

Unsichtbare Großstadt?

Neben Hamburger Szenevierteln und Brennpunkten

Dissertation zur Erlangung des Grades der

Doktorin der Philosophie

an der Fakultät für Geisteswissenschaften der Universität Hamburg

im Fach Volkskunde/Kulturanthropologie

vorgelegt von

Kirsten Brodersen-Rauhut

Hamburg 2019

Verteidigung: 27. Juni 2019

Gutachter_innen:

Prof. Dr. Sonja Windmüller, Christian-Albrechts-Universität, Kiel

Prof. Dr. Norbert Fischer, Universität Hamburg

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere ich, Kirsten Brodersen-Rauhut, dass ich die vorliegende Dissertation selbst verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel verwendet habe. Die vorliegende Arbeit wird an der Universität Hamburg erstmalig als Dissertation eingereicht und wurde in keinem früheren Promotionsverfahren angenommen.

Danksagung

Unsichtbare Großstadt? wäre nicht möglich gewesen ohne die Unterstützung meiner beiden Gutachter_innen, Sonja Windmüller als Erstgutachterin, die das Projekt angenommen und von Anfang bis Ende intensiv begleitet hat, und Norbert Fischer mit seinem Blick für Suburbanitätsfragen, in dessen Arbeitskreis für Wirtschafts- und Sozialgeschichte die Arbeit in verschiedenen Stadien diskutiert wurde. Meinen herzlichen Dank dafür!

Vor Ort in Lohbrügge haben mich insbesondere das Stadtteilbüro Lohbrügge, der Stadtteilverein Lohbrügge und die Geschichts-AG Lohbrügge Einblick nehmen lassen in ihre Arbeit und mich bei der Suche nach Interviewpartner_innen unterstützt. Herzlichen Dank an alle.

Christian Römmer vom Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf und Christel Oldenburg von der Bibliothek des Museums für Bergedorf und die Vierlande danke ich für ihr Interesse und wertvolle Hinweise bei Recherchen sowie außerdem für die Bildrechte an den hier verwendeten historischen Fotos.

Allen Interviewpartner_innen, die an dieser Stelle ungenannt bleiben, gilt mein herzlicher Dank. Durch Sie habe ich eine Menge überraschender Eindrücke und interessanter Perspektiven auf Lohbrügge und das, was unsichtbare Großstadt ausmachen könnte, gewonnen.

Christine und Karin danke ich von Herzen fürs Gegenlesen und ihre Kommentare, und Christine außerdem für ihre Korrekturen. Alle verbleibenden Fehler liegen in meiner Verantwortung.

Patrick, dir herzlichen Dank dafür, dass du immer an Unsichtbare Großstadt? geglaubt und mich bei dem Projekt durch alle Höhen und Tiefen bis zum Abschluss unterstützt hast.



Abbildung 1 Fehlendes Ortseingangsschild für Hamburg am Binnenfeldredder in Lohbrügge am 20.7.2015

Inhaltsverzeichnis

Einleitung: Unsichtbare Stadt-Räume?	1
1 Un/sichtbarkeit von Stadt-Räumen erforschen	6
1.1 Räumliche Lücke: Forschungsstand und Forschungsgegenstände kulturanthropologischer Großstadtforschung.....	6
1.2 Stadträumliche Begriffsbestimmungen: Als Szenen oder Brennpunkte Sichtbares, Übersehenes und Unsichtbares.....	10
1.3 Unsichtbares greifbar machen: Herangehensweise	18
1.3.1 Feldkonstruktion, Gegenstandswahl und Interaktion zwischen Akteur_innen und Forscherin.....	19
1.3.2 Unsichtbarkeit erfassen: Methoden, Material und Auswertung	22
2 Geschichte und Gegenwart Lohbrüggens.....	32
2.1 Vor-Geschichten: Die Dörfer und die Großgemeinde	33
2.2 Lohbrügge als Hamburger Stadtteil.....	42
2.2.1 Verlust der Eigenständigkeit einer preußischen Landgemeinde: Das Groß-Hamburg-Gesetz.....	43
2.2.2 Bauliche Kontinuitäten und Bevölkerungswandel: Die 1930er bis 1950er Jahre	45
2.3 Geplanter und gelebter Stadtteil: Die 1960er bis 1990er Jahre	48
2.3.1 Lohbrügge als Stadtentwicklungsprojekt.....	48
2.3.2 Lohbrügge als Arbeits- und Ausbildungsort.....	58
2.3.3 Wohnen in Lohbrügge: Herkunft, Vorfinden, Sich Einrichten.....	60
2.3.4 Leben in Lohbrügge: Freizeitorte und Szenen, Initiativen und Institutionen.....	63
2.3.5 Lohbrügger Brennpunkte: Stadtgestalt und Wahrzeichen, rechtsextremistische Aktivitäten, Leben im sozialen Wohnungsbau.....	67
2.4 Zur Gegenwart Lohbrüggens.....	73
2.4.1 Von Sozialer Stadtteilentwicklung zu RISE: Lohbrügge-Nord und Lohbrügge-Ost	73
2.4.2 Verschiebungen: Lohbrügge seit der Jahrtausendwende	81
3 Der Umgang mit Ortsnamen: Wirkungen und Nebenwirkungen.....	83
3.1 „Weil’s ja auch ’nen eigenen Begriff so hat“: Orientierungsfunktion und Lesarten der Lohbrügger Ortsteile.....	88
3.2 Reichweiten der Sichtbarkeit.....	98
3.3 Miteinander, gegeneinander, nebeneinander? „Bergedorf-Lohbrügge“	104
3.3.1 Mit gemeint und doch verborgen	106
3.3.2 Relative Sichtbarkeit: „Bergedorf“ und „Lohbrügge“ auf touristischen Karten.....	108
3.3.3 Erscheinen von Ortsnamen in Lohbrügge: Karten, Firmen, Institutionen	111
3.3.4 Auswirkungen für die Wahrnehmung der Stadtteile im Verhältnis zueinander	116

3.4 Unsichtbar aus der Ferne, im Schatten der Leuchttürme nebenan und auf seine Brennpunkte reduziert: Der Ortsname Lohbrügge	119
4 Prägende Materialitäten: Vorstrukturierte Wege und geleitete Blicke....	122
4.1 Perspektivwechsel auf den Stadt-Raum: Vom „Flaneur“ zu Verkehrsteilnehmer_innen	125
4.2 Wege-Netze, Knoten-Punkte und Plätze: Verbindungen Lohbrügger .	131
4.3 Dem Blick entzogen? Sackgassen im Wege-Netz.....	140
4.4 Ränder, Grenzen und Barrieren im Wege-Netz	147
4.4.1 Wege als Grenzen, Ränder oder Übergänge	148
4.4.2 Hindernisse der Bewegung: gefühlte, spürbare und unüberwindliche Barrieren	161
4.5 Leicht zu übersehen? Geleitete Blicke	166
4.6 „Nichts Besonderes“ sichtbar, aber „alles da“	177
5 Städtische Qualitäten: Gesehenes klassifizieren.....	186
5.1 Zur heterogenen Monotonie von Großstädten und Metropolen.....	188
5.1.1 In Relation gesehen: Größe, Dichte, Heterogenität und wirtschaftliche Produktionslinien	189
5.1.2 Qualitäten und Merkmale urbanen Lebens.....	199
5.2 Dazwischen, abseits, nebenan? Zwischenstadt, Peripherie, Vorstadt	201
5.2.1 Siedlungsformen im Über-Blick	202
5.2.2 Peripherie? Zentralität, Distanzen und Marginalisierung	206
5.2.3 Ein <i>suburban way of life</i> in Lohbrügge?.....	212
5.2.4 Suburbane Merkmale und doch.....	221
5.3 Mittelstädtische Urbanität einer Großstadt? Lohbrügge in der „Stadt“ Bergedorf.....	222
5.4 Als Großstadt unsichtbar: Zwischen Schlaf- und Mittelstadt.....	231
6 Sichtbar machen: Intentionale Repräsentationen von Stadt.....	233
6.1 (Nicht einmal) Nebensache: Lohbrügge und vergleichbare Stadtteile in Hamburger Selbstinszenierungen	237
6.2 Übergangen oder als Schattenort in Szene gesetzt: Lohbrügge im Museum für Bergedorf und die Vierlande.....	254
6.3 Zeichen setzen für Lohbrügge	261
6.3.1 Selbstinszenierung: Akteur_innen, Bühnen, Publikum	262
6.3.2 Selbstvergewisserung: Bedürfnisse nach Geschichte und Identität	266
6.3.3 Zeichen und ihr Symbolcharakter: Sander Dickkopp, Korachhäuser und „grün“	270
7 „Ich weiß gar nicht, ob ich so viel zeigen würde oder ob man nicht einfach mehr gemeinsam ist.“: Gesehen werden wollen?	281
7.1 Platzwahl, Platzierung und Unterbringung: Die Bedürfnisse nach Wahlfreiheit und Gestaltungsmöglichkeiten	285
7.2 Die Bedürfnisse nach Orientierung und Überschaubarkeit	290

7.3 Angst-Situationen und ihre Settings: Zum Verhältnis von Sichtbarkeit und dem Bedürfnis nach Sicherheit	292
7.4 Sehen und (nicht) gesehen werden: Art und Ausmaß von Öffentlichkeit	297
7.5 Vor- und Nachteile unsichtbarer Stadt-Räume.....	305
Rück- und Ausblick: Erkundung einer räumlichen Lücke.....	307
Anhang.....	321
Abstract auf Deutsch	321
English Abstract.....	322
Liste der Vorveröffentlichungen aus dieser Dissertation.....	323
Literaturverzeichnis	324
Quellenverzeichnis.....	351
Abbildungsverzeichnis	358

Einleitung: Unsichtbare Stadt-Räume?

Groß, dicht, heterogen und übersehen? Warum erhalten gerade die nach Bevölkerungszahl größten und am dichtesten besiedelten Stadtteile Hamburgs so wenig Aufmerksamkeit – sofern sie nicht als soziale Brennpunkte oder Szeneviertel in den Fokus rücken? Welche Bilder und Vorstellungen sind mit diesen Stadtteilen, in denen die meisten Hamburger_innen leben und die den größten Teil des Stadtgebietes ausmachen, verbunden? Erscheinen und falls ja, wie erscheinen sie in den Bildern und Vorstellungen von der Großstadt Hamburg, die Bevölkerung, Medien, Stadtmarketing und Wissenschaft im Wechselspiel erzeugen? Was sagt das über Hamburg im Besonderen und generell über das Städtebild kulturanthropologischer (Groß)Stadtforscher_innen aus?

„Unsichtbare Großstadt?“ ist kein Statement, sondern eine Frage. Als Arbeitshypothese ist diese Frage jedoch mit konkreten Konnotationen verbunden. „Unsichtbar“ wird häufig synonym zu „benachteiligt“ verstanden. Es ist hier jedoch weiter gefasst, nämlich als das, was neben dem im Zentrum der Aufmerksamkeit stehenden Sichtbaren im Hintergrund bleibt und übersehen wird. Unsichtbarkeit kann also eine intendierte Auswirkung, aber auch ein Nebeneffekt oder ein Nebenprodukt in anderen Kontexten sein.

Zur Untersuchung dieser Fragestellung wurde exemplarisch ein Hamburger Stadtteil gesucht, welcher der Forscherin noch unbekannt war. Der Fund Lohbrüggens stellte dabei ein Schlüsselerlebnis¹ dar:

Bei der Suche nach einem geeigneten Forschungsgegenstand setzte ich Bergedorf auf die Liste der Stadtteile, die ich mir anschauen wollte, und verirrte mich beim Erstbesuch im Wortsinne nach Lohbrügge: Auf der Baustelle des im Umbau befindlichen Bergedorfer Bahnhofs, der auf der Grenze der beiden Stadtteile liegt, nahm ich die falsche Abzweigung. Beim anschließenden Besuch in Bergedorf erkannte ich Kirche und Schloss „wieder“, obwohl ich noch nie zuvor in der Bergedorfer Innenstadt gewesen war. Wahrscheinlich hatte ich sie auf Plakaten gesehen. Genau lässt sich das nicht rekonstruieren. Von Lohbrügge hingegen hatte ich noch nie gehört, nur einmal den Namen des dortigen Kulturzentrums gelesen.

Dieses Erlebnis mit Bergedorf und Lohbrügge ging mit zwei Erkenntnissen einher: Unbewusst hatte ich Bergedorf gewählt, weil mir zumindest sein Name schon

¹ Bei ethnografischen Erhebungen sind Forscher_innen in besonderem Maße selbst involviert. In dieser Arbeit wird „ich“ verwendet, wenn es um die eigene Person als „Datenmaterial“ und „Datenerhebungsinstrument“ (Massmünster 2014) geht, also das individuelle Wahrnehmen der Forscherin. Bei der Darstellung der Analyse werden neutralere Ausdrücke wie „Forscherin“, „Verfasserin“ oder Passivkonstruktionen gebraucht.

bekannt war, und es musste auch bildlich in Hamburg sichtbar sein. Der Stadtteil war also nicht für diese Fragestellung geeignet. Und bei nachfolgenden Recherchen erwies sich der Zufallsfund Lohbrügge als das Gesuchte: ein großer, dicht besiedelter, in sich heterogener und der Forscherin noch unbekannter Stadtteil, der in vielen Aspekten zahlreichen anderen Hamburger Stadtteilen gleicht. Welche Szenen und Brennpunkte es auch in Lohbrügge gab und gibt, wurde erst im Verlauf der Forschung klar.

Die Sichtbarkeit von Stadt-Räumen wird hier auf unterschiedlichen Ebenen untersucht. Das betrifft einmal die Größenordnung der betrachteten Räume und andererseits die analytischen Perspektiven auf diese. Große Einheiten wie ganze Städte, Bezirke, gefühlte Städte, Stadtteile und Orte werden ebenso wie kleine Einheiten wie Straßen, Plätze und Bauwerke auf ihre Sichtbarkeit für verschiedene Akteur_innen hin erforscht.

Multiperspektivisch und mit einer Kombination ethnografischer Methoden wird Lohbrügge in den Blick genommen. Die erste analytische Perspektive ist die auf einen konkreten Ort mit einer eigenen Geschichte. Dieser Ort wird zweitens als ein Stadtteil im Kontext der Großstadt Hamburg und hier administrativ zum Bezirk Bergedorf zugehörig betrachtet. Über diese administrative Perspektive hinaus werden drittens die Sinnbezüge unterschiedlicher Akteur_innen herausgearbeitet. Viertens wird Lohbrügge als ein Element des Großstadtbildes von Stadtanthropolog_innen und daher fünftens als Beispiel für viele weitere Stadtteile in Großstädten und Metropolen behandelt.

Die Problematik, Unsichtbarkeit zu erfassen, zog sich durch die gesamte Forschungsarbeit. Wie lässt sich herausarbeiten, dass Stadt-Räume nicht erscheinen oder neben etwas anderem in den Hintergrund treten?

Zur Bearbeitung dieser Problematik wurden Leitfragen entwickelt, die fünf verschiedene Themenfelder abdecken und anhand derer am Forschungsgegenstand Unsichtbarkeit und Sichtbarkeit von Stadträumen untersucht wurden. Unsichtbarkeit und Übersehen werden im Feld von Namenlosigkeit und Namhaftigkeit von Orten, im Feld der Wechselwirkungen zwischen Betrachter_innen und gebautem Raum, im Feld der Klassifikation von Stadt-Räumen und im Feld intentionaler Sichtbarmachung untersucht, ehe die Analyse mit dem Feld der Bedeutung und Bewertung der Unsichtbarkeit von Stadt-Räumen schließt.

Zunächst werden im ersten Kapitel Forschungsstand und Forschungsgegenstände kulturanthropologischer Großstadtforschung erläutert und die räumliche Lücke herausgearbeitet, der sich diese Arbeit empirisch und

theoretisch annimmt. Hierfür werden Szene(viertel), Brennpunkt, Sichtbares, Übersehenes und Unsichtbares als analytische Begriffe in stadträumlichen Kontexten gefasst. Darauf aufbauend werden Methodologie, Methoden der Erhebung und der Auswertung sowie die verwendeten Materialien und Quellen vorgestellt.

Im zweiten Kapitel bildet eine Darstellung von Geschichte und Gegenwart Lohbrüggens als Hamburger Stadtteil mit Schwerpunkt auf Stadtgestalt und Bevölkerungsentwicklung die Basis für die analytischen Kapitel.

Um das Themenfeld Unsichtbarkeit als Namenlosigkeit, Sichtbarkeit als Namhaftigkeit und das Verhältnis beider zueinander geht es im dritten Kapitel. Dazu werden die Wirkungen und Nebenwirkungen des Umgangs mit Ortsnamen analysiert. Empirisch wird das Erscheinen von Ortsnamen im Stadt-Raum etwa auf Schildern von Straßen, Haltestellen, Institutionen oder Firmen sowie auf öffentlich sichtbaren Karten nachvollzogen. Die Deutung erfolgt auf Basis qualitativer Interviews, teilnehmender Beobachtung und Lokalmedien. So wird den folgenden Fragen nachgegangen: Welche Orte und welche Namen werden miteinander identifiziert, also als Einheit verstanden? Mit welchen Bedeutungen werden welche Namen verbunden? Welche Vorstellungen existieren über namhafte und weniger namhafte Orte und deren Verhältnis zueinander? Was hat das mit Fragen von Zentralität und Peripherie zu tun?

Wie Materialitäten die Wahrnehmung prägen und dadurch Praktiken des Übersehens oder Sehens hervorbringen ist die Leitfrage des vierten Kapitels. Wie verändert sich kulturanthropologische Stadtforschung, wenn statt der Perspektive des Flaneurs auch Perspektiven aus anderen Verkehrsmitteln berücksichtigt werden? Hierzu wird untersucht, wie die sich überlappenden Wege-Netze unterschiedlicher Verkehrsmittel in Lohbrügge vorstrukturiert sind. Welche Verbindungen, Ränder, Grenzen und Barrieren prägen Bewegung im Stadt-Raum und leiten damit die Blicke der Betrachter_innen? Welche Rolle kommt den Sackgassen im Wege-Netz zu? Auf der Grundlage von Wahrnehmungstouren, Interpretation von Karten, teilnehmender Beobachtung, Interviewmaterial, einem Filmbeitrag und Literatur wird herausgearbeitet, welchen Einfluss die jeweilig genutzten Verkehrsmittel, deren vorstrukturierte Wege und die Sichtbarkeit von Wahr- und Merkzeichen entlang dieser Wege auf Bilder von Lohbrügge haben. Die Art der Beziehungen der jeweiligen Betrachter_innen zum Stadtteil wird dabei mitberücksichtigt. Wie werden Standardisierung, Funktionalität und Austauschbarkeit kulturanthropologisch beziehungsweise durch unterschiedliche Akteur_innen vor Ort bewertet?

Von der Auswirkung von Klassifikationsproblemen auf die Sichtbarkeit von Orten handelt das fünfte Kapitel. Auf einer höheren Abstraktionsebene werden die im Kapitel zur Geschichte und Gegenwart und im Kapitel zu den Materialitäten erarbeiteten Eigenschaften des Stadtteils in Bezug zu wirkmächtigen Konzepten von Stadt- und Raumforschung gesetzt. Welche Aspekte Lohbrüggens werden bei einer Betrachtung als Teil der Großstadt, als Zwischenstadt, als Peripherie beziehungsweise als lebensweltlich gedeutete Vorstadt oder als Teil einer gefühlten Mittelstadt jeweils deutlich? Anhand einer Analyse der wissenschaftlichen wie auch alltagssprachlichen Deutungsmuster für die Klassifizierung Lohbrüggens als Stadt-Raum werden seine städtischen Qualitäten beschrieben und im Hinblick auf die Folgen für die wissenschaftliche Aufmerksamkeit, die Stadtteilen wie Lohbrügge zuteilwird, interpretiert.

Während in diesen ersten drei Themenfeldern Unsichtbarkeit und Übersehen als (nicht notwendigerweise intendierte) Konsequenzen von Gegebenheiten oder Handeln im Fokus standen, wird in den folgenden beiden nach den Intentionen von Akteur_innen gefragt. Zunächst geht es um intentionale Sichtbarmachung in Form von Repräsentation von Stadt-Räumen, anschließend um Bedürfnisse an die Sichtbarkeit oder Unsichtbarkeit von Stadt-Räumen.

Um unsichtbar bleiben im Unterschied zu sichtbar gemacht werden geht es im vierten Kapitel zum Fehlen oder Erscheinen Lohbrüggens in intentionalen Repräsentationen von Stadt-Räumen. Nicht museologisch, sondern am Gegenstand orientiert wird untersucht, ob und falls ja, wie Lohbrügge (oder auf ganz Hamburg bezogen: vergleichbare Stadtteile) in intentionalen Repräsentationen von Stadt vorkommen. Sind und falls ja, *wie* sind Lohbrügge oder vergleichbare Stadtteile in städtischen Ausstellungsräumen namentlich, durch Bilder und Texte oder als dreidimensionale Modelle repräsentiert? Mit welchen Mitteln und in welcher Absicht setzen Akteur_innen vor Ort, wo es keinen dauerhaften eigenen Ausstellungsraum gibt, Lohbrügge für welches Publikum in Szene? Wie lassen sich die häufig von diesen Akteur_innen gewählten Symbole in ihren vieldeutigen Lesarten einzeln und in Verbindung zueinander deuten?

Ob Sichtbarkeit, also Gesehen werden wollen, überhaupt im Interesse von Bewohner_innen und Benutzer_innen Lohbrüggens ist, ist die Leitfrage des siebten Kapitels. Hier werden die Vor- und Nachteile unsichtbarer Stadt-Räume aus deren Sicht gebündelt dargestellt. Im Rückgriff auf die Arbeitsergebnisse zum Umgang mit Ortsnamen, zu den prägenden Materialitäten und den städtischen Qualitäten wird erarbeitet, wie sich Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit zu Bedürfnissen an Wohnräume und zu Bedürfnissen nach Orientierung und Überschaubarkeit verhalten. Welchen Einfluss haben Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit auf Angst-

Situationen und deren Settings? Wie verhalten sich Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit zur Art und zu dem Ausmaß an von Akteur_innen gewünschter Öffentlichkeit?

Abschließend wird die Relevanz der Forschungsergebnisse für den Einzelfall Lohbrügge, im Kontext von Stadt und Bezirk, in Bezug auf die Sinnbezüge von Akteur_innen und für das Großstadtbild kulturanthropologischer Stadtforscher_innen diskutiert. So werden Perspektiven für die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Forschungsgegenstände oder für die Übertragbarkeit von Ergebnissen, Methodologie oder Methoden in andere Anwendungsbereiche aufgezeigt.

1 Un/sichtbarkeit von Stadt-Räumen erforschen

In den folgenden Abschnitten werden zunächst der Forschungsstand und gängige Forschungsgegenstände kulturanthropologischer Großstadtforschung dargestellt, um die räumliche Lücke herauszuarbeiten, die für diese Arbeit empirisch und theoretisch erforscht und zu schließen gesucht wurde.

Anschließend werden die analytischen Begriffe Szene, Brennpunkt, Sichtbares, Übersehenes und Unsichtbares eingeführt.

Darauf aufbauend wird erläutert, mit welchen Herangehensweisen Unsichtbarkeit greifbar gemacht wird. Dazu werden zunächst die Feldkonstruktion, die Gegenstandswahl und die Interaktion zwischen Akteur_innen und Forscherin offen gelegt, ehe die Methodologie, die Methoden der Erhebung und der Auswertung sowie die verwendeten Materialien und Quellen vorgestellt werden.

1.1 Räumliche Lücke: Forschungsstand und Forschungsgegenstände kulturanthropologischer Großstadtforschung

Stadt ist als Gegenstand kulturanthropologischer Forschung seit dem ausgehenden 20. Jahrhundert nicht nur legitimiert², sondern – wie entsprechende, oft interdisziplinäre Forschungsprojekte, Institute oder die Einführung des Studiengangs „Kultur der Metropole“ an einer der Stadtforschung gewidmeten Universität zeigen – durchaus etabliert.³ Stadt ist dabei nicht als Kategorie zu fassen gesucht worden, vielmehr wurde insbesondere seit den 1990er Jahren über den Begriff der „Urbanität“ versucht, den Blick auf Menschen und Prozesse in der Stadt zu lenken. Thomas Hengartner, der diesen noch in „Forschungsfeld Stadt“ selbst mit Bedeutung zu füllen versuchte (Hengartner 1999: 259-322), stellte in „Zur Kulturanalyse der Stadtforschung“ selbstkritisch fest: „Die Beschäftigung mit Urbanität hat paradoxerweise den Blick auf den Menschen verstellt“ (Hengartner 2005: 70). Ein Grundproblem des Begriffs besteht meines Erachtens jedoch nicht in der Fixierung auf die von Hengartner zitierten Ansätze⁴, sondern in einer disziplinenübergreifenden Ursache, die er selbst auf den Punkt bringt: „Die urbanethnologische Forschung ist von ihren Konzepten her auf Metropolen und Großstädte fixiert“ (ebd.: 68). Dies ist noch zuzuspitzen, denn die

² Entsprechende Überblickswerke liegen beispielsweise vor mit: Lindner 2004, Hengartner 1999 oder Scholze 1990. Zu aktuellen Entwicklungen vgl. Schwanhäußer 2010 und Wietschorke 2013.

