldern) manifestiert sich in Höhe und Art der Erwerbsbeteiligung, in Eigentumsverhältnissen, im Verkehrsmittelangebot oder in der Freiraumgestaltung. Im Planungsprozess der zukünftigen Hafencity kann diesbezüglich auf zahlreichen Ebenen auf Geschlechtergerechtigkeit geachtet werden: Historisch bedingt ist die Wohneigentumsquote von Frauen im erwerbsfähigen Alter wesentlich niedriger als die von Männern. Zugleich aber ist Frauen im Durchschnitt ihre Wohnung wichtiger als Männern, was sich u. a. darin ausdrückt, dass sie sowohl absolut als auch proportional vom verfügbaren Einkommen mehr Geld fürs Wohnen ausgeben als Männer – obwohl sie nach wie vor auch bei gleicher Qualifikation nur drei Viertel von diesen verdienen. Um Frauen im vertretbaren Maße zur Eigentumbildung zu ermutigen, könnte eine diesbezüglich qualifizierte Beratung von Nutzen sein.

Bei den neu anzusiedelnden Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben sollten Frauen- und Männerarbeitsplätze auf allen Qualifikationsebenen vorhanden sein. Andernfalls besteht die Gefahr, dass sich die lange geübte traditionelle geschlechtlich-räumliche Arbeitsteilung wieder verstärkt. Darüber hinaus sollten ausreichend vorhandene Kinderbetreuungseinrichtungen Müttern wie Vätern gleichermaßen die Möglichkeit der Erwerbstätigkeit sichern. Weiterhin ist bekannt, dass Männer und Frauen für ihre Wege zum Arbeitsplatz im Durchschnitt ein unterschiedliches Verkehrsverhalten an den Tag legen: Während Männer eher mit

dem PKW auch weitere Wege zurücklegen, nutzen Frauen eher den ÖPNV für im Mittel kürzere Wege als Männer. Eine gute Erschließung der Hafencity mit öffentlichen Verkehrsmitteln (und gleitende Arbeitszeiten in den in der Hafencity anzusiedelnden Betrieben) ist also nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern fördert letztendlich auch Geschlechtergerechtigkeit. Davon ausgehend, dass sich Frauen und Männer sowohl die Erwerbs- als auch die Familien-/Hausarbeit teilen, braucht es nicht nur am Wohnort, sondern auch in der Nähe des Erwerbsarbeitsorts Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten. Sind diese nicht gegeben, verlängern sich im günstigeren Fall zumindest die alltäglich notwendigen Wegeketten. Solange sich bestimmte Einrichtungen in der Hafencity wegen zu geringer Einwohner- und Beschäftigtenzahlen noch nicht ansiedeln wollen, sind qualitätvolle mobile Angebote in Erwägung zu ziehen. Ein gänzlich fehlendes Angebot vor Ort kann dazu führen, dass vermehrt Eigentumserwerber auftreten, die ihre Wohnung nur als Freizeitimmobilie nutzen, und dass die bereits Eingezogenen gezwungen sind, ihre Alltagsversorgung weit entfernt in anderen Stadtteilen zu organisieren. Eine Bindung an und bürgerschaftliches Engagement für die neu entstehende Hafencity würde so zumindest erschwert oder unterbliebe gänzlich.