³ Ein Auswahl stellen etwa die Forschungsschwerpunkte Stadtanthropologie sowie Stadtethnologie im Georg-Simmel-Zentrum für Metropolenforschung an der Humboldt-Universität, Berlin, laufende und abgeschlossene Forschungsprojekte in Frankfurt/Main, Graz, Hamburg und München, der Forschungsschwerpunkt Stadt und Urbanität an der Universität Zürich sowie der Studiengang „Kultur der Metropole“ an der Hafen City Universität in Hamburg dar.

⁴ Hengartner nennt Georg Simmel, Willy Hellpach, Rolf Lindner und Louis Wirth (Ebd, S. 70), auf die zum Teil noch (in Kapitel 5.1) eingegangen wird.

urbanethnologische Forschung richtet ihren Blick auf das, was *nur* in Metropolen und Großstädten zu finden ist, als das „typisch Urbane“ und neigt damit dazu, auch dort alles das zu vernachlässigen, was andernorts genauso auftreten könnte.

Beispielhaft für eine theoretische und empirische Auseinandersetzung mit dieser Problematik steht Brigitta Schmidt-Laubers Mittelstadt-Projekt, das eine Reformulierung des Begriffs „Urbanität“ impliziert. Die „Mittelstadt“ wird von ihr auf ihre Tauglichkeit als „(lebensweltlich gekennzeichnete) Kategorie“ hin befragt (Schmidt-Lauber (Hg.) 2010: 19) und gezielt als Gegenstand kulturanthropologischer Forschung eingeführt (Schmidt-Lauber/Baerwolf (Hg.) 2009; Schmidt-Lauber (Hg.) 2010). Schmidt-Lauber bewegt sich damit auf der Ebene der Siedlungstypen in einem großen Maßstab. Dass genauso innerhalb der Großstadt weite Bereiche unerforscht bleiben, zeigt etwa Alexa Färber (2010) auf. Ethnografisch-kulturanalytische Forschungsvorhaben am Berliner Institut konzentrieren sich mit wenigen Ausnahmen auf lokale, politische oder gesellschaftliche Brennpunkte in zentralen Stadtvierteln. Über quantitative Größen verdeutlichen Schmidt-Lauber und Färber räumliche Lücken einer Großstadtforschung, die sich dem Spektakulären verschrieben hat.

Die „Andacht zum Unbedeutenden“ ist ein wiederkehrender Topos kulturanthropologischer Forschung. Während Rolf Lindner darunter die Wahrnehmung und Interpretation unbeachtet gebliebener Details versteht (Lindner 2011), zielt Schmidt-Lauber mit „Orten von Dauer“ auf ganze thematische oder räumliche Bereiche ab, die in aktuell gängigen Konzepten wie der *multi-sited ethnography* aus dem Blick verloren gehen (Schmidt-Lauber 2009a). Wie der Aufschwung interdisziplinärer Forschung zu den Themen Suburbanität und Peripherie zeigt, erhalten solche Bereiche in den letzten Jahren wieder mehr Aufmerksamkeit. Beispiele hierfür sind etwa die Thesen des Stadt- und Regionalforschers Roger Keil zu „Globale Suburbanisierung: Die Herausforderung der Verstädterung im 21. Jahrhundert“ (Keil 2010) oder die Ausgabe der Zeitschrift *dérive* mit dem Titel „Ex-zentrische Normalität: Zwischenstädtische Lebensräume“ (*dérive* n°47). Doch die großen, relativ dicht besiedelten Stadtteile in mittlerer Entfernung zum Zentrum sind nicht weit genug außerhalb, um als „Zwischenstadt“ (Sieverts 1999) oder Peripherie in den Fokus der Suburbanitätsforschung zu rücken.

Untersuchungen der Kulturanthropologie und ihrer Nachbardisziplinen wählten in den letzten zehn Jahren häufig Orte als Felder, an denen sie beispielhaft Konflikte aufzeigen und nach Verdichtungen in Bezug auf die Orte fragen konnten. Als „epistemische Orte“ (Welz 2011a) wurden dabei häufig städtische Plätze (Binder 2009; Keding 2013; Schmincke 2009; Wildner 2003) gewählt oder ganze Städte in

den Blick genommen (Bittner 2010; Jöhler (Hg.) 2006; Lindner/Moser (Hg.) 2006; Löw/Noller/Süß (Hg.) 2010). Stadtteile wurden selten (z.B. Benkel (Hg.) 2010) zu Forschungsfeldern erklärt. Das mag zum einen mit einem gewissen Rechtfertigungsdruck (Schmidt-Lauber 2009a; Welz 2009) zusammenhängen, dass die Auswahl eines solchen Forschungsfelds keinen Rückfall in die Ansätze einer volkskundlichen Gemeindeforschung darstellt, die in der Stadt das Dorf suchte (Hengartner 1999: 160-163). Zum anderen zeichnet sich Disziplinen übergreifend aber auch eine gewisse Vorliebe für Gesamtstädte ab, die möglicherweise in einer Wechselwirkung zur Konjunktur des Eigenlogik-Ansatzes der Stadtsoziologin Martina Löw (Berkling/Löw (Hg.) 2008; Löw 2008a) steht. Dieser nimmt eigenlogische Strukturen des Handelns („Habitus“) und Fühlens („Gefühlsstruktur“) in bestimmten Städten im Vergleich zu anderen Städten in den Blick. Gerade in der empirischen Umsetzung in Bezug auf Stadtbilder bleibt Löw jedoch überwiegend auf der Ebene des Images (Löw 2008a: 187-220) und damit hinter ihren eigenen konzeptionellen Ansprüchen zurück (Wietschorke 2009). Gesamtstadtbetrachtungen haben ihren Sinn im Vergleich mit anderen Städten und/oder als Rahmung bzw. Bündelung verschiedener innerstädtischer Diskurse. Damit wirken sie immer in irgendeiner Form vereinfachend, verdichtend oder zuspitzend. Und es stellt sich die Frage, ob so nicht bestimmte Räume systematisch unerforscht bleiben.

Sowohl bei den Gesamtstadtbetrachtungen als auch bei der Wahl städtischer Plätze als „paradigmatische Orte“ (Kastein/Petermann 2009) einer Stadt ist das Vorhandensein von Öffentlichkeit „im klassischen Sinne“ (Wildner 2003: 22) oder „Dichte“ nach Louis Wirth (1983⁵), also das Vorhandensein einer Interaktionsöffentlichkeit, die Grundvoraussetzung der Forschung. Diese Interaktionsöffentlichkeit beschränkt sich nicht auf menschliche Anwesenheit im gebauten Raum. Interaktion beinhaltet Inszenierungen Einzelner oder Gruppen ebenso wie Konflikte dieser untereinander, die wiederum als Verdichtungen in unterschiedlichen Texturen (Lindner 2008) der Stadt – medialen, künstlerischen wie auch wissenschaftlichen – aufgegriffen werden.

Die Stadtethnologin Kathrin Wildner etwa untersucht in „Zócalo – Die Mitte der Stadt Mexiko. Ethnographie eines Platzes“ jenen als Brennpunkt von Geschichte, Stadtentwicklung, sakraler Machtausübung, Technikentwicklung und -nutzung, alltäglicher Aneignung in Form von Straßenhandel und als Ort von Situationen wie staatlicher Repräsentation oder Protest gegen diese (Wildner 2003). Für Beate

⁵ Der Originaltext in amerikanischem Englisch von Wirth ist aus 1938. Im Fließtext werden die jeweils zitierten Ausgaben oder letzten Zugriffe auf Websites datiert. Im Literaturverzeichnis werden auch das Erscheinungsdatum der Erstausgabe und sofern ermittelbar das Datum der Publikation auf einer Website aufgeführt.

Binder werden im „Streitfall Stadtmitte. Der Berliner Schlossplatz“ Konflikte um diesen Platz als Repräsentationsraum unterschiedlicher Gruppen deutlich. Vor dem Hintergrund dreier städtischer Erzählungen – „Zur Metropole werden, zur Hauptstadt werden, zu *einer* Stadt werden“ – beschreibt sie die Aushandlungsprozesse verschiedener Akteure, deren Möglichkeiten, ihren Positionen Ausdruck zu verleihen, ungleich verteilt sind (Binder 2009). In beiden Studien wird die stadtanthropologische Aufgabe deutlich, Verdichtungen auf verschiedenen Ebenen offen zu legen. Beiden Studien kann man kaum den Vorwurf machen, die Stadt sei nur „*locus*“ und nicht „*focus*“ ihrer Arbeit (Hannerz 1980: 3). Aber indem sie letztlich bei den hoch verdichteten, in jeder Hinsicht zentralen Räumen ansetzen, bleibt die jeweilige Stadt letztlich wieder auf diese reduziert. Aber was passiert in der Großstadt dort, wo Dichte nachlässt? Was geschieht an den Stellen, wo öffentliche Räume wie im Falle der Sackgassen in Wohngebieten zu halböffentlichen werden? Was passiert in den Stadtteilen, denen die Journalist_innen, Künstler_innen und Wissenschaftler_innen ihre Aufmerksamkeit nur widmen, wenn es zu Störungen kommt?

Wer sich mit Verdichtungen in Bezug auf eine Stadt wie Hamburg wissenschaftlich beschäftigt, muss sich mit der Problematik auseinandersetzen, diese Verdichtungen durch seine Forschungs- und Publikationstätigkeit bewusst (wie Amenda/Grünen 2008 in Bezug auf St. Pauli) oder unbewusst (wie Zander 2007 in Bezug auf Harburg) fortzuschreiben. Die Frage danach, welche Zusammenhänge dazu beitragen, dass Bereiche einer Stadt nicht Teil des Gesamtbilds sind, wurde etwa in der kulturalanthropologischen Tourismusforschung schon gestellt (Seyfarth 2010), doch nicht empirisch untersucht. Auf der Ebene der ganzen Stadt – zumal einer Großstadt wie Hamburg – wäre das auch wohl nicht möglich.

Der Stadtteil als größte Siedlungseinheit, die sich noch über empirische Zugänge erschließen lässt (Hengartner 1999: 162) ist zunächst einmal eine Verwaltungseinheit, die nicht unbedingt etwas über die Sinn- und Deutungszusammenhänge der Menschen, die mit diesen zu tun haben, aussagt. Wildner macht dies etwa in Bezug auf die Wahl der Untersuchungseinheit anhand eines Beispiels aus der eigenen Feldforschung zum Begriff der „*community*“ in New York deutlich (Wildner 1995). Für die Fragestellung nach Stadtwahrnehmung im Kontext einer Großstadt ist die Wahl einer „gefühlten“ kleineren Einheit wie „Quartier“, „Kiez“, „Viertel“, „Veddel“ oder „Dorf“⁶ jedoch, gerade *weil* eine solche

⁶ So die der Verfasserin im Forschungskolloquium des Instituts für Volkskunde/Kulturalanthropologie der Universität Hamburg angetragenen Begriffe (Forschungstagebuch am 4.2.2012).

In den Interviews verwendet jedoch nur ein einziger Interviewpartner einmal den Begriff „Dorf“ im Sinne von „Nachbarschaft“. „Quartier“ wird von den Interviewpartner_innen, die in Politik oder

Einheit als homogen erlebt wird, problematisch. Wie sich Sinn- und Deutungszusammenhänge der Menschen, die mit Lohbrügge zu tun haben, zu administrativen Einheiten verhalten, wird in den analytischen Kapiteln herausgearbeitet.

Mit dem Stadtteil Lohbrügge wurde ein großer, in sich heterogener Ausschnitt der Großstadt gewählt, um Stadt-Wahrnehmung auf unterschiedlichen Ebenen untersuchen zu können. Lohbrügge ist mit knapp 39.000 Einwohner_innen der zehntgrößte der 104 Hamburger Stadtteile und mit 2.974 Einwohnern (gegenüber 2.295 im Hamburger Durchschnitt) pro Quadratkilometer dicht besiedelt. Seine Bevölkerungsstruktur ist heterogen (Hamburger Stadtteilprofile 2010). Damit spricht zunächst einmal viel für einen „urbanen“ Stadtteil im Sinne Louis Wirths (1983), der sich angesichts der Ausdehnungen der Stadt Hamburg in mittlerer Entfernung zum Zentrum befindet. Die Fahrtzeit der S-Bahn ab der Haltestelle Bahnhof Bergedorf oder mit dem Auto beträgt bis zum Hamburger Hauptbahnhof gut 20 Minuten (HVV 2011; Google Maps 2011).

Dieser Stadtteil ist jedoch nahezu allen zugezogenen Hamburger_innen in meinem Umfeld und auch einigen gebürtigen Hamburger_innen unbekannt. Die unter Mitwirkung einiger Mitglieder des Institutes der Volkskunde/Kulturanthropologie der Universität Hamburg um die Jahrtausendwende vom Bergedorfer Kultur- und Geschichtskontor herausgegebenen Bände zu „Lohbrügge. Die Geschichte eines Hamburger Stadtteils“ mit den Titeln „Die alte Holstenstraße“, „Felder und Fabriken“ und „Alles wird anders“ (Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 1999; 2000; 2002) sind inzwischen zwar vergriffen, aber auch nicht wieder neu aufgelegt worden.

Dem ersten Anschein nach ist Lohbrügge nicht sehr sichtbar. Um die Validität dieses möglicherweise subjektiven Eindrucks, dem hier als Arbeitshypothese nachgegangen wird, zu überprüfen werden Sichtbarkeit, Unsichtbarkeit und Übersehen als analytische Arbeitsbegriffe konzeptualisiert und die Methodologie der Arbeit vorgestellt, anhand derer die Fragestellung untersucht wird.

1.2 Stadträumliche Begriffsbestimmungen: Als Szenen oder Brennpunkte Sichtbares, Übersehenes und Unsichtbares

Eingangs wurde eine räumliche Lücke kulturanthropologischer Großstadtforschung aufgezeigt. Während Großstädte und ihre paradigmatischen

Stadtentwicklung tätig sind, verwendet. „Veddel“ habe ich in Lohbrügge oder Bergedorf nie gehört. „Kiez“ wird für Reeperbahn/St. Pauli verwendet und Viertel wird in den Interviews für als homogen wahrgenommene Einheiten wie „Portugiesenviertel“, „Blankeneser Treppenviertel“ oder „Bergedorfer Villenviertel“ gebraucht.

oder epistemischen Orte – häufig städtische Plätze oder Brennpunkte öffentlichen Interesses – beliebte Forschungsgegenstände sind, wird über die Betrachtung quantitativer Größen deutlich, dass der größte Teil der Stadt systematisch von Forschung, Medien und Kunstschaffenden übersehen wird.

Sichtbar ist für diese alles, was ein Bild der Stadt, eine gedachte Einheit, ausmacht. Dieses Bild der Stadt untersuchte der US-amerikanische Architekt und Stadtplaner Kevin Lynch bereits 1965 für „*The image of a city*“. Er meinte damit die Vorstellung (bei ihm im Singular) der Bewohner_innen von den gebauten Strukturen der von ihm untersuchten Städte (Lynch 1965). Der Volkskundler und Soziologe Rolf Lindner hingegen verwirft den eingedeutschten Begriff des Images:

Ein Image aber ist, im Unterschied zum Imaginären, geplant und gestaltet; es wird ökonomisch gesehen, als entwicklungsrelevantes Steuerungsinstrument verstanden.

(Lindner 2008: 86).

Im Rahmen einer Gesamtstadtbetrachtung im Kontext von Martina Löws Eigenlogik-Ansatz unterscheidet Lindner konzeptionell „Textur, *imaginaire* und Habitus“ als „Schlüsselbegriffe der kulturanalytischen Stadtforschung“ (Lindner 2008). Mit Textur versucht Lindner Verdichtungen von Stadtbildern zu fassen, mit *imaginaire* kollektive Vorstellungen der Menschen über die Stadt und mit Habitus Verhaltenswahrscheinlichkeiten, das Naheliegen bestimmter Entwicklungslinien in einer Stadt. Lindners Begriffe einer einzigen Textur, eines einzigen *imaginaire* und eines einzigen Habitus einer Stadt machen für den Vergleich unterschiedlicher Städte miteinander Sinn. In Bezug auf eine einzelne Stadt können sie jedoch nur als Ausgangspunkte genutzt werden, weil sie Fragen in Bezug auf das Sichtbare aufwerfen. Fasst man trennschärfer als Lindner jegliche medialisierte oder materialisierte Erscheinung von Stadt-Räumen als Textur und setzt nicht allein ein einziges *imaginaire* dominierender Stadt-Vorstellungen voraus, kann man anders als Moser und er in Bezug auf Dresden (Lindner/Moser (Hg.) 2006), auch mehrere im Widerspruch zueinander stehende (wie Binder 2009 zu Berlin) oder individuelle Stadtvorstellungen (wie Menzl 2007 zu Henstedt-Ulzburg) erfragen und analysieren. Lindner wie auch Löw (2008: 51; Lindner 2008: 88-89) entlehnen den Begriff des Habitus, den sie auf Städte anwenden, dem Soziologen Pierre Bourdieu, der sich jedoch auf menschliche Einstellungen und menschliches Verhalten bezieht (ebd.). Implizit übertragen sie damit Bourdieus Theorie von Feld, Kapital und Habitus (Bourdieu 1991; 2005) auf ein Feld der Städte, die mit unterschiedlichem Kapital ausgestattet sind und einen unterschiedlichen Habitus⁷

⁷ Ob es einen spezifischen Habitus der Stadt Hamburg gegenüber Stadtteilen wie Lohbrügge gibt, ließe sich nur durch den Vergleich mit Stadtteilen in anderen Städten herausfinden. Die Strukturen

aufweisen. Um diesbezüglich keine Missverständnisse aufkommen zu lassen, wird hier für ortsgebundenes menschliches Verhalten der Begriff der Interaktion verwendet.

Das Sichtbare der Stadt beschränkt sich also nicht auf Textur in Form des gebauten Raums, medialer oder künstlerischer Adaption, in anderen Worten: Verdichtungen, sondern umfasst ebenso die Interaktion vor Ort. Sind mit den zentralen städtischen Plätzen Orte mit einer hohen Dichte oder Interaktionsöffentlichkeit im Fokus medialer wie auch wissenschaftlicher Aufmerksamkeit, so gilt dies auch für größere Einheiten wie die hoch frequentierten und diskursiv präsenten Stadtteile, die hier als Szeneviertel bezeichnet werden. Mit Szenen sind im wörtlichen wie auch übertragenen Sinne die Schauplätze öffentlichen Lebens gemeint, welche selbst aktiv alltägliche, wissenschaftliche oder mediale Aufmerksamkeit hervorbringen.

Das Gegenstück zur Szene ist der Brennpunkt. Umgangssprachlich bezeichnen Szeneviertel und Brennpunkt die offensichtlichen Pole städtischen Lebens. Dabei wird Brennpunkt häufig synonym zu „sozialer Brennpunkt“ verwendet. Umgangssprachlich ist der Brennpunkt also negativ und das Szeneviertel positiv konnotiert, und diese Konnotationen sind im Titel der Arbeit auch mit gemeint.

Abstrakter gesehen sind Brennpunkt und Szene zwei Seiten derselben Medaille, der bewussten Aufmerksamkeit. Wörtlich übersetzt bedeutet Brennpunkt Fokus, die Stelle, an der sich die visuelle Aufmerksamkeit bündelt oder verdichtet. Damit wird der Brennpunkt durch seine Betrachter_innen hergestellt und ist selbst passiv. Während die Szene Aufmerksamkeit einfordert und Betrachtete/s wie auch die Betrachter_innen beinhaltet, wird der Brennpunkt von außen als solcher definiert und hat selbst geringe Möglichkeiten, Einfluss darauf zu nehmen, wie er wahrgenommen wird⁸.

und Zusammenhänge, die bestimmte Verhaltenswahrscheinlichkeiten (in) einer Stadt in Bezug auf das hier fokussierte Thema der Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit hervorbringen, werden hier jedoch auch analysiert.

⁸ Auf der Konferenz „Schattenorte. Stadtimage und Vergangenheitslast“ in Potsdam, auf der sich die meisten Beiträge auf die historischen Schauplätze nationalsozialistischer oder DDR- Verbrechen bezogen (Schattenorte 2015), wurde das an mehreren Beispielen deutlich:

Die passive Situation von Brennpunkten wurde am Beispiel der Stadt Bautzen nachvollziehbar, deren Versuche, neben dem Gefängnis weitere Monumente oder glanzvollere Momente der Geschichte im nationalen wie internationalen Bewusstsein zu verankern und zu vermarkten, bislang zum Scheitern verurteilt waren. In einem weiteren Beitrag zu Potsdams Schattenorten wurde zudem die Reichweite von Stadtbildern thematisiert. Während auf lokaler und nationaler Ebene auch Interesse an Potsdamer Schattenorten geweckt werden konnte, blieben internationale Tourist_innen diesen fern. Hier zeigte sich, dass Images nur bis zu einem gewissen Grad steuerbar sind. Für Alexa Färber funktionieren nur Images, die mit einem *imaginaire* der Stadt kompatibel sind.

Schattenorte oder Brennpunkte können sogar entlastende Funktion für die Städte haben. Das zeigte das Beispiel des Konzentrationslagers Buchenwalds, welches heute als dunkelster Schattenort der Stadt Weimar die Möglichkeit bietet, sich ansonsten als glanzvoller Schauplatz der Klassik zu inszenieren und zu vermarkten. Das Böse ist verbannt und ausgelagert.

Beide, Szeneviertel wie Brennpunkte, sind im öffentlichen Bewusstsein präsent und namhaft. Damit sind sie Teil eines *imaginaire* nach Lindner, Teil von kollektiven Stadtvorstellungen. Der Anthropologe Marc Augé verweist auf die Bedeutungsebenen von Namen: „Wer vom Weißen Haus oder vom Kreml spricht, der meint damit zugleich monumentale Örtlichkeiten, Personen und Machtstrukturen.“ (Augé 2010: 68-69). Szeneviertel und Brennpunkte können also einen guten Namen haben oder einen schlechten oder diesbezüglich umstritten sein wie die Hamburger Stadtteile St. Georg oder Wilhelmsburg, in jedem Fall aber sind sie namhaft und mit Bildern assoziiert, also sichtbar.

Empirisch wird das Sichtbare der Stadt beispielsweise durch die Diskursanalyse (Kiefl 2003; Parker 1991) oder die Arbeit mit *mental maps* (Lynch 1965; Ploch 1994; Helfferich 2003) untersucht. Auch im Fall einer kritischen Diskurs-Analyse wird es so wieder aufgegriffen und damit sogar in der Negation noch sichtbar. Das, was hier interessiert, der ganze Rest der Stadt, verbleibt weiterhin in einer unbestimmten Grauzone.

Für den Philosophen Maurice Merleau-Ponty ist das Unsichtbare nicht das Gegenteil des Sichtbaren, sondern das, was neben dem Sichtbaren im Hintergrund bleibt. Im Fragment gebliebenen „Das Sichtbare und das Unsichtbare“ notiert er:

Sichtbares - Unsichtbares

Mai 1960

Wenn ich sage, daß alles Sichtbare 1) einen Hintergrund enthält, der nicht im Sinne der Figur sichtbar ist

2) und daß es selbst mit all seinem Figuralen oder Figurativen kein objektives *quale*, kein überblickbares Ansich ist, sondern daß es sich in den Blick einschleicht oder vom Blick weggefegt wird, daß es schweigend vor dem Blick entsteht [...] - versteht man also unter dem Sichtbaren das objektive Quale, so ist es in diesem Sinne nicht sichtbar, sondern *unverborgen*.+

Wenn ich nun sage, jedes Sichtbare sei unsichtbar, die Wahrnehmung sei Nicht-Wahrnehmung, das Bewußtsein habe ein »*punctum caecum*«, Sehen bedeute immer, mehr sehen, als man sieht - so darf man dies nicht im Sinne einer *Widersprüchlichkeit* verstehen - Man darf nicht denken, daß ich einem Sichtbaren, das vollkommen als Ansich definiert wird, ein Nicht-Sichtbares hinzufüge (das nur objektive Abwesenheit wäre) (das heißt objektive Gegenwart *anderswo*, an einem ansichseienden *anderswo*) - Es gilt zu verstehen, daß das Sichtbare selbst eine Nicht-Sichtbarkeit enthält [.]

[*Formatierung im Original*]

(Merleau-Ponty 2004: 311-312)

Auch wenn in Merleau-Pontys Text zahlreiche Räume – vom Zimmer über das Traumbild (ebd: 19) bis hin zu den Pariser Denkmälern (ebd: 30) – als Beispiele genannt werden, bezieht er sich nicht ausdrücklich auf Stadt-Räume. Seine

Begrifflichkeiten in diesen Kontext zu übertragen ist eine Konstruktion der Verfasserin, für die Szeneviertel und Brennpunkte das oben beschriebene Unverborgene darstellen und die demgegenüber Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit von Stadt-Räumen auf unterschiedlichen Ebenen erforscht.

Merleau-Ponty argumentiert in „Phänomenologie der Wahrnehmung“ (Merleau-Ponty 1974) und „Das Sichtbare und das Unsichtbare“ im Kontext philosophischer Diskurse (Lexikon Philosophie 2013: 196-199) und referiert auf Henri Bergson, René Descartes, Martin Heidegger, Georg-Wilhelm Leibniz, Jean-Paul Sartre und insbesondere den Begründer der Phänomenologie, Edmund Husserl (Merleau-Ponty 2004), auf die im Rahmen dieser empirischen stadtanthropologischen Arbeit nicht eingegangen wird.

Im obigen Zitat wird jedoch deutlich, welche Problematik der Unsichtbarkeitsbegriff auch mit sich bringt. Allein reicht er als konzeptueller Begriff für die Forschung nicht aus, da er *ex negativo* definiert ist als ausbleibende oder nachlassende Aufmerksamkeit. Letztlich ließe sich allein mit diesem Begriff also doch wieder nur ein binäres Schema wie „Nicht-Orte“ und „anthropologische Orte“ bei Augé (2010) erstellen. Beließe man es bei einem solchen Schema, ließen sich zahlreiche unsichtbare Orte und Räume der Stadt aufführen, aber keine analytischen Aussagen zu den Ursachen der ausbleibenden Beachtung treffen.

Unsichtbarkeit ist schwer fassbar. Der Soziologe Elmar J. Koenen spricht in „Öffentliche Zwischenräume. Zur Zivilisierung räumlicher Distanzen“ wertend von einer „Unkultur des (kollektiven) Wegsehens“, die „ganze graue Stadtteile, triste Vorstädte und verwahrloste Plätze betreffen kann“ (Koenen 2003: 166). Neutraler als dieser gebraucht der Humangeograph Jürgen Hasse im Kontext der Großstädte (für Parkhäuser) den Begriff der „übersehenen Räume“. Unter „Übersehen“ fasst er das „sprachliche Übergehen, thematische Überspringen und ästhetische Ausklammern“ des „Selbstverständlichen“ (Hasse 2007: 12). Der Aspekt des Selbstverständlichen und genau deswegen Übersehenen kommt auch in „*The ethnography of infrastructure*“ der Soziologin Susan Leigh Star zum Ausdruck. In ihrer Definition technischer Infrastrukturen – vom standardisierten Formular über den Computer bis hin zur Brücke – benennt sie unter anderem „*transparency to use*“ und „*becomes visible on breakdown*“⁹ als deren charakteristische Merkmale (Star 1999: 381-382). Anders als bei Koenen wird in der vorliegenden Arbeit nicht davon ausgegangen, dass Unsichtbarkeit immer die Folge einer bewussten Missachtung oder eines intentionalen Wegsehens ist.

⁹Also: Funktionieren und das Wissen darüber als Selbstverständlichkeit und die Störung als Brennpunkt.

Unsichtbarkeit bedeutet hier nicht notwendigerweise Benachteiligung im materiellen oder sozialen Sinne¹⁰, sondern einen Mangel an bewusster Aufmerksamkeit¹¹. Ob Unsichtbarkeit außerdem auch eine Form von Benachteiligung darstellt und ob diese Benachteiligung intendiert ist, sind zwei darüber hinaus gehende Fragen. Zusammengefasst gilt also: Unsichtbarkeit kann, muss aber nicht mit Benachteiligung zusammenhängen. Um das festzustellen, sind die Strukturen der Stellen, an denen Verdichtungen hergestellt werden, und deren Wirkungen zu erforschen. Falls Benachteiligung eine Wirkung ist, sind die Ziele der Akteure, die die Strukturen herstellen, dahingehend zu untersuchen, ob diese Benachteiligung auch intendiert war oder einen Nebeneffekt in anderen Kontexten darstellt.

Der schon frühzeitig gewählte Titel „Unsichtbare Großstadt?“ wurde von Menschen, die mit Lohbrügge zu tun haben, zwar zutreffend, gelegentlich aber auch negativ empfunden.

Also, das macht mich jetzt auch 'n bisschen traurig, was, wenn Sie das so sagen, ne. Weil, also eigentlich... eigentlich hat Lohbrügge Ihre Geschichte irgendwie sehr vernichtet, viel vernichtet... [...] Von der Geschichte Lohbrügges ist unglaublich viel vernichtet worden, von den Bürgern ja irgendwie selbst, ne.

(L. am 8.2.2012)

Es geht in der vorliegenden Arbeit nicht darum, die Aussage „Lohbrügge ist unsichtbar“ zu verifizieren oder falsifizieren. Vielmehr wird am Beispiel Lohbrügges untersucht, wie innerhalb der Stadt Hamburg Aufmerksamkeit für Stadt-Räume erzeugt wird – oder eben nicht. „Unsichtbare Großstadt?“ ist die übergeordnete Frage. Diese ist in mehrere Fragen dahingehend, in welchen Zusammenhängen welche städtischen Entitäten für wen unsichtbar sind, untergliedert.

Was sind also Charakteristika unsichtbarer Stadtteile? Im Unterschied zu den sichtbaren Stadtteilen haben sie keinen Namen, der mit bestimmten Bildern oder Bedeutungszuschreibungen aufgeladen ist. Sie bleiben häufig unerwähnt, werden

¹⁰ Damit ist Unsichtbarkeit anders definiert als durch die Herausgeber von „Leipzig. Die neue urbane Ordnung der unsichtbaren Stadt“ (Eckhardt/Seyfarth/Werner (Hg.) 2015), die sich gesellschaftskritisch mit unsichtbar gemachten Prozessen und sozialen Gruppen – wie Muslim_innen, Wohnungslose, Flüchtlinge, Queers, Neonazis und älteren Menschen – auseinandersetzen.

¹¹ Beim Treffen des Nachwuchsnetzwerkes Stadtforschung vom 29. bis 30.5.2015 in Weimar beispielsweise war das Thema „Sichtbarkeit/Unsichtbarkeit in der Stadt. Aushandlungspraktiken urbaner Raumwahrnehmung und -besetzung“ (Brandt/Brodersen-Rauhut URL 20.8.2018). In einigen Beiträgen ging um die Sichtbarmachung von Aushandlungspraktiken und -strategien in Bezug auf die jeweils thematisierten Räume (Ziener, Grube, Brandt), in anderen um Fragen von In- und Exklusion am Beispiel städtischer Einrichtungen, bei denen auch diskutiert wurde, wieviel beziehungsweise welche Art von Sichtbarkeit im Interesse der betroffenen Akteure ist (Hamenstädt, Werner), in wieder anderen um sichtbare Phänomene im gebauten Raum und deren Einordnung und wissenschaftliche Bewertung (Kleele,Pohl) und in einem um die Veränderung von Sehen und Wahrnehmung städtischer Räume anhand akustischer Experimente (Steindorf). (ebd.).

übergangen, als selbstverständlich oder nebensächlich betrachtet. Neben dem Wesentlichen, das im Fokus steht, sind sie als Hintergrund nur verschwommen sichtbar und haben dadurch etwas Unbestimmtes. Wie lässt sich das aber nun am Forschungsgegenstand begründen?

Um das jeweils betrachtende Subjekt, welches durch sein Handeln und seinen Blick Stadt-Räume mit herstellt mit zu berücksichtigen eignet sich der Begriff des „Übersehen“ nach Hasse. Dieser kombiniert für seine Studie zu Parkhäusern Überlegungen der Neuen Phänomenologie nach Hermann Schmitz mit dem Konzept der Heterotopien nach Michel Foucault¹², um verschiedene Bedeutungsebenen seines Forschungsgegenstandes herauszuarbeiten. Nicht diese Ansätze selbst, aber Titel und Einleitung von „Übersehene Räume. Zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses“ (Hasse 2007: 9-18) sind anregend für die Entwicklung eines Verständnisses von Übersehen, das den Schwerpunkt auf die Praktiken legt, in denen sich Übersehen äußert. In dieser Einleitung sind daher vor allem die Ausführungen zur alltäglichen Nutzung und Wahrnehmung seines Untersuchungsgegenstands weiterführend:

Parkhäuser entziehen sich aber nicht nur der kulturpolitischen, sondern auch der architekturtheoretischen Aufmerksamkeit. In beiden Diskursen versinken sie in Selbstverständlichkeit. Da jede Selbstverständlichkeit aber ihre Spuren im individuellen wie kollektiven Bewußtsein hinterläßt, bleibt das Selbstverständliche weder stumm, noch folgenlos. Vielmehr gilt umgekehrt, daß das selbstverständlich *Gewordene* jenseits der begrifflichen Sprache sein Wesen treibt und an Flecken abgedunkelten, aber dennoch virulenten Wissens an der Konstruktion diffuser Bilder von Stadt mit-*wirkt*. [...] Deshalb spiegelt das *strukturelle* Verschweigen, dem noch nicht einmal eine Intention zugrunde liegt, das Moment einer stummen Wirkungsdynamik im Prozeß der Konstitution großstädtischen Lebens wider. Mit anderen Worten: Das sprachliche Übergehen, thematische Überspringen und ästhetische Ausklammern von Parkhäusern aus dem Diskurs über Gegenwart und Zukunft der Stadt transportiert auf einer Hinterbühne des Diskursiven verdeckte Bedeutungen [...].

(Hasse 2007: 11-12)

Das Vokabular sensibilisiert dafür, in welchen Praktiken sich Unsichtbarkeit manifestiert. Hasse spricht von „profanen Orten“, „nie um ihrer selbst willen“, „Mittel zum Zweck“, „Nebenprodukten“, „selbstverständlichstem ‚Inventar‘ städtischer Verkehrsinfrastrukturen“, „im Alltag der Stadtbewohner und –benutzer Dienst tun“, „funktionieren“, „uninteressant“, „übersehen“ und „im Schatten“ (Hasse 2007: 9),

¹² Das macht für die Untersuchung eines einzelnen Gebäudetyps durchaus Sinn. Um jedoch ein Verständnis für einen Raum in den Ausmaßen des Stadtteils einer Großstadt zu entwickeln, sind Foucaults „andere Orte“, die er auch als „Gegenräume“ oder „lokalisierte Utopien“ (Foucault 2005: 10-11) bezeichnet, zu vage und weit gefasst, um in dieser Arbeit Anwendung zu finden. Sämtliche Räume eines Stadtteils, Wege-Netze und Verkehrsmittel, Plätze und Grünflächen, Bauten und Brachen, Gebäude und Einrichtungen, wären nach Foucault potentielle Heterotopien.

„der bewußten alltagsweltlichen Wahrnehmung weitgehend entzogen“ (Ebd: 10), „trivial“, „entlastende und entsorgende Orte“, „Zweckbauten“, „nicht thematisiert“, „tagtäglich als funktionierende Stätte in Anspruch genommen“ (Ebd: 12), „zu den meisten Zeiten eher gebaut und genutzt als diskutiert“ (Ebd: 15). Hasse geht dabei nicht grundsätzlich von einer Intentionalität aus, möchte aber wie die Verfasserin der vorliegenden Arbeit auf eine Art dieser übersehenen Räume aufmerksam machen und diese erkunden.

Sie sind in ihrer Funktion so profan, daß sie einer Erklärung kaum zu bedürfen scheinen. Die Gebrauchsroutinen, die sie in die Rhythmen der alltäglichen Wiederholung des Selbstverständlichsten einspannen, imprägnieren gegen das Nach-Denken ihres ästhetischen Erscheinens, ihrer hintergründigen Bedeutungen und ihrer versteckten Erzählungen über das großstädtische Leben. Wahrnehmungsroutinen lagern Parkhäuser in das fahle Bild einer Alltagsarchitektur ein, deren sinnliches Erleben und semantisches Verstehen unsere Aufmerksamkeit nicht wert zu sein scheint.

(Hasse 2007: 14)

Äquivalent dazu stellt sich die Frage: Welche versteckten Erzählungen und hintergründigen Bedeutungen über die Großstadt Hamburg und das Städtebild anthropologischer Stadtforscher_innen kommen bei der Untersuchung eines Hamburger Stadtteils wie Lohbrügge zum Vorschein?

Zur Klärung dieser Fragen muss Übersehen im Kontext dieser Arbeit mit anderen Konzepten verbunden werden. Mit seinem Konzept zur passiven Wahrnehmung¹³ bleibt Hasse überwiegend auf der ästhetischen Ebene, auf der des Verhältnisses vom Individuum – bei ihm: „Patheur“ (ebd: 43-48) – zu seiner leiblich erfahrbaren Umgebung und deren Deutung (Hasse 2014: 35-39). Die Ebene der Interaktion zwischen Gruppen und Individuen, also den Akteur_innen, die die Räume wie auch die Deutungsmuster für dessen Erfahrung hervorbringen, kommt dabei zu kurz.

Wenn also der Begriff des Übersehens hier übernommen wird, so wird Raum-Handeln stärker mit in die Untersuchung einbezogen. Während mit sichtbar und unsichtbar ein nicht weiter definierter Betrachter vorausgesetzt ist, ist ein Übersehen nur möglich, wenn es ein Subjekt gibt, das übersieht, und ein Objekt, das übersehen wird. Als dieses Objekt wurde beispielhaft ein Stadtteil gewählt. Da

¹³ Der passiven Wahrnehmung widmet Hasse in „Was Räume mit uns machen – und wir mit ihnen. Kritische Phänomenologie der Wahrnehmung“ ein ganzes Kapitel, „Die Stadt als Raum der ‚Patheure‘“ (Hasse 2014: 43-48). Sein Themengebiet ist die Raumwahrnehmung und die Handlungsmacht von Räumen, ob nun Wohnräume, Plätze, Gärten, Brachen, Weihnachtsbeleuchtung, Küsten, Landschaften oder Friedhöfe. Auch wenn Hasse vom „Situationsraum“ spricht, bleibt er überwiegend auf der ästhetischen Ebene – auf der des Verhältnisses vom Individuum zu seiner leiblich erfahrbaren Umgebung und deren Deutung (Hasse 2017: 35-39) – und weniger auf der von Interaktion zwischen Gruppen und Individuen, also den Akteur_innen, die die Räume wie auch die Deutungsmuster für diese Erfahrung hervorbringen.

es unendlich viele Zusammenhänge gibt, in denen dieser von unterschiedlichen Subjekten gesehen oder übersehen werden kann, ist es notwendig einzugrenzen. Die größte betrachtete Entität ist die Stadt Hamburg, wobei eben diese Größe manchmal eine abstrakte Betrachtung erfordert. Im Kontext dieser Großstadt liegt der Fokus auf Lohbrügge, einem Stadtteil, der administrativ dem Bezirk Bergedorf untergeordnet ist. In diesen Zusammenhängen wird Lohbrügge einerseits auf seine Position und seine Relationen zur Stadt Hamburg, zum Bezirk Bergedorf und seiner sonstigen Umgebung – insbesondere zum in vieler Hinsicht vergleichbaren Stadtteil Bergedorf – hin und andererseits als ein konkreter Ort in seiner Entwicklung untersucht. Auf unterschiedlichen Ebenen werden damit Sichtbarkeit dieses Stadtteils in der Stadt und Sichtbarkeiten einzelner Orte und Stätten im Stadtteil herausgearbeitet.

Von den sichtbaren Szenevierteln, die in Interaktion Aufmerksamkeit hervorbringen, und den von außen als solche definierten Brennpunkten, auf die sich die Aufmerksamkeit richtet, wird selten die Rede sein. Mithilfe der Begriffe Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit, wird unter Einsatz von Methoden der qualitativen Sozialforschung die Ausgangsfrage und Hypothese „Unsichtbare Großstadt?“ untersucht. Zu den fünf analytischen Themenfeldern wird jeweils herausgearbeitet, wer welche Stadt-Räume in welchem Zusammenhang übersieht. So werden Akteur_innen, Praktiken und Kontexte, die das Phänomen als Ergebnis haben, analytisch fassbar.

1.3 Unsichtbares greifbar machen: Herangehensweise

Um Unsichtbarkeit nicht als Gegenteil von Sichtbarkeit, sondern komplementär zu dieser und Praktiken des Übersehens untersuchen zu können, ist eine Kombination unterschiedlicher Methoden erforderlich. Im kulturanthropologischen Fachdiskurs wird das auch als Methodenmix oder Methodenpluralismus bezeichnet (Bischoff 2003: 24).

Im vorliegenden Kapitel werden zunächst Feldkonstruktion, Gegenstandswahl und Interaktion zwischen Akteur_innen im Feld und Forscherin offen gelegt. Anschließend wird dargelegt, mit Hilfe welcher Methoden und aufgrund welcher Quellenbasis die fünf eingangs formulierten Leitfragen untersucht werden.

Angewandt wurde eine Kombination aus gängigen wie auch speziell für diese Arbeit entwickelten kulturanthropologischen Methoden. Damit sind die herangezogenen Quellen sehr heterogen. Texte von Fachliteratur über populäre Medientexte bis hin zu Aufschriften auf Schildern gehören ebenso dazu wie bildliche Darstellungen (beispielsweise Stadtmodelle, Karten, Logos und

Fotografien), wie Aussagen aus leitfadengestützten Interviews und im Rahmen informeller Gespräche und wie Beobachtungsprotokolle der Verfasserin.

Welche Quellenarten jeweils auf welche Art und Weise zur Beantwortung der Leitfragen untersucht wurden, wird im Folgenden ausgeführt und argumentiert.

Bei der Darstellung der Forschungsergebnisse stellte sich die Frage, wie berücksichtigt werden soll, dass Forscher_innen bei ethnografischen Erhebungen in besonderem Maße selbst involviert sind. Der Kulturanthropologe und Soziologe Michael Massmünster unterscheidet analytisch „erfahrendes Ich als Datenmaterial“, „teilnehmendes Ich als Datenerhebungsinstrument“, „analysierendes Ich als Pendel zwischen den Ebenen“ und „schreibendes Ich zur Leser_innenführung und Relativierung“, ohne dabei eine Empfehlung für die Formulierung zu geben (Massmünster 2014). In der vorliegenden Arbeit wird „ich“ verwendet, wenn es um individuelle Wahrnehmungen der Forscherin geht, also die eigene Person als Datenmaterial und Datenerhebungsinstrument. Bei der Darstellung der Analyse werden neutralere Ausdrücke wie „Verfasserin“ oder Passivkonstruktionen gebraucht.

1.3.1 Feldkonstruktion, Gegenstandswahl und Interaktion zwischen Akteur_innen und Forscherin

Das heißt [...], dass das Feld - sei es ein Dorf, ein Stadtteil, ein Stammesgebiet, eine Insel - in jedem Fall insofern konstruiert war, als dass seine Grenzen als Feldforschungs"site" immer vom Feldforscher gesetzt wurden. Das Feld ist kein Ort, der der Forschung vorgängig existiert und einfach nur aufgesucht wird, sondern vielmehr Produkt eines Herstellungsprozesses.

(Welz 2009: 202)

Als Forschungsfeld der vorliegenden Arbeit wird nicht der Stadtteil Lohbrügge verstanden, sondern die kulturanthropologische Großstadtforschung, innerhalb derer ein Hamburger Stadtteil im Kontext des Stadt-Raums als Forschungsgegenstand auf verschiedenen Ebenen beispielhaft untersucht wird. Wie verlief nun der Herstellungsprozess dieses Feldes? Welche Kriterien bestimmten die Auswahl des als Forschungsgegenstand gewählten Stadtteils?

Um die Ausgangsfrage nach der geringen alltäglichen, medialen und wissenschaftlichen Aufmerksamkeit für die größten und am dichtesten besiedelten Teile Hamburgs zu untersuchen, bot sich die exemplarische Auswahl eines Stadtteils als Forschungsgegenstand an. Bei der Auswahl der Stichproben war ein Kriterium, dass die untersuchten Stadtteile der Verfasserin unbekannt waren,

weswegen Bergedorf als Forschungsgegenstand ausschied. Der Zufallsfund Lohbrügge entsprach dem Kriterium unauffällig.¹⁴

Die Heterogenität des Stadtteils Lohbrügge, der sich aus den Ortsteilen Boberg, Heckkatzen, Ladenbek, dem früheren Sande und der Großwohnsiedlung Lohbrügge-Nord zusammensetzt, wurde bei ersten Wahrnehmungstouren deutlich. Welche Szenen und Brennpunkte es auch im Stadtteil Lohbrügge gab und gibt und welche Reichweite diese in Hamburger Kontexten haben, stellte sich allmählich im Verlauf der Forschung heraus.

Lohbrügge erfüllte die Kriterien groß, dicht, unauffällig und der Forscherin unbekannt. Im Verlauf der Forschung wurde deutlich, dass ein Teil der Ergebnisse nur individuell für Lohbrügge Gültigkeit hat, andere auf ähnliche Hamburger Stadtteile übertragbar sind und weitere Befunde auf vergleichbare Stadtteile deutschlandweit oder international übertragbar sind. Lohbrügge wird damit als in sich heterogener Ausschnitt der Großstadt (Hamburg) behandelt, um Stadt-Wahrnehmung auf unterschiedlichen Ebenen untersuchen zu können.

Das **ethnografische Feld** kann als eine Formation verstanden werden, die sich durch die Beziehungen zwischen Forschenden, Forschungsgegenstand sowie den verschiedenen Akteur_innen und materiellen Gegebenheiten konstituiert. Es ist damit keine an sich gegebene Wahrheit, sondern das Ergebnis eines nie abgeschlossenen und sich stets im Wandel befindenden Herstellungsprozesses.

[Hervorhebung im Original]

(Mohr/Vetter 2013: 104)

Zur Feldforschung gehörten über die direkte Beschäftigung mit dem Forschungsgegenstand Lohbrügge hinaus auch die Besuche von wissenschaftlichen Konferenzen sowie von Veranstaltungen zur Hamburger Stadtplanung und der Abgleich mit eigenen Erfahrungen als zugezogene Hamburgerin. Die Konferenzen, Tagungen und Kolloquien, auf die im Text referiert wird, sind im Quellenverzeichnis im Anhang aufgeführt. Was die Hamburger Stadtplanung betraf, interessierten mich Veranstaltungen zur HafenCity, konkrete Bauvorhaben wie insbesondere eine Schienenverkehrsverbindung und verschiedene Interessenskonflikte in Lurup/Osdorf. Informativ waren weiterhin eine Führung beim Hamburger Verkehrsverbund HVV und ein Stadtteilrundgang in Steilshoop.

Für manche Fragestellungen war mein persönlicher Hintergrund als Hamburgerin von Bedeutung, ein Hintergrund als Bewohnerin zweier Stadtteile im Bezirk Altona,

¹⁴ Ein Forschungsergebnis, nämlich dass es mit diesen Kriterien relativ wahrscheinlich war, dass einer der 1937 nach Hamburg eingemeindeten, vorher ländlichen Stadtteile gewählt wurde (vgl. Kap. 2.2.1; 3.2, 6.1), kann an dieser Stelle vorweg genommen werden.

von Arbeitstätigkeit in Bramfeld, Ottensen und Eppendorf sowie in der Stadt Neumünster. Als Nutzerin unterschiedlicher Verkehrsmittel wie S-Bahn, Bus, Auto, Fahrrad und zu Fuß (zum Teil mit Kinderwagen) war ich in den Bezirken Altona, Eimsbüttel, Hamburg-Nord und selten auch Hamburg-Mitte sowie sehr selten in den Städten Schenefeld und Wedel unterwegs.

Feldforschung in der Kulturanthropologie ist kein Laborexperiment, sondern immer auch Interaktion zwischen Feld, Forscher_innen und „beforschten“ Akteur_innen. Vor Ort in Lohbrügge habe ich unterschiedliche Rollen als Forscherin eingenommen.

Gleich zu Beginn der Arbeit ergab sich der Kontakt zum Stadtteilbüro, das im Rahmen des Stadtentwicklungsprogramms, auf das im zweiten Kapitel noch eingegangen wird, eingerichtet worden war. Hierdurch bekam ich viele Informationen zu aktuellen baulichen und sozialen Projekten im Stadtteil, während ich historische Informationen im Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf und in der Bibliothek des Museums für Bergedorf und die Vierlande recherchierte und darüber hinaus aufschlussreiche informelle Gespräche führte. Im Stadtteilbüro wurde ich auf die Sitzungen des Stadtteilbeirats aufmerksam gemacht, an denen ich als Beobachterin teilnahm. Auf diesen Sitzungen stellte ich außerdem das vorliegende Promotionsprojekt vor und suchte nach Interviewpartner_innen. Die meisten Kontakte für die leitfadengestützten (Foto)Interviews kamen auf diese Weise zustande.