Unentbehrlich für eine Analyse der Ordnung der Geschlechter ist es, zu beobachten, wo Frauen und Männer sind und was sie tun. Dies gilt selbstverständlich auch für die wachsende Hafencity. Also: Welche Frauen und Männer haben hier bereits ihren Arbeitsplatz gefunden und für welche sind Arbeitsplätze in der Planung? Welche Menschen haben bislang schon die Hafencity als ihren neuen Wohnstandort gewählt und wie organisieren diese ihre Haushaltsversorgung und räumliche Mobilität? Welche Frauen und Männer passieren derzeit schon zu welchen Zeiten die neue Hafencity, als Schiffsreisende, als Theaterbesucherinnen und -besucher, als Neugierige? In den Blick zu nehmen ist bei diesen Fragen die Sozialstruktur der Nutzerinnen und Nutzer und ihr Mobilitätsverhalten in einem umfassenderen Sinn. Denn die moderne Gesellschaft einer wachsenden Großstadt wie Hamburg ist von hoher gesellschaftlicher Mobilität gekennzeichnet. Zu den schnellen Veränderungen trägt u. a. eine ausgeprägte Umzugsbereitschaft bei (im Bundesdurchschnitt hat etwa ein Drittel der Haushalte während der vergangenen fünf Jahre die Wohnung gewechselt). Auf fehlende Zukunftsperspektiven scheinen Frauen noch eher zu reagieren als Männer. Kann ein Stadtteil die Erwartungen seiner Bewohnerinnen und Bewohner auf längere Zeit gesehen nicht erfüllen, zieht ein Großteil der Betroffenen weiter. Insofern ist vor allem in einem neuen Stadtteil die Entwicklung der Bewohnerschaft aufmerksam beobachtend zu begleiten.

Schließlich erscheint mir gerade für die Hafencity der Aspekt der Sexuierung von Gegenständen, Situationen und Orten von nicht unerheblicher Bedeutung. Die Besonderheit der Hafencity ist nicht nur durch die Lage am Wasser und im Stadtzentrum gegeben, sondern vor allem auch durch die Geschichte des Ortes. Auch wenn außerhalb der Speicherstadt nahezu keines der historischen Hafengebäude erhalten bleibt, verschwindet der Genius des Ortes nicht mit dem Abriss der Bausubstanz. Als erinnertes oder meist sogar nur fiktiv zugeschriebenes Raumbild (Ipsen 1997) legen sich Vorstellungen vom (ehemaligen) Hafen über die neu zu schaffende Realität. Und mit Hafen sind ausgeprägte Weiblichkeits- und Männlichkeitszuweisungen verbunden. Auf der einen Seite gelten Wasser und Schiffe als weiblich – auf der anderen Seefahrt und Technik als männlich. Obwohl zu den meisten Zeiten zahlreiche Frauen als Arbeiterinnen auf dem Hafengelände tätig waren, ist das vertrautere Bild von Arbeit im Hafen mit Männern bestückt. Männer fahren zur See und Frauen warten auf sie als Ehefrauen zuhause oder als Prostituierte in der Nähe zum Schiffsanleger. Wird aus dem ehemaligen Hafen nun ein Teil der Hamburger City, verstärken sich Männlichkeitszuweisungen. Denn zum Raumbild der City gehören der Finanzdistrikt wie die Zentralen der global agierenden Konzerne. Nicht nur ist deren Management nahezu ausschließlich mit Männern besetzt, sondern dieser Bereich der Ökonomie wird generell als machtvoll und männlich sexuier. Mit Hafen und City überlagern sich also alte und neue Männlichkeitsbilder und verstärken sich gegenseitig. Bei der Planung des neuen Stadtteils Hafencity erscheint es mir besonders wichtig, auf solch geschlechtliche Zuweisungen zu achten: Welche Objekte oder Situationen wirken auf uns weiblich und welche männlich? Da dieser Aspekt zu unserem kulturellen Selbstverständnis gehört, ist er für die meisten am schwersten zu beobachten. Ein bewussterer Umgang mit Geschlechtsklassifikationen kann manches Unbehagen

oder Vermeidungshandeln erklären. In einem neu entstehenden Stadtteil könnten so implizit auf Geschlechtersegregation angelegte Orte vermieden werden. Das bedeutet nicht, dass Neutralität herstellbar oder auch nur wünschenswert wäre. Ein Ort oder ein Stadtteil muss seine Eigenheit gewinnen und bewahren können – auch was die zugewiesene Weiblichkeit oder Männlichkeit von Orten betrifft. Das Besondere macht ihn anziehend. Vermieden werden sollte unter dem Fokus der Geschlechtergerechtigkeit jedoch der Ausschluss einer Mehrheit von Frauen oder einer Mehrheit von Männern.