Vermutlich wegen des laufenden RISE-Programms wurde ich bei meinen Wahrnehmungstouren im Billebogen von Jugendlichen für eine Sozialarbeiterin gehalten. Zwei Heranwachsende, die ich im Rahmen der explorativen Kurzinterviews in der Fußgängerzone ansprach, vergewisserten sich, dass ich keine Polizistin war, und verweigerten eine Tonbandaufnahme des Interviews. Ein Jugendlicher in Bergedorf zeigte sich enttäuscht von meiner technischen Ausrüstung und dem Fehlen einer Kamera.

„**Intervention** bedeutet eine (bewusste oder unbewusste) Störung der Abläufe im Feld, die bestimmte dort herrschende Logiken sichtbar machen kann. [*Hervorhebung im Original*]“ (Mohr/Vetter 2013: 112) Für die vorliegende Arbeit bedeutet das, dass mein Handeln als Forscherin das Feld verändert hat und darüber hinaus, dass die Reaktionen auf mein Handeln den Erkenntnisprozess vorangetrieben haben.

Als die Geschichts-AG die Arbeit an Rundgängen durch Lohbrügge aufnahm, intervenierte ich, indem ich auf die vorhandenen Unterlagen in Kultur- und Geschichtskontor verwies. Durch das Engagement der Leiterin des Stadtteilbüros

ergab sich daraufhin eine Kooperation zwischen der Lohbrügger Geschichts-AG und dem Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf. In Folge bekam ich die Möglichkeit, die Arbeit der Geschichts-AG – insbesondere das Konzipieren und Aufstellen der Geschichtstafeln – zu begleiten.

Außerdem hielt ich mehrere Vorträge im Stadtteil. Einmal referierte ich beim Stadtteilbeirat zur Problematik der Leerstände in der Alten Holstenstraße und den versteckten Stärken des Stadtteils: Bildung und Gesundheitswesen. Während ich die zwei Themen als Impulse intendiert hatte, war mein Eindruck, dass abgesehen von den Mitarbeiter_innen des Stadtteilbüros die meisten Zuhörer_innen stärkere Aussagen oder klare Handlungsoptionen von mir erwartet hätten. Die Reaktionen waren eher verhalten. Meine Hypothese, dass die Leerstände auch mit der Hanglage der Straße zu tun haben, wurde von Bewohner_innen und Geschäftsleuten ignoriert, während die hinlänglich bekannte Benachteiligung gegenüber der Fußgängerzone Sachsentor im Stadtteil Bergedorf ausgiebig diskutiert wurde. In Bezug auf Bildungseinrichtungen wurde die geringe Vernetzung insbesondere der Hochschule für angewandte Wissenschaften (HAW) im Stadtteil zwar bestätigt, aber mit „Dann geht es Ihnen nur ums Image?“ schien die Frage nach versteckten Stärken des Stadtteils den meisten Anwesenden nachrangig (Forschungstagebuch am 10.9.2014).

Weiter hielt ich im Rahmen des 150jährigen Bestehens des Kreises Stormarn einen historischen Vortrag zum Thema: „Glanz und Unterordnung. Die preußische Landgemeinde Lohbrügge und das Großhamburg-Gesetz“, in dem die im zweiten Kapitel geschilderten Geschehnisse ausführlich dargestellt wurden. Auch wenn anwesende Bewohner_innen eine Ungenauigkeit bezüglich der Lage des Dorfteichs korrigierten, konnte ich in diesem Zusammenhang, auf vertiefende Fragen zu den übergeordneten Hamburger und nationalen Kontexten antworten. Grundsätzlich hatte ich den Eindruck, dass die Tatsache, dass ich über Lohbrügge arbeite, üblicherweise als schmeichelhaft erlebt wurde und von den für Lohbrügge Engagierten mit der Hoffnung einer höheren (positiven) Sichtbarmachung Lohbrüggens verbunden war.

1.3.2 Unsichtbarkeit erfassen: Methoden, Material und Auswertung

Wie spürt man nicht vorhandenes auf? Wie lässt sich Unsichtbarkeit feststellen? Welche graduellen Abstufungen hat Unsichtbarkeit? Für wen ist ein Stadt-Raum unsichtbar?

In der Wissenschaftstheorie sind Methoden die "Hinwege" zu einem Ziel (zusammengesetzt aus dem griechischen méta "hin" und hodís "Weg"). In der kulturalanthropologischen Forschung ist es wichtig, dass Methoden kein

Selbstzweck sind: Methoden werden nicht um ihrer selbst angewandt, sondern weil sie bestimmte Erkenntnisse ermöglichen.

(Bischoff 2013: 22)

Welche Methoden ermöglichen nun welche Erkenntnisse? In der Kulturanthropologie werden mehr oder weniger formalisiert Methoden aus dem Spektrum der qualitativen Sozialforschung angewendet, die etwa in „Qualitative Forschung. Ein Handbuch“ von Uwe Flick, Ernst von Kardorff und Ines Steinke (Hg.) vorgestellt werden (Flick/Kardorff/Steinke (Hg.) 2010). Wesentlich bei den verwendeten Methoden ist der Aspekt des Dabei-Seins und des Einsatzes des (eigenen) Körpers als Messinstrument, worauf Sebastian Mohr und Andrea Vetter in „Körpererfahrung in der Feldforschung“ näher eingehen.

In der deutsch- und französischsprachigen philosophischen Tradition wird meist unterschieden zwischen **Körper**-Haben und **Leib**-Sein, also dem Körper als manipuliertes Instrument einerseits und dem innerweltlichen Erleben der eigenen Leiblichkeit andererseits (-> Litbox Gugutzer). Wir gehen dagegen von einem Körperbegriff aus, der die gegenseitige Bedingtheit von Körper-Haben und Leib-Sein in den Mittelpunkt stellt und benutzen nur den Begriff „Körper“. Alle Erkenntnis, auch die wissenschaftliche, ist an den Körper als erfahrende und deutende Instanz gebunden. Durch unsere Körper stehen wir in Verbindung mit unserer Umgebung (-> Litbox Merleau-Ponty). Deshalb sind Durchlässigkeit und Verbundenheit von Körper Erkenntnisgrundlagen für eine körperzentrierte Feldforschung.

[Hervorhebungen im Original]

(Mohr/Vetter 2013: 112)

In der vorliegenden Arbeit wird ebenfalls nur der Begriff des Körpers verwendet. Dieser umfasst sowohl den erlebenden Leib als auch den Körper als Objekt. Dabei werden nicht alle Sinne in gleichem Umfang berücksichtigt. Der Schwerpunkt liegt, wie bereits mit dem Titel der Arbeit deutlich wird, auf der visuellen Wahrnehmung, auch wenn insbesondere haptische und in geringerem Maße auditive Eindrücke mit einbezogen werden. Zwar bleibt die Arbeit konzeptionell an die zitierten phänomenologischen Konzepte angebunden. Es werden jedoch nur die analytisch und methodologisch weiterführenden Begriffe übernommen. Mit dem Titel „Das Sichtbare und das Unsichtbare“ bedient sich Merleau-Ponty einer visuellen Metapher, während im Text körperliche Wahrnehmung umfassender mitgedacht ist (Merleau-Ponty 2004). Gleiches gilt für Hasses „Übersehene Räume“ (Hasse 2007). Mit Körper ist jedoch nicht allein der Körper der Forscherin als Wahrnehmungsinstrument gemeint. Die vorliegende Arbeit ist keine Autoethnografie. Beobachtungen oder Formulierungen anderer, in denen sich körperliches Empfinden in Bezug auf Räume äußert, werden ebenso berücksichtigt.

Narrative Interviews mit Menschen, die mit Lohbrücke in unterschiedlichen Kontexten zu tun haben oder hatten, stellen einen Schwerpunkt dar. In „Das qualitative Interview oder: Die Kunst des Reden-Lassens“ macht Schmidt-Lauber den Sinn einer Kombination von narrativen Interviews und teilnehmender Beobachtung deutlich (Schmidt-Lauber 2007):

Ein qualitatives Interview vermag Deutungen, Meinungen und subjektive Aussagen zutage fördern, kann jedoch nicht als Quelle realen Verhaltens im Alltag dienen. Es läßt erkennen, wie Personen gesehen werden möchten oder sich selbst sehen. Nur bedingt sind jedoch Aufschlüsse über tatsächliches Handeln und alltägliche Ausdrucksweisen zu gewinnen. Aus diesem Grund erfolgt in vielen Fällen die Einbettung der Interview-Methode in Formen der (teilnehmenden) Beobachtung bzw. genauer der (volkskundlichen) Methodik der Feldforschung, die den alltäglichen Lebenszusammenhang und -vollzug erkennbar macht.
(Schmidt-Lauber 2007: 172)

Die Konzeption der qualitativen leitfadenorientierten Foto-Interviews verlief prozesshaft in mehreren Entwicklungsschritten. In einer ersten explorativen Phase, in der noch das Verhältnis der Interviewten zur Stadt Hamburg im Mittelpunkt stand, wurden Kurzinterviews mit Passanten in Bergedorf und Lohbrücke durchgeführt. Diese Interviews waren spontaner und vor allem war es möglich, in Bezug auf Bildungshintergrund, Alter, Familienstand, Gesundheitszustand und Herkunft ein variantenreicheres Sample zusammenzustellen, während ich für die eineinhalbstündigen Foto-Interviews überwiegend bildungsbürgerliche, gesellschaftlich engagierte und ältere Gesprächspartner_innen fand. Sowohl für die Kurzinterviews als auch für die narrativen Interviews gilt folglich, dass es sich nicht um repräsentative Arbeiten im Sinne quantitativer Sozialforschung handelt.

Allerdings ist die Analyse lebensgeschichtlicher Dokumente in aller Regel nicht repräsentativ. Dazu wäre der Aufwand bei Erhebung und Bearbeitung der Daten zu groß, die Datenmengen zu mächtig. Die Deutungen lebensgeschichtlicher Quellen werfen einzelne, aber intensive Schlaglichter auf soziokulturelle Phänomene. Das bedeutet aber keineswegs, dass ihre Aussagekraft beschränkt bleibt. Mit ihrem Blick auf die Verwobenheit des Biographischen beschreiben sie kulturelle Muster in einer Gesellschaft, die auf andere Weise nicht greifbar wären.
(Schriewer 2013: 399)

Ein Interview mit der Leiterin des Stadtteilbüros wurde noch eher wie ein exploratives Experteninterview geführt, bevor ich feststellte, dass vor allem die persönlichen Aussagen im Rahmen dieses Interviews für die Fragestellung der Arbeit weiterführend waren. Den Rest hätte man auch nachlesen können. Eine Einteilung der Interviewpartner_innen in Expert_innen oder Lai_innen war also nicht zielführend.

In der zweiten Phase wurden leitfadenorientierte narrative Interviews geführt, die entsprechend der Verfahren der *Grounded Theory* (Strauss/Corbin 1999) im Forschungsverlauf überarbeitet wurden. Interviewpartner_innen waren Menschen, die mit Lohbrügge zu tun haben, weil sie dort wohnen, arbeiten, es auf- oder besuchen oder für es – gefühlt oder offiziell – zuständig sind. Die Frage danach, wie sich Schweigen zum Sprechen bringen lässt, leitete die Konzeption der qualitativen teilgestützten Interviews. Nach einem rein narrativen Interview wurde der Gesprächsleitfaden um Fotos ergänzt. Für die Fotoelicitiation mit Bildern aus dem Stadtteil (Buchner-Fuhs 1997; Saini/Schärer 2013) wurden Aufnahmen gewählt, die versuchen, durch Straßenperspektiven Bereiche abzudecken. Über die Bilder konnte geschwiegen, hinweg gegangen oder gesprochen werden. Im Anschluss wurden die Interviewten gefragt, was ihnen auf den Bildern gefehlt habe. Nach dem zweiten Interview wurde die Fotoauswahl noch einmal leicht variiert und ergänzt. In den analytischen Kapiteln abgebildete Interviewfotos sind als solche gekennzeichnet.

Ein *go-along-Interview* (Kusenbach 2003) in Form einer gemeinsamen Wahrnehmungstour mit einer in Hoheluft wohnenden Amerikanerin durch Lohbrügge erwies sich als ein erkenntnisreiches Experiment¹⁵, aber nicht als eine für diese Arbeit im Weiteren sinnvollerweise anzuwendende Methode¹⁶.

Die teilgestützten Foto-Interviews waren dreiteilig aufgebaut mit offenen Fragen im ersten Teil, um die Beziehung zum Stadtteil und zum durch den die Interviewpartner_in gewählten Ort des Interviews sowie Alltagspraxen zu klären, den Fotos in beliebiger Reihenfolge als Gesprächsanreizen im zweiten Teil und

¹⁵ Meine Aufforderung, den Sander Dickkopp aufzusuchen, scheiterte gleich zu Beginn daran, dass Yelp statt dem Sander Dickkopp die Adresse des Bergedorfer Wasserturms anzeigte (!), weswegen ich eingriff und den richtigen Weg vorgab. Dass sie meinte, wir hätten statt der S-Bahn auch einen Car2Go-Wagen oder ein Taxi nehmen können, machte mich auf zwei weitere Mobilitätsformen aufmerksam. Einige ihrer Bemerkungen zum Bergedorfer Bahnhof und „*commuting*“ sowie die Frage danach, ob die Kitas, die sie vom Bus aus sieht, „*really*“ noch zum Hamburger Kitawerk gehören, waren für Fragen nach Suburbanität impulsgebend. Auf die Sander Tannen reagierte sie ambivalent, einerseits mit Begeisterung dafür, in der Stadt „einen Wald“ vorzufinden, andererseits mit der spürbaren Angst, sich in diesem zu verirren. Die Tatsache, dass der Bus M12 über die vierspurige B5 fährt, gab ihr das Gefühl, sich von der Stadt zu entfernen: „*I've never been on a bus that was riding on a highway*“ (Forschungstagebuch am 13.8.2014).

¹⁶Auf den Punkt gebracht wird die Problematik bei Schwanhäußer:

Der Wahrnehmungsspaziergang ist eine wertvolle Methode, um die Stadt als Möglichkeitsraum wahrzunehmen. Der Spaziergang sollte allerdings nicht künstlich an eine Gruppe herangetragen werden. Die ertragreichsten Wahrnehmungsspaziergänge sind meiner Ansicht nach jene, bei denen der Ethnograf oder die Ethnografin einen solchen erst gar nicht erbitten muss, weil er oder sie sich ohnehin mit der Gruppe herumtreibt.

(Schwanhäußer 2015: 88)

Das Go-Along war durch die Forscherin künstlich herbeigeführt, der Blick der Interviewpartnerin dadurch vorgeprägt und das Interview in Hinblick auf die übergeordnete Fragestellung daher nur bedingt aussagekräftig.

einem dritten Teil mit Fragen zur Bewertung Hamburgs und Lohbrüggens, wofür auch Begriffe als Schlagworte gegeben wurden, auf die die Befragten reagierten. Die Interviews wurden von der Verfasserin transkribiert und mithilfe des Programms MAXQDA im Hinblick auf die analytischen Leitfragen ausgewertet. Dabei erwies sich die Möglichkeit, die Häufigkeit von Aussagen zu einem jeweiligen Thema hin zu überprüfen und bei Bedarf in den Gesprächskontext des betreffenden Interviews zu wechseln als sehr hilfreich. Die nachfolgend zitierten Interviewauszüge werden in Bezug auf den Gesprächszusammenhang kontextualisiert. So wird ausgeführt, auf welche Frage oder welches Foto die Interviewpartner_innen reagierten oder ob sie das jeweilige Thema von sich aus aufbrachten.

Gesprächsleitfaden (Beispiel)

Lohbrügge in der Biographie der_ des Gesprächspartners_in

- Von wann bis wann haben Sie in Lohbrügge gelebt? Wie war Ihre persönliche Situation in dieser Zeit?
- Falls Lohbrügge neu war: Wie war das Gefühl am Anfang?
- Wann sind Sie hier her gezogen? Was war das Gefühl [am neuen Wohnort]? Woran in Lohbrügge haben Sie sich besonders erinnert?
- Wie haben Sie Ihre Berufstätigkeit in Lohbrügge empfunden?
- Können Sie mir mehr über Ihren [Wohn-/Arbeitsort] erzählen (Geschichte des Hauses, vorherige Bewohner_innen, Kontakt zu Nachbar_innen o.ä.)?
- Welche Veränderungen im Stadtteil haben Sie im Verlauf der Jahre miterlebt? Welche davon haben Sie besonders bewegt, geärgert oder gefreut?
- Was würden Sie hier gern tun, wenn Sie ganz viel Zeit, Geld und Einfluss hätten? Was wünschen Sie sich?
- Wo waren Sie im Laufe der vergangenen Woche überall unterwegs? Was haben Sie da jeweils gemacht? Wie kommen Sie von einem Ort zu anderen?
- Wo hier kennen Sie sich besonders gut aus?
- Wo halten Sie sich gern auf, wo sind Sie gerne?
- Gibt es bestimmte Orte, die Sie in Ihrer Freizeit regelmäßig aufsuchen?
- Wenn Sie von hier wegziehen würden, woran würden Sie sich besonders erinnern?

Fotoaufnahmen in variierender Reihenfolge: vgl. als solche gekennzeichnete Interviewfotos

Bewertungen und Einschätzungen

- Wie würden Sie Lohbrügge beschreiben?
- Wie würden Sie Hamburg beschreiben?
- Was würden Sie einem Besucher oder einer Besucherin, der oder die zum ersten Mal herkommt, gern zeigen? Was würden Sie ihn oder sie lieber nicht sehen lassen?
- Wo in der Umgebung würden Sie wohnen wollen, wenn Sie die freie Auswahl hätten? Warum?
- Wenn Sie Ihren Arbeitsort frei wählen könnten, wo wäre der dann zu finden gewesen?

<ul style="list-style-type: none"> - Wenn Sie nicht hier in der Umgebung leben würden, was wäre die Alternative? - Wo in Ihrer Umgebung wird für Sie ein Versagen der Gesellschaft deutlich? Was für Menschen betrifft das? - Worüber machen Sie sich Sorgen in Bezug auf Ihre Umgebung? - Gibt es hier Orte, die Sie nur betreten würden, wenn es gar nicht anders geht?
<p><i>Konkrete Orte</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Gibt es für Sie so etwas wie eine „Altstadt Lohbrüggens“? - Was würden Sie als <i>Zentrum</i> des Stadtteils bezeichnen? - Finden Sie die <i>Grenzen</i> des Stadtteils irgendwie spürbar? - Was ist für Sie im <i>Umland</i> oder den <i>umliegenden Stadtteilen</i> besonders wichtig? - Ist Lohbrügge für Sie <i>Vorstadt</i>? - Was fällt Ihnen zu <i>Boberg</i> ein?

Abbildung 2: Leitfaden für Interviews

Um die Sinn- und Deutungszusammenhänge der Interviewpartner_innen zu verstehen, Kontakte zu knüpfen und neue Interviewpartner_innen zu finden, wurde teilnehmende Beobachtung eingesetzt. Dies geschah bei Gelegenheiten wie Sitzungen und Neujahrsfesten des Stadtteilbeirats Lohbrügge, Arbeitstreffen der Geschichts-AG, die Stadtteolführungen und Geschichtstafeln ausarbeitete, öffentlichen Veranstaltungen wie Suppenfest, Konzert der Kulturen und Seifenkistenrennen, einer Führung durch das heutige Naturschutzgebiet Boberg oder auf Wochen- und Flohmärkten.

Bei der Auswertung von lokalen Printmedien ging es um ein Verstehen der Sinn- und Deutungszusammenhänge der Gesprächspartner_innen. Hierfür wurden Hamburger Abendblatt, Bergedorfer Zeitung, die Stadtteilzeitung Lohbrügge, die Dorfzeitung Boberg sowie Berichte der Stadt Hamburg oder graue Literatur wie Vereinszeitungen gesichtet und in ihnen nach relevanten Hintergrundinformationen oder fehlenden Daten recherchiert.

Eine speziell für diese Arbeit entwickelte Methode, eine Variante teilnehmender Beobachtung, stellten Wahrnehmungstouren mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln dar. Welche Fragen und Reaktionen aus dem Feld diese Entwicklung ausgelöst haben, wird im vierten Kapitel zu prägenden Materialitäten herausgearbeitet. Ziel der Wahrnehmungstouren war, empirisch durch Beobachtung des Verhaltens der Menschen im Stadt-Raum ebenso wie durch eigene Wahrnehmung die Wirkungen von Wege-Netzen unterschiedlicher

Verkehrsmittel und des gebauten Raums entlang dieser Wege-Netze zu erforschen. Darüber hinaus wurde im Rahmen dieser Touren die Verwendung von Ortsnamen auf Orts- und Firmenschildern dokumentiert.

Ortsnamen werden von Historiker_innen und Stadtforscher_innen anderer Disziplinen in der Regel auf ihre Herkunft und Dauer des Gebrauchs untersucht und von Kulturanthropolog_innen oder Soziolog_innen auch als Produkt eines Aushandlungsprozesses. Methodologisch gab es also für eine Analyse des Umgangs mit Ortsnamen keine vorgefertigte Herangehensweise, die in der vorliegenden Arbeit hätte übernommen werden können. Die Leitfrage des dritten Kapitels danach, welche Wirkungen und Nebenwirkungen der Umgang mit dem Ortsnamen Lohbrügge im Verhältnis zu anderen Ortsnamen (insbesondere Hamburg und Bergedorf) hervorbringt, wurde daher anhand unterschiedlicher Materialien untersucht: anhand der Aufschriften auf Orts-, Verkehrs- und Firmenschildern und auf öffentlich sichtbaren Karten, anhand der rhetorischen Figuren in den Lokalmedien und anhand verschiedener Beispiele aus den Interviews und im Rahmen teilnehmender Beobachtung gehörten Aussagen.

Für die Leitfrage nach den Beziehungen von Betrachter_innen und Stadtgestalt wurde die Tatsache, dass Menschen in der Stadt gleichzeitig Patheur_innen, die erleben, und Akteur_innen, die durch ihr Handeln und Sprechen den Raum mit gestalten, sind, berücksichtigt. Die Materialbasis zur Bearbeitung dieser Leitfrage bildeten die Wahrnehmungstouren in Lohbrügge mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln, die Verkehrsnetzpläne des HVV, gedruckte und Karten wie die Amtliche Bezirkskarte von Bergedorf (Freie und Hansestadt Hamburg 2008), die Online-Karten auf Google Street Map und Open Street Map, Aussagen in den Interviews und vier verschiedene Text-, Ton- und Filmdarstellungen, in denen Lohbrügge vorgestellt wird.

Mit Stadtgestalt ist die Materialität des physischen Raums im Sinne des Anthropologen und Soziologen Pierre Bourdieu gemeint. Seine Begriffe „Aneignung“ und „angeeigneter physischer Raum“ werden hier jedoch nicht verwendet¹⁷. In Bezug auf die Handlungsmacht von Materialitäten¹⁸ ist die von der

¹⁷ In Bezug auf Aneignung ist umstritten, ob es nur *widerständige Aneignung* durch eigensinnigen Gebrauch oder auch *affirmative Aneignung* im Sinne der „herrschenden Verhältnisse“ gibt, wie die Diskussion zwischen Alexa Färber, Carmen Weith und Melanie Keding auf dem 38. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde 2011 in Tübingen zeigte. (Kultur_Kultur: Denken – Forschen – Darstellen. 38. Kongress der dgv. Tübingen 21.-24.9.2011: <https://bibliographie.uni-tuebingen.de/xmlui/handle/10900/38827>, letzter Zugriff am 21.8.2018) Dieser Konflikt wird an dieser Stelle nicht aufgelöst, da beide Formen von Aneignung mit einer bewussten Aufmerksamkeit für den physischen Raum einhergehen – und dieser somit *sichtbar* ist oder wird. Insofern eignet sich der Begriff des „angeeigneten physischen Raums“ nicht für die vorliegende Arbeit.

¹⁸ Der französische Philosoph und Wissenssoziologe Bruno Latour verwendet für diese Handlungsmacht in seiner Akteur-Netzwerk-Theorie (ANT) für Handlungsmacht den Begriff der *agency* (vgl. Färber 2010b). Sein Ansatz, Materialitäten und Menschen gleichwertig als „Akteure“ zu

Soziologin Susan Leigh Star entwickelte *ethnography of infrastructures* ein praktikableres Konzept, um sich systematisch mit den Wirkungen von Materialitäten auseinander zu setzen (Star 1999). Geht es jedoch um beobachtbares Verhalten und Handlungen von Menschen im Raum, sind die Verfahren teilnehmende Beobachtung, qualitative Interviews und Verdichtung anhand weiterer Dokumente geeignet, um Brüche zwischen geäußerten Einstellungen und gezeigtem Verhalten in Bezug auf Stadt-Räume zu identifizieren¹⁹. Auf diese Weise werden Perspektiven von Betrachter_innen, die Stadtgestalt mit ihren vorstrukturierenden Wege-Netzen, Verbindungen und Grenzen, deren Nutzung und Bewertung zueinander in Beziehung gesetzt.