Ausblick

Die Hafencity ist und wird kein Stadtteil für alle. Kein Stadtteil ist das, kann das sein, sollte das sein. Aber sie darf auf keinen Fall nur als für Männer interessant geplant werden – dies ließe sie im Kern bereits langweilig erscheinen. Und sie darf als Wohnstandort auch nicht nur für Oberschichtangehörige oder Menschen mit viel Geld leistbar sein. Denn auch dies ließe ein lebendiges soziales Leben ersterben und in der Folge das gesamte Großprojekt scheitern. Wenn in einem solchen Großprojekt Geschlechtergerechtigkeit im Blick bleiben soll, ist sie an denen auszurichten, die bereits da sind und die als Kommende zu erwarten sind. Und nur mit diesen ist Geschlechtergerechtigkeit entwickelbar. Eine diesbezügliche Steuerung ist nur begrenzt möglich und sinnvoll. Gleiche Rechte für Frauen und Männer im juristischen Sinn konnten gesetzlich gefördert werden – Geschlechtergerechtigkeit im weiteren Sinne ist eher durch Einsicht und Verstehen, gepaart mit Nutzen, zu fördern. Meines Erachtens ist eine langfristig kalkulierende Ökonomie ein wichtiger Schlüssel für mehr Geschlechtergerechtigkeit. Um das Interesse von Investoren für geschlechtersensible Projekte zu wecken, sollte der erwartbare Nutzen aber noch weitergehend ausbuchstabiert werden.

Nicht erstrebenswert erscheinen für die Hafencity Projekte oder Orte ausschließlich für Frauen oder ausschließlich für Männer. Unbenommen der Tatsache, dass es für zahlreiche Gegebenheiten sinnvoll sein kann, dass nur Frauen oder nur Männer ein Problem beraten, besprechen oder entwickeln, werden von den meisten Menschen Räume, die prinzipiell für nur eine Genusgruppe vorgesehen sind, manchmal zwar als entspannter, jedoch vor allem als ungerecht und/oder langweilig, weil einseitig erfahren. Wenn sich zufälligerweise oder auf private Initiative hin eine Eigentumsgemeinschaft nur aus Frauen oder nur aus Männern findet, spricht selbstverständlich nichts gegen deren Zusammenschluss. Als Voraussetzung für ein Projekt ist dergleichen jedoch nicht vorzusehen.

Die Hafencity steht noch am Anfang ihrer Realisierung. Sie wird eine Hamburger Spezialität werden und die Besonderheit des Ortes, der schon immer viele Fans gehabt hat, ist auf jeden Fall zu wahren. Dass der neue Stadtteil für Frauen wie Männer trotz der mit Geschlechtszuweisungen widersprüchlich besetzten Raumbilder gleichermaßen lebenswert wird, bedarf der permanenten Beobachtung und Aufmerksamkeit aller Beteiligten. Die Möglichkeiten des Umdenkens und denkbaren Umwendens sind sicher noch nicht ausgeschöpft.

Literatur

Bauhardt, Christine & Becker, Ruth (Hg.). (1997). *Durch die Wand! Feministische Konzepte zur Raumentwicklung*. Pfaffenweiler: Centaurus.

BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2007). *Männer – Frauen – Räume* (Berichte Band 26). Bonn: Selbstverlag des BBR.

BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2003). *Städtebau und Gender Mainstreaming* (Werkstatt: Praxis, Heft 4). Bonn: Selbstverlag des BBR.

Becker, Ruth (1997) mit Beiträgen von Ayla Neusel. *Stadt*. In Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur (Hg.), *Berichte aus der Frauenforschung: Perspektiven für Naturwissenschaften, Technik und Medizin* (S. 455-494). Hannover: Referat für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