Zur Beantwortung der Leitfrage nach den Deutungsmustern für die Klassifizierung als Stadt-Raum werden wissenschaftliche Konzepte der Urbanitäts-, Suburbanitäts- und Mittelstadtforschung, die teilweise auch medial aufgegriffen wurden und in die Alltagssprache eingegangen sind, den empirischen Befunden der Arbeit gegenübergestellt. Das, was nicht klassifiziert und eindeutig einem *master narrative* (Star 1999: 384) zugeordnet werden kann, wird häufig beiseite, außer Acht gelassen (Bowker/Star 2000). Ein Abgleich wissenschaftlicher Deutungsmuster und empirischer Befunde hilft, um die spezifischen Qualitäten Lohbrüggens als Stadt-Raum zu verstehen und deren Auswirkungen auf seine Sichtbarkeit als (Teil der) Großstadt einschätzen zu können.

Mit den letzten beiden Leitfragen werden Sichtbarmachung und Intentionalität in ihrem Verhältnis zueinander erforscht.

Im sechsten Kapitel wird die intentionale Sichtbarmachung Lohbrüggens (oder vergleichbarer Stadtteile) in den Selbst-Inszenierungen der Stadt Hamburg, denen des Bezirks Bergedorf und vor Ort, untersucht also Praktiken der Produktion von (Stadt)Bildern. Das Hamburg-Museum, das Stadtmodell Hamburg und das Museum für Bergedorf und die Vierlande werden daraufhin erforscht, ob und falls ja in welchem Ausmaß und auf welche Art und Weise Lohbrügge (oder im jeweiligen Kontext vergleichbare Stadtteile) in ihnen sichtbar sind. Hierzu wird methodologisch nicht an wissensanthropologische oder museologische Konzepte der Kulturanthropologie angeknüpft, sondern – der Fragestellung der Arbeit verpflichtet – analysiert, welche Orte und Ortsnamen sichtbar gemacht werden und

begreifen, wirft jedoch analytische Probleme auf, die sich bei Verwendung des *infrastructure*-Ansatzes nicht stellen, weil Star deutlich zwischen Akteur_innen, Praktiken und Infrastrukturen unterscheidet.

¹⁹ Anders als etwa Lars Frers, der sich ebenfalls mit Bezug auf Merleau-Ponty in „Einhüllende Materialitäten. Eine Phänomenologie des Wahrnehmens und Handelns an Bahnhöfen und Fährterminals“ rein auf das beobachtbare Handeln – welches er filmt – beschränkt (Frers 2007), werden in der vorliegenden Arbeit Handeln und geäußerte Einstellungen in Beziehung zueinander gesetzt.

vor dem Hintergrund der im zweiten Kapitel geschilderten historischen Entwicklung Lohbrüggens und der im fünften Kapitel analysierten Qualitäten des Stadtteils nachvollzogen und gedeutet, auf welche Weise dies geschieht. Da der Stadtteil selbst keine vergleichbaren Ausstellungsräume hat, wird in einem zweiten Schritt die Sichtbarmachung Lohbrüggens vor Ort untersucht, indem Akteur_innen, Repräsentationsorte und drei von unterschiedlichen Akteur_innen häufig gewählte Symbole in Lohbrügge auf ihre Wirkung hin gedeutet werden.

In der vorliegenden Arbeit ist Unsichtbarkeit kein Synonym zu Benachteiligung, auch wenn sie ein Ausdruck von Benachteiligung sein kann. Daher wird nicht explizit nach übersehenen Gruppen gefragt, auch wenn diese manchmal thematisiert werden. Die Frage nach der Bedeutung und Bewertung von Unsichtbarkeit, Übersehen und Sichtbarkeit für die jeweiligen Nutzer_innen von Stadt-Räumen wird abschließend im siebten Kapitel untersucht. Hierzu werden die Bedürfnisse der Interviewpartner_innen in Bezug auf Wohnräume und deren Umgebung, auf Orientierung im Stadt-Raum, auf Sicherheit und auf das Ausmaß von Öffentlichkeit herausgearbeitet und deren jeweiliges Verhältnis zur Sichtbarkeit von Räumen analysiert.

Für die Darstellung wurden bewusst keine kontrastierenden Einzelfälle (wie etwa bei Weith 2014; Schaefer 2017) gewählt. Stattdessen wurden Eigenschaften wie Geschlecht, Alter, Beruf oder die Beziehung zu einem Ort benannt, wenn sie für die Interpretation des jeweiligen Interviewauszuges von Bedeutung waren. Ansonsten wurde die Anonymität der Interviewpartner_innen gewahrt und bei der Analyse der Schwerpunkt auf die Frage gelegt, ob geäußerte Wahrnehmungen zu einem Ort oder Thema nahezu einheitlich, durch zwei (oder mehr) widersprüchliche Diskursstränge geprägt (wie etwa bei: Binder 2009) oder individuell und dadurch auf den Gegenstand bezogen heterogen waren.

Die Auswertung erfolgte an den Methoden der *Grounded Theory* (Strauss/Corbin 1999) orientiert. Ziel war allerdings nicht die Entwicklung einer neuen Theorie (vgl. Götzö 2013, Kelle 2008), sondern analytisch und methodologisch Wege zu finden, Praktiken des Übersehens und der Herstellung von Sichtbarkeit oder Unsichtbarkeit nachzuvollziehen und nachvollziehbar zu machen sowie gegenstandsbezogen zu reflektieren, was die Konsequenzen für das Verständnis der Stadtforschung von Großstadt sind.

2 Geschichte und Gegenwart Lohbrüggens

Nachdem im ersten Kapitel Forschungslücke, analytische Begriffe und das methodologische und methodische Vorgehen erläutert wurden, wird im vorliegenden Kapitel das Fundament für die darauf aufbauenden analytischen Kapitel gelegt. Die historische Entwicklung Lohbrüggens bis zur Jahrtausendwende wird mit Schwerpunkt auf den Prozess der Stadtteilwerdung seit Ende des 19. Jahrhunderts bis zur Eingemeindung nach Hamburg 1937/1938 sowie auf Entwicklung von Bevölkerung und gebauter Stadt im gesamten 20. Jahrhundert in den Blick genommen.

Für ein Verständnis der darauf aufbauenden analytischen Kapitel sind Kenntnisse über diese Entwicklungen und Prozesse notwendig. Um den aktuellen Umgang mit Ortsnamen zu verstehen ist das Wissen um die Ortsnamen der historischen Dörfer, aus denen sich der heutige Stadtteil zusammensetzt, um Lohbrüggens historisches Verhältnis zum benachbarten Bergedorf und um die Hamburger Verwaltungsstrukturen die Basis. Auf markante Bauwerke und städtebauliche Eingriffe wird bei der Untersuchung prägender Materialitäten Bezug genommen. Bei der Auswertung städtischer Qualitäten werden Geschichte und Gegenwart Lohbrüggens im Kontext seiner Umgebung vertieft. Die Analyse dessen, was in historischen Stadtmuseen und Stadtmodellen unsichtbar bleibt, wird nur dadurch möglich, dass diese Entwicklungen an einem Beispiel ausgeführt werden.

Verstädterung und Industrialisierung hängen zeitlich und sachlich eng zusammen, können aber nicht in ein kausales Verhältnis zueinander gebracht werden. Die Industrie in Deutschland hat sich zunächst außerhalb der Städte entwickelt, wo Rohstoffe und Energie (Holz, Wasser) verfügbar waren. Allerdings wäre die im 19. Jahrhundert massiv einsetzende Industrialisierung nicht ohne Verstädterung denkbar gewesen – und umgekehrt die Verstädterung nicht ohne Industrialisierung. Hier trafen zwei Entwicklungen aufeinander, die sich gegenseitig verstärkten, und die deshalb auch eine derart große Dynamik entwickelten.

(Häußermann/Siebel 2004:19)

In historischer Perspektive ist der heutige Hamburger Stadtteil Lohbrügge ein Zusammenschluss mehrerer Dörfer, von denen eines, Sande, den Vorteil hatte, direkt an einem Bahnhof auf einer der ersten Eisenbahnstrecken des Deutschen Reiches zu liegen. So war Sande zu Zeiten der Industrialisierung gleichzeitig Vorstadt des hamburgischen Bergedorf und industrielles Zentrum im dänischen und dann preußischen Stormarn in Schleswig-Holstein. Durch die Vereinigung mit den Dörfern Lohbrügge und Ladenbek 1895 gestärkt wurde es 1929 mit dem Dorf Boberg zur Großgemeinde Lohbrügge zusammengeschlossen. Mit dem Groß-Hamburg-Gesetz von 1937 wurde die Großgemeinde als Hamburger Bezirk dem Kreis Bergedorf untergeordnet. Diese Einteilung wurde in der politischen Struktur

der Nachkriegszeit übernommen und Lohbrügge zu einem Hamburger Stadtteil im Bezirk Bergedorf.

2.1 Vor-Geschichten: Die Dörfer und die Großgemeinde

In der vorliegenden Arbeit wird Lohbrügge als Stadt-Raum und Teil der Stadt Hamburg in der Gegenwart untersucht. Auf die Vor-Geschichten der Dörfer Boberg, Lohbrügge und Sande sowie einiger kleinerer Ortschaften, die zum heutigen Stadtteil Lohbrügge zusammen gefasst sind, wird daher nur knapp eingegangen, aber erwähnt, welche Bauwerke und Institutionen überdauert haben oder verschwunden sind.

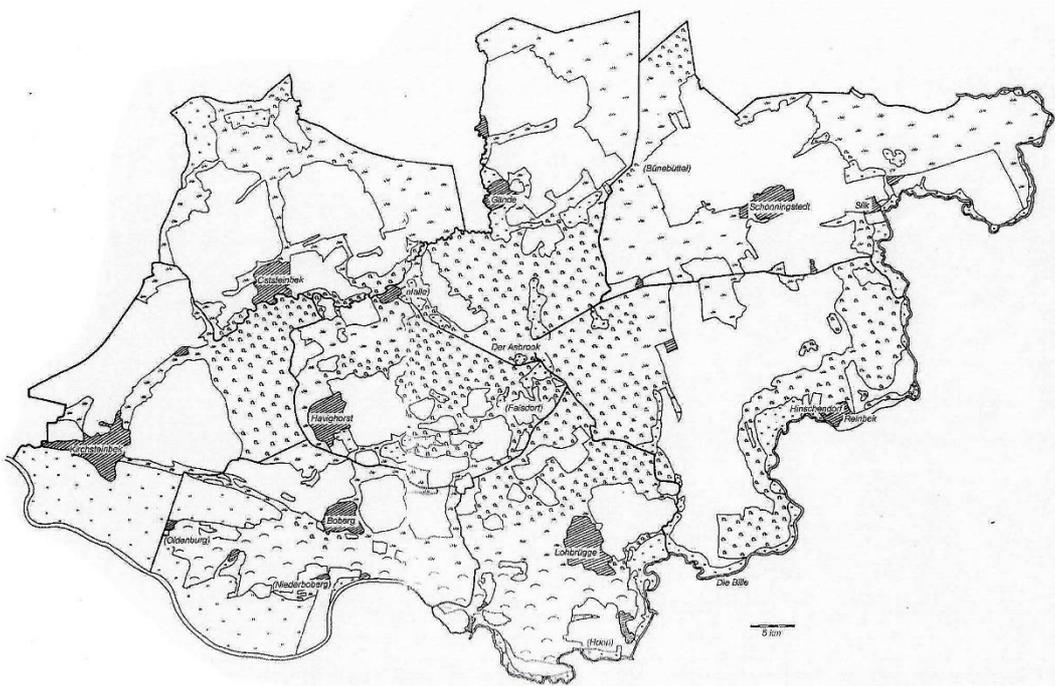


Abbildung 3: Karte des Gebiet des alten Asbrook (W. Prange: *Holsteinische Flurkartenstudien. Dörfer und Wüstungen um Reinbek. Schleswig 1963; zitiert nach: Kultur- und Geschichtskontor 2000: 10-11*)

Die 1929 gegründete preußische Großgemeinde Lohbrügge setzte sich aus drei großen früheren Dörfern Boberg, Lohbrügge und Sande sowie den kleineren Ortschaften²⁰ Ohlenburg/Oldenburg, Nedderndorf/Niederboberg, Ladenbek und Heckkaten zusammen. Das historisch überlieferte Dorf Hope/Hoop, auf das der Straßename Höperfeld verweist, existierte zu dieser Zeit lange nicht mehr und die Großwohnsiedlung Lohbrügge-Nord noch nicht.

Von den drei großen Dörfern reicht die Geschichte Bobergs am weitesten zurück. Das Dorf wurde zwar erstmals 1200 urkundlich erwähnt (Seemann 1997: 145),

²⁰ In einigen Fällen variieren die Ortsnamen in unterschiedlichen Quellen und werden daher beide genannt.

archäologische Funde deuten jedoch darauf hin, dass die heutige Boberger Niederung bereits in der Mittel- und Jungsteinzeit besiedelt war. Jungsteinzeitliche Jäger und Sammler hatten hier einen Ort für den Tauschhandel mit einem Bootsbauplatz für Einbäume. Überflutungen und der Anstieg des Wasserspiegels nötigten die frühen Bewohner_innen zur Umsiedlung in höhere Bereiche des Geestrückens während der Bronzezeit. Ein Ackerbauerdorf aus jener Zeit wurde 1957 im Bereich der Straße Groten Heesen entdeckt (Ulmer 2002a: 174-175). Im heutigen Naturschutzgebiet Boberger Niederung befanden sich die zu Boberg gehörigen Kleinstdörfer Nedderndorf, dessen letzter Hof 1944 einer Brandbombe zum Opfer fallen sollte, und Ohlenburg (ebd: 177-180). Mit dem Abriss des letzten Hofes in Ohlenburg 1968 sind dessen Spuren im Naturschutzgebiet verschwunden. Auch an eine mittelalterliche Großtöpferei, die Betriebe, die Sand und Torf abbauten, und die Ziegeleien im 19. Jahrhundert erinnern heute nur noch historische Quellen (ebd: 174-197).

Das nördlich der Boberger Niederung um die heutige Gabelung der Straßen Schulredder und am Langberg gelegene Dorf Boberg gehörte zunächst zum Nonnenkloster Reinbek und dann zum Amt Reinbek. Seine Lage an einer Heerstraße zwischen Hamburg und Berlin erwies sich als ungünstig: Während der gegen Napoleon gerichteten Befreiungskriege wurde es 1813 gleich zweimal geplündert, zuerst von den französischen Truppen und dann von den dort einquartierten russischen Soldaten. Bis 1860 wuchs die Zahl der Bewohner_innen auf knapp 270 an. Um die Jahrhundertwende brannte das Dorf mit seinen rot geklinkerten und reetgedeckten Bauernhäusern weitgehend ab (Ulmer 2002: 140). Durch die Errichtung neuer Höfe änderte sich das Ortsbild zu Beginn des 20. Jahrhunderts.



Abbildung 4: Bauernhaus und Gastwirtschaft der Familie Ohlen auf einer 1900 verschickten Postkarte (Quelle: Archiv Horst Dohrman im Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Abbildung 5: Postkarte mit Gastwirtschaft Fernsicht der Familie Ohlen um 1908 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Um diese Zeit lebten die Bewohner_innen Bobergs von der Landwirtschaft, aber auch von Tagesausflüglern aus der Stadt. Außerdem existierten noch einige

Ziegeleien im Gebiet der heutigen Boberger Niederung. Mit einiger Verzögerung gegenüber Lohbrügge und Sande profitierte das Dorf von mehreren infrastrukturellen Entwicklungen: Die Straße Am Langberg wurde 1840 in Richtung Bergedorf als Chaussee verlängert. 1907 wurde die Südstormanische Kreisbahn zwischen Tiefstack und Trittau in Betrieb genommen. Gemeinsam mit Havighorst erhielt Boberg den Bahnhof Boberg/Havighorst (Seemann 1997:145), der jedoch seit 1952 nicht mehr in Betrieb ist (Ulmer 2002a: 173). Eine Schulkate gab es seit Ende des 18. Jahrhunderts. Im Jahr 1900 wurde ein neuer Schulbau bezogen, indem ab 1908 drei Lehrer unterrichteten. (Ulmer 2002: 166-171). Weiterhin gab es seit etwa 1893 ein Spritzenhaus für die 1890 gegründete freiwillige Feuerwehr, welches auch als Gefängnis genutzt wurde (Ulmer 2002: 148-149). Das auf 900 Bewohner_innen angewachsene Dorf Boberg verlor seine Eigenständigkeit und den Posten des Gemeindevorstehers 1929, als es mit Sande und Lohbrügge zur Großgemeinde Lohbrügge vereint wurde (Seemann 1997: 149).



Abbildung 6: „Lohbrügge II (Boberg)“ Postkarte nach 1955 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Während Boberg das älteste der drei Dörfer der Großgemeinde ist, ist Lohbrügge am längsten dokumentiert und zwar durch einen Kaufvertrag von 1257, mit dem die Schauenburger Grafen Johann und Gerhard, die die Landesherrschaft über Holstein und Stormann inne hatten, verschiedenen Dörfern Weideland verkauften. Bis zur Reformation gehörte Lohbrügge dem Kloster Reinbek und ab 1528 zum Amt Reinbek, das im Besitz der Herzoge von Schleswig-Holstein-Gottorf war. (Langhammer 2000: 6-10; Grunwaldt 2002:10-29) Nach seiner Gründung bestand das Dorf zunächst aus sechs Bauernhäusern um einen Dorfanger an der Kreuzung der heutigen Straßen Leuschnerstraße und Binnenfeldredder. Auf einer Karte von

1576 sind acht Bauernhäuser verzeichnet. Stammbäume der alten Lohbrügger Familien dokumentieren Vorfahr_innen bis ins 16. Jahrhundert zurück (Richert 1992). Der letzte der Höfe aus dem 16. Jahrhundert wurde 2006 abgerissen (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 191-192). Heute steht an seiner Stelle eine Reihenhaussiedlung.



Abbildung 7: "Sande-Bergedorf. Partie in Lohbrügge" Postkarte mit dem Hof der Familie Sievers (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)



Abbildung 8: Reihenhaussiedlung an der Leuschnerstraße am 27.6.2011

Im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts war das Amt Reinbek mit Lohbrügge von verschiedenen Verwüstungen und Plünderungen betroffen. Dabei war es für die Dorfbewohner_innen gleichgültig, ob es sich um feindliche, verbündete oder die eigenen Truppen der Herzoge von Schleswig-Holstein-Gottorf handelte (Grunwaldt 2000: 10-29).

Schlecht ausgerüstet und versorgt und in der Regel noch schlechter bezahlt, verlangten sie von den Bauern Lebensmittel und Wertgegenstände, stahlen oder schlachteten Pferde und Vieh und zerstörten oft willkürlich Häuser und Felder um ihren Erpressungen Nachdruck zu verleihen. Oft brachten sie in ihrem Gefolge zusätzlich Seuchen mit [...] – so trugen z.B. 1658/59 brandenburgische Soldaten das Fleckfieber ins Land, das besonders im nördlichen Schleswig ganze Landstriche entvölkerte.

(Grunwaldt 2000: 14)

Neben der Landwirtschaft wurden in Lohbrügge vor allem ab dem 19. Jahrhundert mehrere Ziegeleien betrieben, an deren Stelle heute Wohnbebauung und Parkanlagen getreten sind (Böhning/Pries/Seidensticker 2002: 86-93). Trotz der durchaus wechselhaften Geschichte Stormarns, das zuletzt 1866 von Dänemark an Preußen fiel, veränderte sich die bauliche Struktur des Bauerndorfes nur geringfügig. Auf alten Karten lässt sich nachvollziehen, dass vom Jahr 1576 bis zum Jahr 1888 nur wenige Höfe hinzukamen (Seemann 1997: 143). In einem höheren Tempo entwickelte sich eine 1580 erstmals erwähnte Siedlung „upm Sande“ südlich von Lohbrügge.



Abbildung 9: "Lohbrügge Partie am Jahn-Denkmal" Postkarte mit Marktplatz um 1930 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Die im Südwesten des Bauerndorfs Lohbrügge gelegene Siedlung Sande wurde in Urkunden von 1580 und 1705 als dessen Ortsteil bezeichnet. Für Sandes Geschichte spielte aber nicht allein Lohbrügge, sondern auch die benachbarte Stadt Bergedorf eine wichtige Rolle. Bergedorf wurde lange Zeit gemeinsam von Lübeck und Hamburg verwaltet und 1868 von Hamburg gekauft (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 26-27; 52). Anfang des 17. Jahrhunderts erlebte das Dorf Sande einen ersten Wachstumsschub, als nicht zunftgebundene Handwerker und Händler, also diejenigen, die in der Stadt Bergedorf keinen Platz fanden, sich dort niederließen. Während des Dreißigjährigen Krieges hatte es wie Boberg und Lohbrügge unter den Kriegswirren zu leiden. Von 1750 bis 1768 wurde Sande schon einmal von der holsteinischen Obrigkeit an Hamburg verpfändet, ehe es 1771/1773 mit dem übrigen Holstein zurück unter dänische Oberhoheit kam.



Abbildung 10: "Sande-Bergedorf. Panorama von Sande" Postkarte um 1900 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Mit dem Bau der Eisenbahntrasse zwischen Hamburg und Bergedorf 1842 und ihrer Verlängerung nach Berlin 1846 setzte eine Glanzzeit für Sande ein. (Schmidt 2000: 42). Bergedorf wurde zu einem zentralen Verkehrs- und Handelsknotenpunkt für Kohlen, Holz, Schotter und andere Baumaterialien und das angrenzende Sande zum Wohnort für viele der mit dem Bau beschäftigten Arbeiter. 1864 kamen Sande und Lohbrügge zu Preußen. Die Zollbeschränkungen zum hamburgischen Bergedorf wurden gelockert.



Abbildung 11: Arbeiter_innen vor dem Eisenwerk Bergedorf in den 1920er Jahren (Quelle: W. Reins, Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Abbildung 12: Kolonialwarenhändlerfamilie im Klapperhof (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Unter diesen günstigeren politischen Bedingungen siedelten sich 1869 die Bergnersche Eisengießerei und Maschinenfabrik und 1883 die Nagelfabrik Bergedorf in Sande an. Die Bevölkerungszahl stieg stetig. Arbeiter, Handwerker und Händler bezogen Katen und zweigeschossige Wohnhäuser, von denen Beispiele im heutigen Klapperhof erhalten sind (Seemann 1997: 156). Aber auch bürgerliche Schichten ließen sich in Sande nieder. In der Waldstraße, dem heutigen Höperfeld, wurden zu Beginn des 20. Jahrhunderts mehrere Villen als Zweifamilienhäuser gebaut, und der Direktor des Eisenwerkes, Wilhelm Bergner, ließ sich nah der Fabrik am Ufer der Bille, eine Villa errichten.



Abbildung 13 Interviewfoto Höperfeld am 20.4.2012

Abbildung 14: Bergnersche Villa an der Bille (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Besonders um die heutige Alte Holstenstraße und die heutige Lohbrügger Landstraße siedelten sich Geschäfte, Gastronomie und Vergnügungsbetriebe an. In unmittelbarer Nähe zu Bahnhof und Zollstation standen das Gasthaus Holsteinischer Hof, weiter oben in Richtung Marktplatz der Gasthof Stadt Schleswig und am oberen Ende der heutigen Alten Holstenstraße der Sander Gasthof sowie gegenüber die ESP-Diele. Gaststätten wie der Schwarze Walfisch oder das Gasthaus Eckermann wurden auch für politische Veranstaltungen

genutzt (Simon 1999: 30-37). Weitere Lokale lagen an der heutigen Lohbrügger Landstraße im Grünen wie der 1900 erbaute Schützenhof (Seemann 1997: 158) oder das Hotel Boberger Höhe. Die Gasthäuser waren wichtige Treffpunkte für die Bevölkerung, die sich nicht nur zum Tanzen oder Glücksspiel dort traf, sondern auch Gottesdienste oder politische Versammlungen dort abhielt (Simon 1999: 30-37; dies. 2000: 107-127).

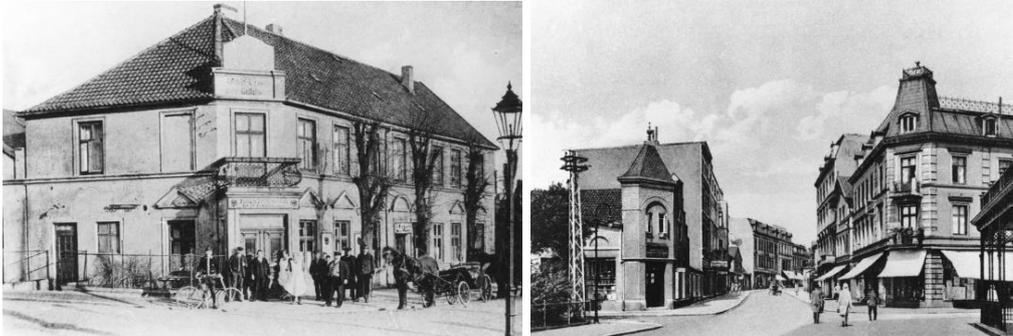


Abbildung 15: Gaststätte Eckermann an der damaligen Waldstraße um 1900 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Abbildung 16: Zollhaus von Sande um 1900 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Nach einem Brand im Waldgebiet Sander Tannen im Jahr 1892 wurde auf dem frei gewordenen Gelände die Erlöserkirche als Gotteshaus für die anwachsende evangelische Gemeinde errichtet (Seemann 1997: 159). Der zugehörige Friedhof wird heute als Parkanlage genutzt. An den engagierten Stifter, den Fabrikherren des Eisenwerks, Wilhelm Bergner, erinnert das Mausoleum auf dem Gelände. 1894 wurden Lohbrügge, Boberg und Sande, die bis dato zur Pfarrkirche in Steinbek gehört hatten, zu einer eigenständigen Kirchengemeinde zusammengefasst (dies: 154). Die Vereinigung zur religiösen Gemeinde ging dem politischen Zusammenschluss der Dörfer voraus.

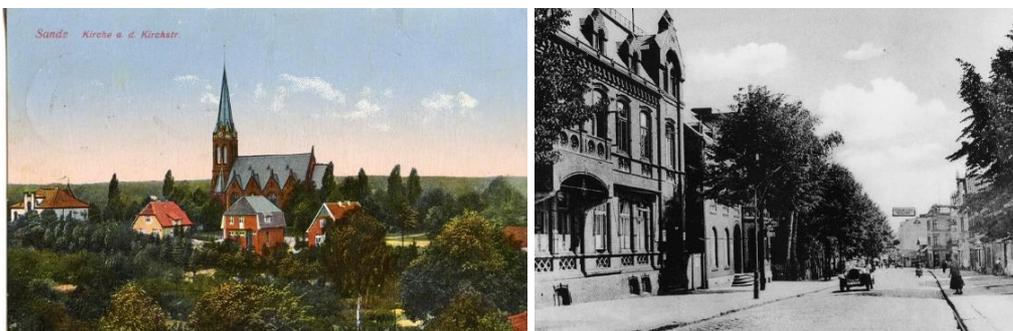


Abbildung 17: "Sande: Kirche a. d. Kirchstraße": Postkarte der Erlöserkirche (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Abbildung 18: Gemeindehaus um 1938, heutiges Kulturzentrum LOLA (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Ein Jahr später, 1895, wurden zunächst Lohbrügge, Ladenbek und Sande politisch zur Großgemeinde Sande zusammengelegt. Diese erlangte 1897 Unabhängigkeit vom Amt Reinbek und bezog 1904 ein neu gebautes Gemeindehaus an der heutigen Lohbrügger Landstraße 8 (dies: 154), in dem Gebäude heute das Kulturzentrum „LOLA“ untergebracht ist.

Mit dem Wachstum Sandes setzte ein Ausbau der Infrastrukturen ein. Ab 1903 wurde die Gemeinde ans Netz des Bergedorfer Gaswerks angeschlossen (Seemann 1997: 147-149). Ab 1905/1906 gab es Versorgung mit fließendem Wasser. In „Wasser für Sande“ schildert Geerd Dahms die Inbetriebnahme von Wasserwerken und Wasserturm (Dahms (Hg.) 1987). Der als „Sander Dickkopp“ bezeichnete Wasserturm wurde 1907 fertiggestellt und auch als Aussichtsturm und Ausflugslokal genutzt (ebd: 73-76). Nach verschiedenen Anbauten und Erweiterungen wurde in Sande 1885 ein Schulbau errichtet und 1895 durch ein Mädchenschulhaus ergänzt. Doch der Platz reichte nicht für die wachsende Schülerschaft. Nach mehreren An- und Umbauten wurde 1932 der Schulpalast des Hamburger Architekten Meves eingeweiht, in dem heute die Schule Leuschnerstraße untergebracht ist (Ulmer 2000: 128-146).



Abbildung 19: Wasserturm Sander Dickkopp am 17.4.2014

Abbildung 20: Schule Leuschnerstraße am 29.4.2017

Die infrastrukturelle Ausstattung der Gemeinden spielte für die Bevölkerung eine wichtige Rolle bei der Frage, ob die Gemeinde Eigeninteresse und Eigeninitiative an einem Anschluss an die besser versorgte Großstadt Hamburg zeigte. Vielfach waren es die nach 1919 sozialdemokratisch regierten Gemeinden, die sich aktiv dafür einsetzten:

Die negativen Auswirkungen der Grenze zwischen Preußen und Hamburg waren für die Arbeiterschicht besonders spürbar gewesen. Zahlreiche Arbeiter waren in Hamburg tätig, wohnten aber in den umliegenden preußischen Gemeinden und Städten. Hier mussten Sie sich häufig mit ungünstigeren Bedingungen bei der Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, der Abwasserbeseitigung, der Schulausbildung, der Verkehrsanbindung und anderen Infrastruktureinrichtungen begnügen, obwohl das in vielerlei Hinsicht besser ausgestattete Hamburger Staatsgebiet in unmittelbarer Nachbarschaft lag. Die Erweiterung Hamburgs hätte daher für diesen Personenkreis eine Angleichung und damit eine deutliche Verbesserung der Lebensverhältnisse gebracht.

(Martens 2002: 29)

Nach der religiösen Vereinigung der drei Dörfer waren 1895 zunächst Sande und Lohbrügge gemeinsam mit Ladenbek zur Gemeinde Sande zusammengelegt worden. Bei der Erweiterung um Boberg 1929 wurde der Name der Großgemeinde „Sande“ in Frage gestellt, obwohl das Dorf Sande mehr Einwohner hatte und wirtschaftlich sowie infrastrukturell weiter entwickelt war als die beiden anderen.

Der Geograph Werner Janza schildert den Namensgebungsprozess:

1894 [*beschlossen*] die Gemeindevertreter von Lohbrügge und Sande die politische Zusammenlegung beider Ortschaften [...]. Allerdings konnte man sich nicht auf einen Namen einigen. 'Lohbrügge' oder 'Sande' war die Frage. Schließlich bestimmten die schleswig-holsteinischen Behörden 1895, daß die zusammengelegten Gemeinden den Namen 'Sande' führen sollten. Mit dieser Entscheidung wollten sich die Lohbrügger jedoch nicht abfinden. Es folgten Eingaben, Proteste und ganze Streitschriften, wie die von Pastor Marnitz 1913 (1). Erst im Jahre 1929 hatten diese Proteste Erfolg. Damals wurde die 'Großgemeinde Lohbrügge' geschaffen, die außer Lohbrügge und Sande noch Boberg in sich vereinigte. Der alte Name hatte sich durchgesetzt.

(Janza 1961: 23)

Symbolisch wurde argumentiert, dass Lohbrügge der ältere Name und Sande historisch als dessen Ortsteil ausgewiesen sei, pragmatisch damit, dass es im Deutschen Reich zu Zeiten der Weimarer Republik bereits zwei weitere Orte mit dem Namen Sande gab (Langhammer/Thienel 1999: 25-26). Das brachte unter anderem Probleme bei der Postzustellung mit sich. So wurde die Gemeinde 1929 in Großgemeinde Lohbrügge umbenannt. Mit dem Groß-Hamburg-Gesetz von 1937, auf das im Folgenden noch eingegangen wird, wurde die Großgemeinde zum Hamburger Stadtteil (Seemann 1997: 147-149).

2.2 Lohbrügge als Hamburger Stadtteil

Die preußische Landgemeinde Lohbrügge wurde 1938 mit der Umsetzung des Groß-Hamburg-Gesetzes von 1937 zum Hamburger Stadtteil. Die Kontexte dieses Verwaltungsaktes, der zahlreiche Verschiebungen im Verhältnis von Lohbrügge

zu den Nachbargemeinden, zu Bergedorf und zu Hamburg zur Folge hatte und seither konstant geblieben ist, werden hier zunächst erläutert. Die Auswirkungen der Machtübernahme der Nationalsozialisten, des Zweiten Weltkrieges und der nachfolgenden Re-Organisation für Bevölkerung und Stadtteilgestalt Lohbrüggens werden anschließend dargestellt.

2.2.1 Verlust der Eigenständigkeit einer preußischen Landgemeinde: Das Groß-Hamburg-Gesetz

Das Groß-Hamburg-Gesetz wurde 1937 unter nationalsozialistischer Herrschaft realisiert. Mit ihm wurden neben den preußischen Städten Altona, Harburg-Wilhelmsburg und Wandsbek auch zahlreiche preußische Landgemeinden wie neben Lohbrügge auch Rahlstedt und Billstedt nach Hamburg eingemeindet.

Der Begriff „Groß-Hamburg“ kam jedoch schon um 1910 auf und war zunächst nicht näher definiert (Martens 2002: 26). Grundsätzlich bezieht er sich auf die Interessen des Stadtstaates an der Vergrößerung seines Gebietes einmal für den Hafenausbau und zum anderen für die Vergrößerung des Wohnraums für die stark anwachsende Bevölkerung (Johe 1988: 9-12). Zu Beginn des Ersten Weltkriegs rechnete man in Hamburg mit einem Sieg des Deutschen Reichs und erhoffte sich, dass mit veränderten Grenzziehungen das Land Preußen Gebiete an Hamburg abtreten würde. Ein später aufgegebener Plan von 1919 zeigt einen Bereich von zwanzig bis dreißig Kilometern zu beiden Seiten der Elbmündung, welcher Winsen, Harburg, Stade, Neuhaus, Hadel und Cuxhaven im Süden sowie Bergedorf, Pinneberg, Steinburg und das südliche Dithmarschen nördlich des Flusses umfasst. Er wurde etwa vom Vorsitzenden des Arbeiter- und Soldatenrates, Dr. Heinrich Laufenberg, unterstützt (Martens 2002: 27-29).

Die Hamburger Baudirektoren um Fritz Schumacher strebten mit dem Groß-Hamburg-Projekt von 1919 eine kleinere Lösung an, die innerhalb des Stadtstaats nicht nur von der regierenden, demokratisch gewählten Sozialdemokratischen Partei, sondern auch von weiten Teilen der Deutschen Demokratischen Partei, der Deutschen Volkspartei und des Hamburgischen Wirtschaftsbunds unterstützt wurde. 1921 druckte der Hamburger Senat eine Denkschrift, in der er die Eingemeindung von Altona, Wandsbek, dem Gebiet um die Walddörfer und dem Geestrücken zwischen Horn und Bergedorf empfahl und Harburg eine Eingemeindung anriet. Gegenleistungen für Preußen waren nicht vorgesehen. Das Land hatte kein Interesse daran, seine wirtschaftsstarken Städte und Gemeinden an Hamburg abzutreten und die damit verbundenen Steuereinnahmen zu verlieren. Stattdessen bemühte es sich, diese zu stärken, beispielsweise durch

die Gründung von Großgemeinden. In diesem Kontext steht auch der Zusammenschluss der Gemeinde Sande mit Boberg zur Großgemeinde Lohbrügge (Martens 2002: 28-34). Trotz massiver reichsweiter Kampagnen der Hamburger (Johe 1988: 18-24) kam es zu keiner grundlegenden Einigung bezüglich der politischen Einteilung. Allerdings wurde 1928 eine „Hamburgisch-Preussische Hafengemeinschaft“ gegründet, wodurch sich die wirtschaftliche Zusammenarbeit der Länder verbesserte (Bielfeldt 1980: 44-48).

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten bemühte sich die neue Hamburger Führung um Bürgermeister Carl Vincent Krogmann und Reichsstatthalter Karl Kaufmann weiterhin um Gebietserweiterungen, war aber beim Reichsinnenminister Wilhelm Frick, der auch preußischer Innenminister war, nicht erfolgreich. Dieser berief sich in einem Rundschreiben auf die nationalsozialistische Ideologie, der eine weitere Verstärkung zuwider lief. Während Frick bei Adolf Hitler an Einfluss verlor, konnten die Hamburger Hermann Göring, der 1936 zum Beauftragten für den Vierjahresplan ernannt worden war, im Rahmen eines privaten Treffens für ihr Vorhaben gewinnen.

Als dieser Hamburg in wirtschaftlichen Angelegenheiten unterstützte, schwenkte auch Frick um und empfahl die Eingemeindung. Mit dem Groß-Hamburg-Gesetz vom 26. Januar 1937 kam auch die preußische Landgemeinde Lohbrügge zu Hamburg. 1938 wurden alle Städte und Gemeinden auf hamburgischem Gebiet zu einer Einheitsgemeinde zusammengefasst (Martens 2002: 35-45).

Das Groß-Hamburg-Gesetz beseitigte die z.T. Jahrhunderte alte, vorher durch eine Landes- und Zollgrenze dokumentierte Trennung der eng benachbarten Orte Bergedorf und Lohbrügge. Dabei verloren Bergedorf, seit 1275 Stadt, immerhin 663 Jahre lang, und Lohbrügge, vorher im Kreis Stormarn, ihre gemeindliche Selbstständigkeit.

(Boehart 2006: 23)

Hamburg verlor seinen Status als Land und bildete einen staatlichen Verwaltungsbezirk höchster Ordnung. Während es zunächst in zehn Kreise unterteilt war, wurden nach dem Zusammenbruch der Verwaltung in Folge der Bombenangriffe von 1943 stattdessen 23 dezentrale Ortsamtsbezirke eingerichtet. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs empfahl der ehemalige Präsident des Deutschen und Preußischen Städtetags die Einrichtung von sieben Bezirken mit gewählten Bezirksausschüssen, den heutigen Bezirksversammlungen (Martens 2002: 35-45). Während die Kreise und späteren Bezirke Hamburgs seit 1937 bis heute auf unterschiedliche Weise zugeschnitten wurden, sind das Gebiet des derzeitigen Bezirks Bergedorf und die Lage Lohbrüggens darin weitgehend geblieben.

2.2.2 Bauliche Kontinuitäten und Bevölkerungswandel: Die 1930er bis 1950er Jahre

Nach der Darstellung der Veränderungen der Verwaltungsstrukturen geht es nun um Politik, Bevölkerung und Stadtentwicklung in Lohbrügge während der NS-Zeit und im Anschluss an den Zweiten Weltkrieg.

Bergedorf, das über vierhundert Jahre gemeinsam von Lübeck und Hamburg verwaltet worden war, wurde 1868 von Lübeck an Hamburg verkauft (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 26-27; 52). Während Lohbrügge bereits vor dem Zusammenschluss wirtschaftlich eng mit Bergedorf verflochten war, änderte sich das Verhältnis der Orte mit der Umsetzung des Groß-Hamburg-Gesetzes. Als Teil der Stadt Hamburg wurde Lohbrügge 1938 der Hauptdienststelle des Kreises Bergedorf und 1949 dem Bezirksausschuss Bergedorf untergeordnet (Martens 2002: 42-44).

Der Machtübernahme der Nationalsozialist_innen 1933 gingen Propagandaveranstaltungen wie glanzvolle Paraden ebenso wie Störmanöver bei öffentlichen Veranstaltungen, Überfälle auf Amtsträger_innen und Morde an politischen Gegner_innen voraus. Bei der Reichstagswahl erlangte im hamburgischen Bergedorf die NSDAP gemeinsam mit der Kampffront Schwarz-Weiß-Rot die Mehrheit und zwang den sozialdemokratischen Bürgermeister Friedrich Frank durch Gewaltandrohung zum Rücktritt. Albrecht Dreves wurde sein Nachfolger. Im preußischen Lohbrügge lag die SPD mit 45% der Stimmen vor der NSDAP mit gut 32%. Der nationalsozialistische Landrat des Kreises Stormarn setzte jedoch Gemeindevorsteher Curt Böhme ab und ernannte stattdessen das Parteimitglied Friedrich Gravemeyer (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 113-129). Die SA nahm den „Sander Dickkopp“ als Sturmlokal (Dahms (Hg.) 1987: 76-78). Das sozialdemokratische „Bergedorf-Sander-Volksblatt“ wurde verboten, politische Gegner_innen ihrer Ämter enthoben, oft verhaftet oder in Konzentrationslager (KZ), transportiert und ermordet. Den wenigen jüdischen Familien, die überwiegend um das Bergedorfer Zentrum und die Alte Holstenstraße in Lohbrügge angesiedelt waren, wurde nach und nach ihre Existenzgrundlage entzogen. Während einigen die Flucht gelang, wurden andere in verschiedenen Konzentrationslagern ermordet (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 113-129; George/Oldenburger 1995: 31-32).

Im Kreis Bergedorf wurde 1938 zunächst als Außenstelle des KZs Sachsenhausen das KZ in Neuengamme errichtet. Die Häftlinge kamen an den Bahnhöfen Curslack oder Bergedorf an und mussten, bis 1943 ein Gleisanschluss verlegt

wurde, zu Fuß ins Lager weiterlaufen. Zahlreiche Firmen in der Umgebung waren mit dem KZ wirtschaftlich verflochten (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 140-143).

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs gewann die Rüstungsindustrie an Bedeutung. Die großen Betriebe waren aber eher in der Umgebung, vor allem in Düneberg, Krümmel und Glinde, ansässig. In Bergedorf spielte diese Branche eine geringere Rolle, obwohl fast alle Firmen „kriegsrelevante“ Produkte in ihr Programm aufnahmen. Neben den Häftlingen des KZs gab es Tausende zivile Zwangsarbeiter_innen und Kriegsgefangene, die in diesen Betrieben ebenso wie in den Betrieben und auf den Höfen in den Vierlanden eingesetzt wurden (ebd. 132-140).

Vor größeren Schäden infolge der Bombenangriffe der Alliierten blieben Bergedorf und Lohbrügge weitgehend verschont. In einer Chronik der Revierwache werden für Lohbrügge drei zerstörte Häuser und elf getötete Bewohner verzeichnet, die den Bomben zum Opfer fielen, während insgesamt etwa die Hälfte des Hamburger Wohnraums bei den Luftangriffen der Briten und Amerikaner, insbesondere im Sommer 1943, vernichtet wurde (Falkenhof 2002: 58). In Lohbrügge wurden Baracken als Notunterkünfte für ausgebombte Hamburger aufgestellt, beispielsweise zwischen Hindenburgstraße und Adolf-Hitler-Straße, die heute Riehlstraße und Lohbrügger Landstraße heißen (Clément 2002: 55). Während noch Ende der 1930er Jahre im damaligen Birkenweg (heute Röprade) und Buchenweg der „Deutsche Siedlerbund e.V.“ Eigenheime mit Gärten zur Selbstversorgung errichtete (Geschichts-AG Lohbrügge URL: 8.9.2016), wurde eine in der NS-Zeit geplante Siedlung für die Mitarbeiter der Reichsbahn in Boberg nicht realisiert (Clément 2002b: 198-202).



Abbildung 21: Interviewfoto Röprade am 2.9.2011

Nach Kriegsende unterstand Hamburg einer britischen Militärregierung. Im Vergleich zu Schleswig-Holstein und Niedersachsen musste es relativ wenige Flüchtlinge und Vertriebene aus den Ostgebieten des Deutschen Reiches aufnehmen und vergab bevorzugt Zuzugsgenehmigen an Antragssteller_innen,

die einen „Mangelberuf“ ausübten. Neben den ausgebombten Hamburgern mussten also auch Flüchtlinge und Vertriebene aus Schlesien, Ost- und Westpreußen, Sudetendeutschland und Pommern untergebracht werden. In Lohbrügge kamen diese zunächst in den vorhandenen und neu errichteten Barackenlagern unter, ehe ihnen allmählich Wohnraum zugewiesen wurde. Die Flüchtlinge und Vertriebenen organisierten sich in Landsmannschaften, zeigten Präsenz bei Festen oder unterstützten sich in ihren jeweiligen Netzwerken bei Wohnungssuche oder Hausbau. Es gab aber weder ganze Straßenzüge noch Siedlungen in Lohbrügge, die durch eine bestimmte Gruppe dominiert wurden. Die neu angesiedelten Menschen, die sich anfänglich noch Hoffnung auf eine Rückkehr machten, integrierten sich allmählich in den Stadtteil. Für Angehörige katholischen Glaubens wurde von 1952 bis 1954 die St. Christophorus-Kirche in der Riehlstraße errichtet. Bis zum Jahr 1950 stieg die Einwohnerzahl Lohbrüggens von 8.359 in 1933 und 9.203 in 1939 auf 15.081 an (Falkenhof 2002: 58-67).



Abbildung 22: Katholische St. Christophorus-Kirche am 12.4.2012

Abbildung 23: Interviewfoto Häuserzeilen zwischen Lohbrügger Landstraße und Marnitzstraße am 2.7.2011

Das Programm der Wohnungsabteilung Bergedorf für die Unterbringung der anwachsenden Bevölkerung lässt sich mit „Bauen, Bauen, Bauen“ zusammenfassen. Die 1922 gegründete Gemeinnützige Baugenossenschaft Bergedorf begann schon im Herbst 1944 mit der Errichtung von Wohnblöcken in Putzbauweise am Ladenbeker Furtweg und dem heutigen Dünenweg. Die 1948 gegründete Gemeinnützige Siedlungs- und Wohnungsbaugenossenschaft Bille baute 1949 32 Mietwohnungen in vier Reihenhauszeilen in Am Heidkamp, dem heutigen Richard-Linde-Weg, und 1951/52 96 im Richard-Linde-Weg und in der Marnitzstraße. Über den Bauverein Glaube und Tat wurden im Dünenweg, in der Sanmannreihe, dem Wohltorfkamp und An der Twiete 42 Reihenhäuser als Eigenheime errichtet, wobei die Eigentümer einen geringen Grundpreis zahlten und 3.000 Stunden Arbeitsleistung einbringen mussten. Zu den baulichen Folgen und dem Lebensgefühl in Lohbrügge resümiert Susanne Falkenhof:

Die beschriebene Bautätigkeit der Nachkriegszeit zeigt eine überwiegend zweigeschossige, zum Teil auch dreigeschossige Bauweise in Form von Wohnblöcken und Anlagen mit Siedlungscharakter. Die Devise lautete in dieser Zeit großer Wohnungsnot und schlechter wirtschaftlicher Lage, vor allem möglichst viele Wohnungen für möglichst wenig Geld zu bauen. Entsprechend ließ die Ausstattung nach heutigen Maßstäben zu wünschen übrig, bedeutete aber für viele der damaligen Mieter nach den Entbehrungen während des Krieges schon den puren Luxus. Allen beschriebenen Wohnungsbautätigkeiten war gemeinsam, dass sie nur mit der tatkräftigen Hilfe ihrer späteren Bewohner erfolgen konnten.

(Falkenhof 2002: 77)

Während wenige Kilometer entfernt große Gebiete Hamburgs zerstört wurden, blieb die Gestalt Lohbrüggens also weitgehend erhalten. Wie in der Weimarer Republik und zu Beginn der NS-Zeit wurden kurz nach dem Zweiten Weltkrieg weitere Wohnungen gebaut. Was sich jedoch verändert hatte, war die Menge und Zusammensetzung der Bevölkerung im Stadtteil.

2.3 Geplanter und gelebter Stadtteil: Die 1960er bis 1990er Jahre

2.3.1 Lohbrügge als Stadtentwicklungsprojekt

Während Bautätigkeiten bis Ende der 1940er Jahre in Lohbrügge in Reaktion auf aktuelle Entwicklungen umgesetzt und häufig durch das Engagement ziviler Akteure vorangetrieben wurden, setzte ab den 1950er Jahren eine koordinierte behördliche Stadtplanung und -entwicklung ein. Diese verfolgte in der Verkehrsplanung das Ziel einer autogerechten Stadt (vgl. Bardua/Kähler 2012), plante moderne Fußgängerzonen und Einkaufszentren in den Innenstädten (Denkhaus 1999: 132) und nahm beim Siedlungsbau den Gedanken der Funktionstrennung zwischen Wohnen und Arbeiten wieder auf (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 189). Das hatte für Lohbrügge tiefgreifende Folgen.

Schon Mitte der 1950er Jahre wurde die Bergedorfer Straße gebaut, die die alte Strecke der Bundesstraße 5, über Lohbrügger Landstraße und Alte Holstenstraße nach Bergedorf (und weiter in Richtung Berlin) ersetzte. Während der neuen B5 in Bergedorf ganze Straßenzüge zum Opfer fielen und der Widerstand entsprechend groß war, führte sie in Lohbrügge überwiegend durch bislang unbebautes Gebiet wie das Waldgebiet Sander Tannen. Für den Stadtteil bedeutete das eine Entlastung der viel befahrenen Straßen, die allerdings geringer ausfiel als erhofft (Langhammer/Thienel 1999: 27-29).