- BM Bau – Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.). (1996). Frauengerechte Stadtplanung – ein Beitrag zu einer „gender-sensitive“-Planung der Stadt (Schriftenreihe Forschung, Heft 498). Bonn: BM Bau.
- BMVBS & BBR – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung & Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.). (2006). Städtebau für Frauen und Männer: Das Forschungsfeld „Gender Mainstreaming im Städtebau“ im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau (Werkstatt: Praxis, Heft 44). Bonn: Selbstverlag des BBR.
- Breckner, Ingrid (2005). Stadt und Geschlecht. In Helmuth Berking & Martina Löw (Hg.), Die Wirklichkeit der Städte (Soziale Welt Sonderband 16, S. 241-256). Baden-Baden: Nomos.
- Breckner, Ingrid & Sturm, Gabriele (2002 a). Kleiderwechsel – Sackgassen und Perspektiven in patriarchalen Öffentlichkeiten. In Martina Löw (Hg.), Differenzierungen des Städtischen (S. 157-186). Opladen: Leske + Budrich.
- Breckner, Ingrid & Sturm, Gabriele (2002 b). Geschlechterverhältnisse im raumzeitlichen Wandel moderner Gesellschaften. In Dietrich Henckel & Matthias Eberling (Hg.), Raumzeitpolitik (S. 81-104). Opladen: Leske + Budrich.
- Brückner, Margit & Meyer, Birgit (Hg.) (1994). Die sichtbare Frau. Die Aneignung der gesellschaftlichen Räume. Freiburg i. Br.: Kore.
- Dörhöfer, Kerstin & Terlinden, Ulla (1998). Verortungen: Geschlechterverhältnisse und Raumstrukturen. Basel: Birkhäuser.
- Frank, Susanne (2004). Feministische Stadtkritik – theoretische Konzepte, empirische Grundlagen, praktische Forderungen. In Hartmut Häußermann & Walter Siebel, Stadtsoziologie (S. 196-213). Frankfurt a. M.: Campus.
- Ipsen, Detlev (1997). Raumbilder: Kultur und Ökonomie räumlicher Entwicklung. Pfaffenweiler: Centaurus.
- Laqueur, Thomas (1992). Auf den Leib geschrieben: Die Inszenierung der Geschlechter von der Antike bis Freud. Frankfurt a. M.: Campus. (Original 1990).
- Liegl, Michael & Sturm, Gabriele (2003). Was hat Geschlecht mit Raum und Zeit zu tun? – Vorüberlegungen zur Materialsammlung. In Michael Liegl & Gabriele Sturm, Geschlecht – Raum – Zeit (Material-Reihe des Zentrums für Gender Studies und feministische Zukunftsforschung Heft 1, S. 4-18). Marburg: Philipps-Universität.
- Löw, Martina (1994). Raum ergreifen: Alleinwohnende Frauen zwischen Arbeit, sozialen Beziehungen und der Kultur des Selbst. Bielefeld: Kleine.
- Orland, Barbara & Scheich, Elvira (1995). Das Geschlecht der Natur: Feministische Beiträge zur Geschichte und Theorie der Naturwissenschaften. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Rodenstein, Marianne (1998). Frauen. In Hartmut Häußermann (Hg.), Großstadt: Soziologische Stichworte (S. 47-57). Opladen: Leske + Budrich.
- Sturm, Gabriele (2006). Das gesellschaftliche Geschlechterverhältnis als Konfliktfeld. In Peter Imbusch & Ralf Zoll (Hg.), Friedens- und Konfliktforschung: Eine Einführung (4. überarbeitete Aufl., S. 405-440). Wiesbaden: VS.
- Sturm, Gabriele (2003). Kategorie Geschlecht. In Zentrum für Gender Studies und feministische Zukunftsforschung (Hg.), Vorlesungen zu Gender Studies und feministischer Wissenschaft: Perspektiven auf feministische Wissenschaft (Schriften-Reihe, Heft 1, S. 21-42). Marburg: Philipps-Universität.
- Terlinden, Ulla (Ed.). (2003). City and Gender: International Discourse on Gender, Urbanism and Architecture. Opladen: Leske + Budrich.
- Villa, Paula-Irene (2001). Soziale Konstruktionen: Wie Geschlecht gemacht wird. In Sabine Hark (Hg.), Dis/Kontinuitäten: Feministische Theorie (S. 17-86). Opladen: Leske + Budrich.