Abbildung 24: Postkarte "Hamburg-Lohbrügge" um 1955 mit der B5 als „Neue Umgehungsstraße Lohbrügge-Bergedorf“ (Quelle: Sammlung Bergedorfer Museumslandschaft)

Stärker spürbar waren die Eingriffe, die für die Verbreiterung der Straßen Sander Damm und Am Beckerkamp sowie den Bau von Ludwig-Rosenberg-Ring und Hein-Möller-Weg um die Alte Holstenstraße herum erfolgten. Bis 1970 wurden Am Beckerkamp die an die Straße angrenzenden Häuser aufgekauft, geräumt und abgerissen. Der Lohbrügger Marktplatz wurde verkleinert und durch den nunmehr vierspurigen Straßenzug vom Rest des Zentrums um die Alte Holstenstraße abgetrennt. Eine Verlegung auf den neu angelegten Sander Markt scheiterte jedoch am Widerstand von Marktbesckern und Bevölkerung. Der Sander Markt wird heute als Parkplatz genutzt (Bock/Bohnenstengel/Pries 2002: 78-85) und nur, wenn Veranstaltungen wie Jahrmärkte auf dem Lohbrügger Markt stattfinden, als Ausweichstandort für den Wochenmarkt gebraucht.

Während auf den Feldern um das frühere Dorf in Richtung Reinbek die Großwohnsiedlung Lohbrügge-Nord errichtet wurde, begannen 1965 die Planungen für die Umgestaltung des Zentrums. In diesem Zusammenhang wurde ein Bebauungsplan für die Alte Holstenstraße und die umliegenden Straßen erstellt, der diese zum Sanierungsgebiet erklärte und dort eine Veränderungssperre verhängte. Die Folgen für die Straße schildert Markus Denkhäus:

Bis Anfang 1971 befand sich der größte Teil der Westseite [der Alten Holstenstraße] im Eigentum der [Hamburger] Maklerfirma [Hermann Friedrich] Bruhn, die den Mietern der Grundstücke kündigte. Nachdem diese ausgezogen waren, fanden Gastarbeiter mit kurzfristigen Mietverträgen hier eine vorübergehende Bleibe. Durch die hohe Fluktuation der Mieter in Verbindung mit der verhängten Veränderungssperre traten

nun an den Gebäuden starke Abnutzungserscheinungen auf, die von der Baubehörde als Argument für die Unbewohnbarkeitserklärung herangezogen wurden. Diese Häuser dienten anschließend Obdachlosen als Unterschlupf.

Die Alte Holstenstraße 'verslumte'

In der Folge beantragte der Makler Bruhn den Abriß vieler Gebäude, der ihm auch regelmäßig genehmigt wurde. Im Zuge dieser gezielten Abrißpolitik entstanden im einst geschlossenen Bauensemble Alte Holstenstraße „Zahnlücken“. Dies wiederum bewirkte, daß die Straße als Einkaufsstraße immer unattraktiver wurde und viele Geschäftsbesitzer entweder umsiedelten oder ganz aufgaben.

(Denkhaus 1999: 133-136)

Ende 1971 übernahm die Neue Heimat Nord das „Projekt Einkaufszentrum Alte Holstenstraße“ von der Firma Bruhn. In der Folge wurden verschiedene neue Bebauungspläne vorgestellt, die in Politik und Bevölkerung heftig umstritten waren. Erst 1978 wurde die Veränderungssperre aufgehoben. Anlieger konnten ihre Immobilien wieder sanieren. Der allmähliche Ausbau der Alten Holstenstraße durch die Projektentwickler der Neuen Heimat Nord begann. Von den überdimensionierten Plänen für einen „Einkaufskomplex“ mit der ganzen Straße als überdachter klimatisierter Passage wurde nur das Suba-Center tatsächlich gebaut, welches heute Marktkaufcenter heißt. Die letzte Baulücke wurde mit der Fertigstellung des Medical Centers an der Ecke zum Sander Damm 1993 geschlossen (Denkhaus 1999: 132-147).



Abbildung 25: Interviewfoto Lohbrügger Seite der Alten Holstenstraße mit Marktkaufcenter (mittig) am 9.4.2011

Abbildung 26: Alte Holstenstraße aus Richtung des Lohbrügger Marktes mit Praxis Klinik Bergedorf am 6.4.2011

In unmittelbarer Umgebung errichtete die Neue Heimat Nord entlang des neu gezogenen Ludwig-Rosenberg-Rings auf dem Gelände des Bergedorfer Eisenwerkes die Wohnanlage Billebogen (Denkhaus 1999:141-144). Das Eisenwerk war Ende der 1960er Jahre nach Glinde verlegt und die Lohbrügger Gebäude bis 1974 abgerissen worden (Böhning/Pries/Seidensticker 2002: 91-92).



Abbildung 27: Wohnanlage Billebogen im Abschnitt am Ludwig-Rosenberg-Ring am 12.7.2011

Den flächenmäßig größten Eingriff stellte die Errichtung des neuen Wohngebiets Lohbrügge-Nord auf 215 ha Baufläche ab 1960 dar. „Auf der grünen Wiese“ hieß in diesem Fall auf den früheren Ländereien der Lohbrügger Bauernfamilien.

Ende der 1950er Jahre wuchs das Interesse des Hamburger Senats an Grundstücken in Lohbrügge. Eine neue Siedlung sollte gebaut werden. Zunächst waren die Lohbrügger Bauern sich einig: das Dorf sollte erhalten und kein Hof verkauft werden. Doch der Hamburger Senat stand aufgrund der Wohnungsnot unter hohem politischen Druck. Makler wurden von Hof zu Hof geschickt, um Kaufangebote für die Höfe samt Ländereien abzugeben. Zunächst widersetzten sich die Hofbesitzer gemeinschaftlich, bis Schließlich ein Landwirt nicht widerstehen konnte und heimlich seine Unterschrift unter den Verkaufsvertrag setzte. Damit leitete er das Ende des Dorfs Lohbrügge ein, denn die anderen Landwirte schlossen sich an. (Böhning/Pries/Seidensticker 2002: 87-88)

Das Dorf Lohbrügge verschwand. Allein der Sanmann'sche Hof hielt noch bis 2006 stand (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 192). Die Ziegeleien Stock, Siemers und Diercks wurden abgerissen und ihre Tongruben zugeschüttet. Auf den so gewonnenen Flächen wurde das Grüne Zentrum als Parkanlage für das neue Wohngebiet angelegt (Böhning/Pries/Seidensticker 2002: 90).

Unter der Leitung der Neuen Heimat Nord waren vierzehn Trägergesellschaften ebenso wie private Bauherren mit dem Bau des Wohngebiets befasst. Die Konzeption beschreiben Böhning/Pries/Seidensticker:

Bei der Planung wurden, unter Berücksichtigung der damals für den sozialen Wohnungsbau gängigen Wohn- und Bauformen, gemischte Bautypen vorgesehen: parallel verlaufende einzelne Zeilenbauten, Punkthochhäuser, Atrium- und Reihenhäuser sowie ein gegliedertes Gebäudeband.

Ungefähr ein Fünftel des Wohnraums war für Eigenheime in ein-, anderthalb- und zweigeschossiger Bauweise vorgesehen. Knapp die Hälfte der Wohnungen verteilte sich auf Mietobjekte in drei- oder viergeschossigen Häusern und etwa ein Viertel befand sich in sechs- bis neugeschossigen Häusern. Der übrige Mietwohnraum sollte in Hochhäusern realisiert werden.

(Böhning/Pries/Seidensticker 2002b:95)

Unter diesen Bauten fallen heute noch besonders zwei ins Auge: das Gebäudeband mit dem Namen Lindwurm und die fünf Hochhäuser. Die Wohnanlage Lindwurm mit 258 Wohnungen schlängelt sich entlang des Röpredders etwa 400 Meter lang hangaufwärts. Er wurde mit hellgrauen und dunklen Platten verkleidet, die heute teilweise von der Sonne verblichen sind. Trotz einer Sanierung der Außenanlagen im Jahr 2011 macht das Gebäude im Untersuchungszeitraum einen ungepflegten Eindruck.



Abbildung 28: Interviewfoto Wohnanlage Lindwurm am 27.6.2011

Abbildung 29: Wohnanlage Lindwurm am 2.9.2011

Die Hochhäuser in der Korachstraße, die auch als „Korachstraßenhäuser“, „Korachhochhäuser“, „Korachhäuser“ oder „Fünf Finger“ bezeichnet werden, (Q. am 13.8.2012; P. am 26.7.2012; O. am 12.6.2012; R. und S. am 19.8.2012)²¹ haben elf bis siebzehn Etagen. Seit dem Bau Ende der 1960er Jahre wurden sie mehrfach saniert. 1995 bis 1999 stattete die betreibende GWG, Gesellschaft für Wohnen und Bauen mbH, ihre Dächer mit Solarpyramiden aus Sonnenkollektoren aus, welche den Häusern ihr heute charakteristisches Aussehen verleihen. (Lohbrügge 2002: 639) Im Untersuchungszeitraum 2011-2015 wurden die Fassaden neu gestrichen.

²¹ Im Folgenden wird der Begriff „Korachhäuser“ verwendet.



Abbildung 30: Korachhäuser in den 1980er Jahren (Quelle: Fritz Hamester, Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Abbildung 31: Interviewfoto Korachhäuser vom Reinbeker Redder aus am 2.9.2011

Lohbrügge-Nord war nicht als Satellitenstadt geplant, sondern sollte ein sich selbst versorgender Ortsteil mit diversen Einkaufs-, Freizeit- und Gemeinschaftseinrichtungen, ein „Markstein in der Entwicklung vom Wohnungsbau zum Städtebau“, werden (Albert Victor, Vorsitzender der Neuen Heimat Nord, zitiert nach Kultur- und Geschichtskontor 2012: 190).

1970 waren bereits 5.580 Wohnungen bezogen, daneben entstanden bis 1973 zahlreiche Gemeinschaftseinrichtungen: eine Oberschule, vier Volksschulen, eine Sonderschule, ein Jugendheim, zwei Kindertagesheime, ein Kleinkinderheim, zwei Alters- und Pflegeheime, eine Bücherhalle, zwei evangelische Kirchen, eine katholische Kirche, ein evangelisches Jugendzentrum, eine öffentliche Sportanlage sowie Schulsportplätze, sieben Ladenzentren und Einkaufszentren.

(Kultur- und Geschichtskontor 2012: 190)



Abbildung 32: Postkarte "Grüß aus Hamburg-Lohbrügge" um 1975 (Quelle: Sammlung Bergedorfer Museumslandschaft)

Insbesondere die Ladenzeilen und Einkaufszentren konnten sich langfristig nicht halten, wie am Beispiel des Einkaufszentrums im Rappoltweg deutlich wird.



Abbildung 33: Interviewfoto Einkaufszentrum Rappoltweg am 20.4.2012

Die letzte Bücherhalle Lohbrüggens in der Lohbrügger Landstraße wurde gemeinsam mit vielen anderen Hamburger Stadtteilbüchereien Mitte der 1990er Jahre geschlossen (Wikipedia: Hamburger Bücherhallen URL 26.5.2016). Einige Standorte werden allerdings heute einmal wöchentlich durch den Bücherbus angefahren (Hamburger Bücherhallen URL 13.5.2016)²².

Im Grünen Zentrum als der zentral gelegenen Parkanlage konnten nicht alle Projekte realisiert werden. Ein geplantes Freibad etwa wurde nie gebaut. In dem langgestreckten Gebiet gibt es mehrere Teiche, verschiedene Spiel- und Sportplätze, eine Rodelbahn, einen Minigolfplatz und eine Vogelvoliere.



Abbildung 34: Blumenrabatte im Grünen Zentrum am 20.4.2012

Abbildung 35: Ziegelteich im Grünen Zentrum am 20.4.2012

²² Die Bücherhalle Bergedorf, die ab den 1970er Jahren in und in unmittelbarer Umgebung des Einkaufszentrums CCB, City Center Bergedorf, platziert war, bezog 2015 den aktuellen Standort in der Alten Holstenstraße 18 (Bücherhallen Hamburg URL 13.5.2016).

Gleichwohl fiel das Resümee zu Lohbrügge-Nord in „850 Jahre Bergedorf“ hart aus: „Trotz dieser Vielfalt hat sich Lohbrügge-Nord entgegen dem ursprünglichen Plan über die Jahre zu einer Schlafstadt mit verschiedenen sozialen Problemen entwickelt.“ (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 190).

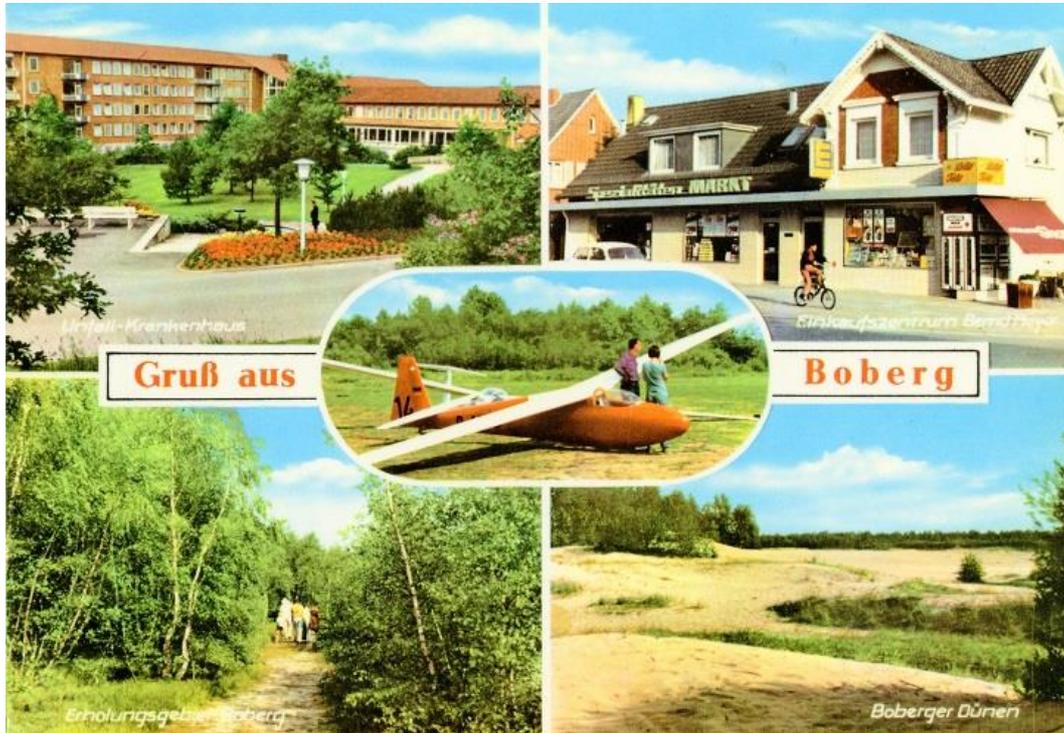


Abbildung 36: Postkarte "Gruß aus Boberg" um 1985 (Quelle: Sammlung Bergedorfer Museumslandschaft)

Ende der 1990er Jahre wurde ein weiteres großes städtebauliches Projekt in Lohbrügge begonnen, der Dorfanger Boberg. In einer Publikation mit dem bezeichnenden Titel „Dorfanger Boberg. Ein urbanes Quartier am Stadtrand“ sind die Intentionen der herausgebenden HPE Hanseatische Wohnbau GmbH und der Planungsgruppe Professor Laage dargelegt (HPE/PPL: 2001). Harald Bodenschatz schildert in seinem Beitrag „Zur Karriere von Suburbia in Deutschland“ die Entwicklung von Vorstädten in Deutschland im historischen Überblick. In diesem Zusammenhang führt er die Ziele der Planer des Dorfangers aus und bewertet ihre Umsetzung in Bezug auf das noch im Entstehen begriffene Quartier zu beiden Seiten der Straße Heidhorst. Diese Ziele sind „Prozesshaftigkeit“, „soziale Mischung“, „Nutzungsmischung“, „relativ hohe bauliche Dichte“, „Dominanz des Städtebaus über die Architektur“, „Variation der Architektur“, „Ausdifferenzierung des Grüns“, „Vernetzung mit der übrigen Stadt“, „Herausbildung eines Zentrums“, „ökologische Dimension“ und „Förderung einer Gemeinschaft“ (Bodenschatz 2001: 10-22). Zu den „Akteuren“ äußert er sich:

Der Dorfanger Boberg ist ein Produkt privaten Städtebaus. Die Initiative für das städtebauliche Konzept ging von einem Developer aus, der allerdings bei der öffentlichen Hand weitgehende Zustimmung fand. Denn dieser war aus steuerlichen Gründen daran gelegen, daß stadtmüde Hamburger nicht die Stadtgrenze überschreiten. Im Detail zeigt die Public Private Partnership allerdings noch Reibungsverluste.

(Bodenschatz 2001: 18)

In dieser Beschreibung ist implizit schon enthalten, in welchem Rahmen die „soziale Mischung“ der Siedlung gedacht ist, die nach Bodenschatz mit einem Angebot an Eigenheimen verschiedener Preisklassen gelungen ist. Es geht um eine eher finanzstarke Klientel, die auf Hamburger Grund und Boden gehalten werden soll.



Abbildung 37: Interviewfoto Einkaufszentrum Dorfanger Boberg am 27.6.2011

Abbildung 38: Straße Boberger Anger am 27.6.2011

Während für Bodenschatz die meisten Ziele zufriedenstellend erfüllt wurden, kritisiert er einzig die Vernetzung mit der übrigen Stadt:

Um das Patchwork der suburbanen Landschaft zu überwinden, ist eine Vernetzung von Siedlungen mit dem Umfeld wünschenswert – durch Stadtstraßen wie einem öffentlichen Nahverkehr. Der Dorfanger Boberg ist bislang durch Autobusse nur unzulänglich mit der Innenstadt verbunden. Das Auto bleibt das zentrale Mobilitätsmedium. Die Siedlung ist städtebaulich an Hauptverkehrsstraßen angehängt, insbesondere an die vielbefahrene B5, aber auch am Reinbeker Redder und an der Straße Heidhorst. Sie bleibt im wesentlichen eine Insel, die durch den durchgehenden Puffer der Ausgleichsflächen im Norden noch unterstrichen wird.

(Bodenschatz 2001: 21)

Auch bei der Herausbildung eines Zentrums sieht er Schwächen, weil die Teilbereiche zu beiden Seiten der Straße Heidhorst „nicht ganz überzeugend miteinander verbunden“ sind und auf dem zentralen Platz das „Zusammenspiel zwischen der Schule, dem Gebäudekomplex Gemeinschaftshaus/Kindergarten und dem augenfälligen Blockheizkraftwerk“ für ihn nicht stimmig ist. „Auffallend ist

auch, daß das Einkaufszentrum der neuen Siedlung den Rücken kehrt.“
(Bodenschatz 2001: 21).



Abbildung 39: Bürgerhaus Boberg am 27.6.2011

Abbildung 40: Rückseite des Wohngebietes Dorfanger Boberg am 27.6.2011

Lohbrügge-Nord und der Dorfanger Boberg sind zwei groß angelegte städtebauliche Projekte, die im Kontext ihrer jeweiligen Entstehungszeit betrachtet werden müssen. Während in der Kriegs- und direkten Nachkriegszeit die einfache Unterbringung der aufgrund von Zerstörung, Flucht und Vertreibung angewachsenen Bevölkerung in Lohbrügge im Vordergrund stand, wurde ab den 1960er Jahren systematisch versucht, Wohnraum im großen Stile zu schaffen und zu gestalten. Dabei wurde auch an die Versorgung mit Einrichtungen und die Schaffung der notwendigen Infrastrukturen gedacht. Der Dorfanger Boberg ist ebenfalls derartig ausgestattet, doch geht es bei dem Bau dieses Quartiers nicht um eine weite Kreise der Bevölkerung umfassende Wohnungsnot, sondern die Intention der Stadt Hamburg, Steuerzahler_innen mit dem Bedürfnis nach einem Eigenheim innerhalb der Stadtgrenze zu halten. Dem Bau der B5, den überambitionierten Plänen für die Alte Holstenstraße und der Errichtung des Quartiers Lohbrügge-Nord fielen das frühere Bauerndorf Lohbrügge ebenso wie die Ziegeleien, das Eisenwerk und zahlreiche Arbeiterkaten, Häuser und Villen im Bereich des früheren Sande zum Opfer. Der Dorfanger dagegen wurde tatsächlich auf der grünen Wiese gebaut.

2.3.2 Lohbrügge als Arbeits- und Ausbildungsort

Der Wandel der Gestalt des Hamburgers Stadtteils ging mit dem gesellschaftlichen Wandel einher. In den 1960er bis 1990er Jahren wurden nicht nur das frühere Dorf Lohbrügge und die Ziegeleien abgerissen und überbaut. Auch die Industriebetriebe, die das frühere Sande ausmachten, konnten sich langfristig nicht halten. Das Bergedorfer Eisenwerk wurde als Alfa-Laval Bergedorfer Eisenwerke nach Glinde verlegt, die Nagelfabrik in der heutigen Walter-Freitag-Straße stellte 1964 die Produktion ein. 1972 wurden die letzten Fabrikgebäude abgerissen (Böhning/Pries/Seidensticker 2002: 90). Die Situation des Einzelhandels um die Alte Holstenstraße, die Mitte der 1970er Jahre einen Tiefpunkt erreicht hatte, stabilisierte sich ab Mitte der 1980er Jahre allmählich. Der größte Arbeitgeber im Bezirk Bergedorf war die HAUNI, die 1946 von Kurt A. Körber gegründete Hamburger Universelle, die seit 1955 an der heutigen Kurt-A.-Körber-Chaussee angesiedelt ist, direkt angrenzend an Lohbrügge (Bergedorf 2002: 169). Im Stadtteil war und ist der größte Arbeitgeber das Berufsgenossenschaftliche Unfallkrankenhaus Boberg (Lohbrügge 2002: 637).



Abbildung 41: Berufsgenossenschaftliches Unfallkrankenhaus Boberg am 27.6.2011

Abbildung 42: Interviewfoto Gewerbegebiet Neuboberg am 20.4.2012

Gegenüber des Krankenhauses auf der anderen Straßenseite liegt das kleine Gewerbegebiet Bodestraße mit ca. 75 Betrieben überwiegend handwerklicher Ausrichtung und 3B Scientific, einer größeren Firma, die anatomische und biologische Modelle herstellt. Ein weiteres, noch kleineres Gewerbegebiet liegt im Havighorster Weg, nördlich des Reinbeker Redders an der Stadtgrenze (Lohbrügge 2002: 637-638). Insgesamt war und ist der Stadtteil im Verhältnis zu seiner Einwohnerzahl für relativ wenige Menschen auch ein Arbeitsort.



Abbildung 43: Grundschule Heidhorst am 27.6.2011

Abbildung 44: Schule Weidemoor am 27.6.2011



Abbildung 45: Hamburger Volkshochschule Bergedorf-Billstedt am 12.7.2011

Abbildung 46: Schule Leuschnerstraße am 6.4.2011

Dagegen kamen zu den zahlreichen Kindergärten und Schulen, die über die Jahre immer wieder umstrukturiert und reorganisiert wurden, Anfang der 1970er Jahre zwei weitere Bildungseinrichtungen. Die 1965 von Körber gegründete Ingenieurschule für Verfahrenstechnik und Tabak-Technologie wurde 1970 gemeinsam mit sechs höheren Fachschulen und drei Ingenieurschulen zur Fachhochschule Hamburg vereint, die seit 2001 HAW, Hochschule für Angewandte Wissenschaften, heißt. Der sogenannte „Campus Bergedorf“, der 1972 in die Lohbrügger Kirchstraße zog, ist der zweitgrößte der HAW (Herbst 2012: 80-84). Weiter zog die Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft Anfang der 1970er Jahre aus Reinbek in die Leuschnerstraße (Lohbrügge 2002: 637), und teilte als Johann-Heinrich-von-Thünen-Institut den Standort mit dem Zentrum für Holzwirtschaft der Universität Hamburg.



Abbildung 47: Johann-Heinrich-von-Thünen-Institut/Zentrum für Holzwirtschaft der Universität Hamburg am 20.4.2011

Abbildung 48: Campus Bergedorf der Hochschule für angewandte Wissenschaften am 26.8.2011

Mit zahlreichen Bildungseinrichtungen von Kindergärten über Universität bis hin zur Volkshochschule, von Einrichtungen für Menschen mit besonderem Bedarf bis zu Gymnasiast_innen, in Summe den meisten Bildungseinrichtungen im Bezirk, wurde Lohbrügge besonders ab den 1970er Jahren für viele Kinder, Jugendliche und Erwachsene (auch aus der Umgebung) ein Ausbildungsort.

2.3.3 Wohnen in Lohbrügge: Herkunft, Vorfinden, Sich Einrichten

Auch wenn im Quartier Lohbrügge-Nord statt der geplanten 20.000 Einwohner letztlich bis 1999 nur ca. 10.600 unterkamen (Böhning/Pries/Seidensticker 2002a: 97), wuchs (und wächst) Lohbrügge ebenso wie der gesamte Bezirk und die Stadt Hamburg.

1991 wurde in Bergedorf das „Überschreiten einer historischen Schwelle, dem Schritt zur Großstadt“, gefeiert, was Joachim Schmidt folgendermaßen beschreibt:

Im Frühsommer 1991 herrschte noch nach Feierabend Hochbetrieb in den Büros des Bergedorfer Einwohneramtes: Die Mitarbeiter machten freiwillige Überstunden, zählten, arbeiteten an Hochrechnungen und zählten noch einmal. [...]

Zwar hätte das statistische Landesamt den hunderttausendsten Bergedorfer ohnehin ermittelt - allerdings erst mit einem halben Jahr Verzug. Und darauf wollte niemand warten. Im August schließlich hatte das nervenzermürende Rechnen ein Ende: Die Bergedorfer Nummer 99.998, 99.999 und 100.000 meldeten sich im Einwohneramt an.

(Schmidt/Zapf 1993: 5)

Dieser Schritt war allerdings rein symbolischer Natur. Rechtlich änderte sich für den Hamburger Bezirk anders als für Städte, die diese Einwohnerzahl erreichen, dadurch nichts. Lohbrügge wuchs bis zum Jahr 2000 auf 36.763 Einwohner an, hatte sich also seit 1950 mehr als verdoppelt (Lohbrügge 2002: 634). Ein Wohnort

wurde es wie erwähnt in den 1940er und 1950er Jahren zunächst für ausgebombte Hamburger_innen und dann auch für Flüchtlinge und Vertriebene aus Schlesien, Ost- und Westpreußen, dem Sudetenland und Pommern. Die Sturmflut von 1962, von der Lohbrügge nicht direkt betroffen war, verstärkte noch einmal die Wohnungsnot im Hamburger Stadt-Raum.

[D]ie große Flutkatastrophe im Februar 1962 [...] forderte 317 Tote, machte 20 000 Menschen obdachlos und hat nach vorliegenden Schätzungen einen materiellen Schaden von annähernd 3 Milliarden DM verursacht. Die nach diesem Unglück durchgeführten umfangreichen Flutschutzmaßnahmen bewahrten die Hansestadt im Übrigen vor einer zweiten Katastrophe anlässlich einer noch höheren Sturmflut im Jahre 1976.

(Michalski 2010: 319)

Zudem kamen im Laufe der 1960er und 1970er Jahre sogenannte „Gastarbeiter_innen“ nach Hamburg:

[D]ie Hamburger Wirtschaft [*befand sich*] im Jahre 1961 trotz eines Anstiegs der Bevölkerung auf über 1,8 Millionen mit einer Arbeitslosenquote von 0,5 Prozent de facto im Zustand der Überbeschäftigung [...]. Die Folge war, dass Hamburger Unternehmen zusätzliche Arbeitskräfte nicht nur im Umland suchten, sondern darüber hinaus mehr und mehr Gastarbeiter aus dem Ausland einstellen mussten. Im Jahre 1968 betrug die Gesamtzahl der in Hamburg beschäftigten ausländischen Arbeitnehmer rund 28 000. Fünf Jahre später waren es 69 000, von denen fast 16 000 aus der Türkei, 14 000 aus Jugoslawien und jeweils rund 6 000 aus Portugal und Spanien kamen.

(Michalski 2010: 318)

Im Bezirk Bergedorf waren das vor allem Menschen aus der Türkei, mit der Deutschland 1961 ein Anwerbeabkommen unterzeichnet hatte. Während zu Beginn der 1960er Jahre noch davon ausgegangen worden war, dass die neuen Bürger_innen nach einigen Jahren in die Türkei zurückkehren würden, wurden über die Jahre viele Gastarbeiter_innen und ihre Nachkommen im Bezirk heimisch (Bezirksamt Bergedorf URL: 26.5.2016).

Die Hoffnungen und Erwartungen, welche die im Laufe der Nachkriegszeit aus dem Ausland, aus Deutschland, aus der Region und aus Hamburg hinzugezogenen Menschen insbesondere mit dem Neubaugebiet Lohbrügge-Nord verbanden, sind verschiedentlich dokumentiert. „Endlich hatten wir Platz, hatten ein Bad, Heizung, Warmwasser“, beschreibt eine Familie, die 1965 eine Wohnung in einem Mehrfamilienhaus im Fanny-David-Weg bezog, rückblickend ihr Hochgefühl, auch wenn das Leben an der Baustelle und der allmähliche Ausbau der Infrastrukturen zu Beginn anstrengend waren (Lohbrügge 2002: 632).

„Man kann hier gut wohnen mit einem bisschen Natur. Ich will meine Ruhe haben und keine Autobahn neben mir. Hier ist ein gutes Mischverhältnis

zwischen Dorf und Stadt. Die Verbindung von ruhigem Wohnen mit der Kleinstadt Bergedorf und guter Anbindung zur Großstadt finde ich gut.
[Hervorhebung im Original]
(Bock/Bohnenstengel 2002: 105)

erklärte die junge Bewohnerin eines Hochhauses 2002. Ein Ehepaar im Rentenalter, das seit 1977 im 11. Stock eines der Korachhäuser lebt, genießt neben der Ruhe die Aussicht, das Urlaubsgefühl und die gute Nachbarschaft:

„Der Bus fährt fast vor der Tür, es gibt einen Supermarkt in der Nähe und auch zu unserem Kleingarten haben wir es nicht weit. [...] Wir brauchen es ja nicht mehr so quirlig. Aber für junge Leute ist es vielleicht nicht mehr unbedingt das Richtige.“
(Rückert 2012: 46-48).

Die Zusammensetzung der Bewohnerschaft des Quartiers mit dem hohen Anteil an Sozialwohnungen sorgte jedoch auch für Konflikte:

„*Ich würde es gut finden, wenn die Gruppen besser gemischt werden*“, sagt Hella. Sie sieht ein Problem in der starken Konzentration verschiedener Nationalitäten auf bestimmte Siedlungen.
[Hervorhebung im Original]
(Bock/Bohnenstengel 2002: 105)

Zu den Veränderungen in der Bewohnerschaft im Quartier trug nicht zuletzt eine Gesetzesänderung im Jahr 1981 bei, die das Land Hamburg 1990 umsetzte, die Einführung einer Fehlbelegungsabgabe für den sozialen Wohnungsbau (Jaksch URL 26.5.2016).

Die Fehlbelegungsabgabe (später Ausgleichszahlung für Sozialwohnungen) ist eine Abgabe, die ein Mieter einer öffentlich geförderten Wohnung (Sozialwohnung) in Deutschland an eine Stadt oder Gemeinde entrichten muss, wenn seine finanziellen Voraussetzungen sich soweit verbessert haben, dass die Wohnung ihm eigentlich nicht mehr zusteht.
(Wikipedia: Fehlbelegungsabgabe URL 26.5.2016)

Die Folgen für Lohbrügge-Nord schildern Antje Bock und Kristina Bohnenstengel:

Der ehemalige Geschäftsführer der ‚Baugenossenschaft Bergedorf-Bille‘, die auch Häuser im Stadtteil gebaut hat, führt die Nichtanpassung der Einkommensgrenzen des sozialen Wohnungsbaus als Grund dafür an, dass die Zahl der Berechtigten für eine Sozialwohnung immer mehr abnahm. Durch den Anstieg des durchschnittlichen Jahreseinkommens und die fehlende entsprechende Anpassung waren immer mehr nur die Bevölkerungsschichten mit sehr niedrigem Einkommen berechtigt, Sozialwohnungen zu beziehen. Dadurch kann der Bau vieler Sozialwohnungen auf engem Raum zu Ghettobildung und sozialen Problemen führen, was in letzter Zeit immer häufiger zu beobachten ist. Dieser Effekt wurde durch die Fehlbelegungsabgabe verstärkt, der die langjährigen mittelständischen Mieter dazu bewog wegzuziehen.
(Bock/Bohnenstengel: 107-108)

Mit dem Fall der Berliner Mauer 1989 und der Wiedervereinigung 1990 kamen darüber hinaus Menschen aus der früheren DDR und den ehemaligen Ostblockstaaten nach Hamburg. In Bezug auf Lohbrügge-Nord lautet das Fazit des Geschäftsführers der Baugenossenschaft zur Einführung der Fehlbelegungsabgabe:

Nachgerückt [anstelle der langjährigen mittelständischen Mieter] sind meist Aussiedler (geschätzter Bevölkerungsanteil 20%), Ausländer (13%), Sozialhilfeempfänger (15%) und Arbeitslose (8,5%). Keine Arbeitsplätze. Keine Freizeiteinrichtungen. Keine Perspektiven für die Jugendlichen. [Hervorhebung im Original]
(Bock/Bohnenstengel: 107-108)

Nahe dem Quartier Lohbrügge-Nord, nördlich des Reinbeker Redders, wurde 1993 (bri URL: 26.5.2016) für Aussiedler_innen ein Pavillondorf aufgestellt, das Hirtenland, in das in Folge des Bosnienkrieges bald auch Asylbewerber_innen einzogen. Selbst die Bewohner_innen, deren Anträge auf ein Bleiberecht positiv beschieden worden waren, blieben hier manchmal mehrere Jahre wohnen, weil sie auf dem angespannten Hamburger Wohnungsmarkt Schwierigkeiten hatten, eine Wohnung zu bekommen (Ankommen 2003/2004).

Zum Wohnen in den Bereichen des früheren Sande, Heckkatzen, Ladenbek und Boberg mit einem höheren Anteil an Mehrfamilienhäusern, Reihenhäusern und Eigenheimen im selben Zeitraum ist die Quellenlage nicht ergiebig, obwohl auch hier die Einwohnerzahl anstieg. Auf den Dorfanger Boberg, mit dessen Bau 1997 begonnen wurde, wird im Weiteren noch eingegangen.

2.3.4 Leben in Lohbrügge: Freizeitorte und Szenen, Initiativen und Institutionen

Um Lohbrügge als Freizeitort attraktiv zu machen, hatten die Planer verschiedene Grünflächen bestehen lassen oder neu angelegt, das Grüne Zentrum, das Waldstück Sander Tannen und ganz besonders die großflächige Boberger Niederung, die von der Autobahn 1 (A1) im Westen, B5 und Boberg im Norden und dem Verlauf der Bille umrahmt wird. Hier liegt auch der Segelflugplatz, wo die Mitglieder des Hamburger Aero Clubs Boberg und des Hamburger Vereins für Luftfahrt bis heute ihr Hobby ausüben. Die Boberger Niederung mit der letzten noch erhaltenen Großen Boberger Düne und dem künstlich geschaffenen Boberger See wurde 1991 zum Naturschutzgebiet erklärt. 1996 baute der Naturschutzbund (NABU) hier ein Informationshaus (2002: 640-642). Im Unterschied zur weitläufigen Boberger Niederung erhielt das Grüne Zentrum eher

den Charakter eines städtischen Parks. In den Sander Tannen wurde die Gaststätte beim Wasserturm weiter betrieben und ab 1961 vom damaligen Pächter Willy Schmidt allmählich mit einem kleinen Streichelzoo mit Ponys, Zwergziegen, Esel, Hühnern und einem Papagei ausgestattet. Der Wasserturm wurde 1972 technisch überflüssig. Einige Jahre danach gab Schmidt altersbedingt Gastwirtschaft und Tierhaltung auf (Dahms 1987: 86-90). Seither gelang es keinem Pächter, das Lokal langfristig wieder zu beleben. Im durch die B5 abgetrennten Teil des Waldstücks am Billwerder Billdeich nahm der TSG Bergedorf 1860 Sportanlagen in Betrieb.

Die Vielfalt der Vergnügungsbetriebe um die Alte Holstenstraße und Lohbrügger Landstraße, die Monika Simon in „Kneipen, Pinten, Tanzlokale“ schildert (Simon 1999: 30-37), hatte unter den Entwicklungen im Zentrum Lohbrüggens bis Mitte der 1970er Jahre gelitten. Am historischen Standort des Kinos Holsten-Lichtspiele kamen im Neubau der 1980er Jahre die Hansa-Filmstudios unter (Langhammer 1999: 57), die heute noch dort sind. Auch ein Angebot an Gastronomie etablierte sich wieder:

Fast die ganze Palette internationaler Küche ist vertreten – nur die Zahl der Traditionsgasthäuser, dazu gehören der „Holstenhof“ und der „Schützenhof“ nimmt zum Bedauern vor allem der älteren Lohbrügger immer mehr ab.

(Lohbrügge 2002: 643)

Am Lohbrügger Markt 5 bezog die Kulturkneipe Spectrum das Haus des früheren Sander Arztes neben der Wache der freiwilligen Feuerwehr (Lohbrügge 2002: 633). In der Lohbrügger Landstraße etwa ließen sich mehrere griechische Lokale nieder. In Interviews und inoffiziellen Gesprächen wird außerdem von der Großraumdisco Indianapolis, kurz Indi, berichtet. Hier ist von den 1980er Jahren an bis 1992 auch eine Rollschuhbahn in Betrieb (Neff URL 30.5.2016).

Gerade aber zu der Zeit, als Lohbrügge-Nord und das Zentrum noch Bauprojekte waren, war es bürgerschaftliches Engagement, das den Stadtteil belebte. Aus einer Bürgerinitiative für die Befestigung eines Wanderweges im Neubaugebiet heraus wurde 1967 der Bürgerverein Lohbrügge gegründet. Hier organisierten sich alte und neue Bewohner_innen des Stadtteils. Die Vereinszeitung „Lohbrügger Warte“ wurde im September des gleichen Jahres erstmalig herausgegeben und 1971 in „Der Lohbrügger“ umbenannt. Sie erscheint immer noch und liegt an verschiedenen Orten im Stadtteil aus. Der Verein wuchs und bildete verschiedene Gruppen, die sich im Laufe der Jahre teilweise wieder auflösten oder neu gründeten. Die Hälfte von ihnen widmete sich sportlichen Tätigkeiten (Hamester URL 31.5.2016). Eine dieser Gruppen, die Lohbrügger Bürgerbühne, löste sich

1997 aus dem Bürgerverein, um selbst als eingetragener Verein das Theater am Neuen Weg in Bergedorf zu beziehen. Im eigenen Haus zeigt das Amateurtheater niederdeutsche Inszenierungen und spielt etwa Weihnachtsmärchen auf anderen Bühnen, wie dem Haus im Park in Bergedorf (Lohbrügger Bürgerbühne URL: 31.5.2016). Eine weitere Gründung aus dem Bürgerverein Lohbrügge heraus war das Parkantenhaus, eine informelle Einrichtung zur Kinderbetreuung im Grünen Zentrum, die 1969 gegründet und von 1999 bis 2004 auch vom Verein betrieben wurde (Hamester URL 31.5.2016). Diese von neuen und alten Bewohner_innen Lohbrüggens gegründeten Initiativen wurden zu Institutionen im Stadtteil. Ihre Initiatoren waren junge Familien, die dankbar für die neu gebauten Wohnungen waren und in Lohbrügge heimisch werden wollten.

Im Laufe der 1970er und 1980er Jahre wuchs eine Generation heran, für die die massive Wohnungsnot der 1950er und 1960er Jahre Vergangenheit war und die sich für ihre eigenen Belange engagierte. Diese fanden sie in der Gestaltung der Stadtplaner_innen nicht berücksichtigt. Insbesondere in Lohbrügge-Nord fehlten Treffpunkte für Jugendliche.

Die Ausgangssituation für die Jugendlichen beschreiben Ulf Paulsmeier und Susanne Raddatz:

Die Lohbrügger Jugendlichen konnten sich [...] nur auf öffentlichen Plätzen wie dem Marktplatz, zentralen Parkbänken oder Kinderspielplätzen treffen. Das führte zu Reibereien mit Nutzern und Anwohnern, doch Cafés und Kneipen waren zu teuer. Was fehlte, war ein spezieller Ort, an dem die Jugendlichen niemanden störten und sich auch mit wenig Geld in der Tasche treffen konnten. Lohbrügger Jugendliche waren es dann auch, die zu Beginn der 1970er Jahre auf die Einrichtung eines Jugendzentrums (JUZ) drängten. So entstand damals am Kurt-Adams-Platz das erste JUZ - das 'KAP'.

(Paulsmeier/Raddatz 2002:110)

Mit der Unterstützung des Pastors der Erlöserkirche, viel Eigenarbeit der Jugendlichen und Zuschüssen von Stadt und Land Hamburg eröffnete das KAP 1974 und musste nach einigen Schlägereien und der Zerstörung der Einrichtung 1975 wieder schließen. Nach weiterem Einsatz der Jugendlichen öffnete das KAP 1979 erneut die Türen. Ab 1981 richtete die Kirche einen Jugendtreffpunkt ein, der immer noch existiert. Während die Arbeit des KAP *„nicht das Ziel hatte, die Jugendlichen zum Gottesdienst zu bewegen, sondern hier einen Ort zu schaffen, an dem Kinder und Jugendliche, die Probleme in der Familie haben, aufgefangen, unterstützt und beraten werden [Hervorhebung im Original]“* (nach Paulsmeier/Raddatz 2002 : 113), setzte sich das Publikum im 1991 gegründeten Jugendkeller der Auferstehungskirche vorwiegend aus den Konfirmanden der Kirche und ihren Freunden zusammen (Paulsmeier/Raddatz 2002: 119).

1978 wurde auf private Initiative hin der Verein KORACHstraße e.V. gegründet, der drei Räume in einem Schulgebäude im Reinbeker Redder bezog. Während sich im KAP vorwiegend „Rocker“ trafen, war die KORA das Lokal der Punkszene, die sich in Hamburg neben Altona und St. Pauli in Bergedorf konzentrierte. Anfang der 1980er spalteten sich von dieser die Skins ab, welche von rechtsextremen Organisationen beeinflusst waren. Um die Auseinandersetzungen zwischen den Gruppen händeln zu können, wurden bis 1990 zwei feste Stellen für das Jugendzentrum eingerichtet. Die Punkkultur dominierte und die Konzerte zogen Besucher_innen aus ganz Hamburg und der Region an. Im Laufe der 1990er Jahre änderten sich Publikum und Ausrichtung der KORA. Nun kamen Skater, jüngere Punks und Jugendliche aus der Umgebung zusammen. Von diesen hatte etwa die Hälfte einen Migrationshintergrund, kam häufig aus Familien aus Polen oder den früheren Staaten der Sowjetunion. Als die Besucherzahl allmählich zurückging, wurde die KORA 2002 geschlossen (Paulsmeier/Raddatz 2002: 114-117).

Im Billebogen am Ludwig-Rosenberg-Ring gab es von 1982 bis 1996 das Fusselhaus, einen Freizeittreffpunkt für Jugendliche, dessen Räume seit 1996 vom Mädchentreff des Trägervereins Dolle Deerns e.V. Verein für feministische Mädchenarbeit genutzt werden. Hier trafen sich Mädchen aus der Türkei, Polen, Afghanistan und Russland. Das Angebot bestand in Hausaufgabenhilfe, verschiedenen Freizeitaktivitäten, Sport und Berufsvorbereitung.

Die Karnevalsfeiern auf dem Campus der Fachhochschule, das Bürger- und Jugendhaus und das Kulturzentrum LOLA richteten sich nicht nur an Jugendliche, sondern machten generationenübergreifende Angebote. Die mehrtägigen Karnevalsfeiern LILABE fanden erstmals 1976 statt. Der Begründer Hans Herbert Böhrs hatte 1975 die Halle entdeckt, weil er den Studierenden für eine Veranstaltung Scheinwerfer geliehen hatte. Die Feiern sind mittlerweile zu einer Institution geworden und bieten neben Flohmärkten einen der wenigen Anlässe für die Bewohner_innen des Stadtteils sowie Besucher_innen aus Hamburg und der Umgebung den Campus zu besuchen (Lilabe: Historie URL: 1.6.2016).

Im Bürger- und Jugendhaus, welches 1982 drei Pavillons in der Leuschnerstraße bezogen hatte, versuchte man sich auch in der Jugendarbeit. Im Rahmen „akzeptierender Jugendarbeit“ durften auch „Jugendliche mit rechter Gesinnung“ ihre Freizeit hier gestalten. Das führte zu Sachbeschädigungen und Krawallen. Nach einem Brand in zwei der drei Pavillons 1994 wurde die Jugendarbeit eingestellt und der Schwerpunkt auf die Unterstützung benachteiligter Kinder im Grundschulalter gelegt (Paulsmeier/Raddatz 2002: 117-118).

Nach dreijährigem Einsatz des Trägervereins, der sich zunächst „Verein für ein Stadtteil- und Kommunikationszentrum in Bergedorf und Lohbrügge“ nannte,

bezog das Kulturzentrum LOLA 1992 das frühere Sander Gemeindehaus in der Lohbrügger Landstraße 8. Hier war zuletzt die Polizeirevierwache untergebracht, die nun in einen Neubau im Sander Damm umzog (Paulsmeier/Raddatz 2002: 120-122). Noch heute sind zahlreiche der Gründungsmitglieder für die LOLA aktiv und das Kulturzentrum ist mit Konzerten, Chor, Kabarett und Poetry Slam in Hamburg und im Umland bekannt.

Im nach wie vor aktuellen Fazit von Paulsmeier und Raddatz wird deutlich, wie die beschriebenen Einrichtungen in Reaktion auf den geplanten Stadtteil entstanden:

Allen hier beschriebenen Einrichtungen ist eines gemeinsam: Sie sind in erster Linie aus eigener Initiative der späteren Nutzer entstanden. So ist offensichtlich, dass Stadtteil- und Jugendkultur nicht von Planern und Behörden initiiert wird. Es ist aber auch offensichtlich, dass es ein großes Bedürfnis nach entsprechenden Zentren gibt. Zur Zeit jedoch zittert jede Einrichtung in Lohbrügge um ihre Bezuschussung durch die Stadt Hamburg.

(Paulsmeier/Raddatz 2002: 127)

Während die verschiedenen Jugend- und Kultureinrichtungen Lohbrügge belebten und zur Bühne verschiedener Szenen machten, wurde auch um die Gestalt Bergedorfs und Lohbrüggens gekämpft.

2.3.5 Lohbrügger Brennpunkte: Stadtgestalt und Wahrzeichen, rechtsextremistische Aktivitäten, Leben im sozialen Wohnungsbau

Der Widerstand gegen den Abriss vieler alter, von der Bevölkerung sehr geschätzter Bauwerke, die teilweise vom Denkmalschutzamt als schutzwürdig eingestuft worden waren und trotzdem einer funktionalen Stadtplanung Platz machen mussten, wuchs. Das betraf die Fußgängerzone Sachsenor im Stadtteil Bergedorf genauso wie die Alte Holstenstraße, die Lohbrügge mit diesem verbindet. Das Thema war in ganz Hamburg präsent. Harald Richert bezieht sich mit seinem „Abriß‘ durch Bergedorfs Geschichte: Warnung für das 21. Jahrhundert“ auf ein Diktum von Alfred Lichtwark über die „Freie und Abrißstadt Hamburg“ (Richert 2002: 8). Während man sich in den verschiedenen Geschichtswerkstätten im Hamburger Raum vielfach mit der Aufarbeitung der NS-Zeit beschäftigte, wurde das Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf vom Trägerverein Initiative zur Erhaltung historischer Bauten e.V. betrieben. Diese Perspektive wird in den nachfolgend zitierten Publikationen des Kultur- und Geschichtskontors deutlich.

Unter massiver medialer Begleitung wurde der Kampf der Bürgerinitiative um die Bergedorfer Speckenhäuser, die 1672 erbauten, ältesten erhaltenen Handwerkerhäuser in Hamburg, ausgetragen. 1984 räumte ein Großaufgebot der

Polizei die besetzten Häuser. An deren Stelle wurde eine Tiefgarage errichtet und der Straßename getilgt (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 182-185). Andere Bauten wie das Gasthaus Stadt Hamburg oder die Willer'sche Kate wurden abgebaut und an anderer Stelle in veränderter Form wieder aufgebaut (ebd: 186-187). In Lohbrügge entzündete sich die Diskussion 1971 an den vorgestellten Planungen für die Alte Holstenstraße. In einer gemeinsam herausgegebenen Flugschrift wehrten sich der Bürgerverein Lohbrügge, der Bergedorfer Bürgerverein, die Wirtschaftliche Vereinigung Bergedorf, die City-Partner Bergedorf und der Werbering Bergedorf-Lohbrügge mit Unterstützung der Handwerkskammer Hamburg, der Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren sowie des Gesamtverbandes des Hamburger Einzelhandels gegen die Pläne:

In der Ausschreibung zum Architektenwettbewerb stehen ausschließlich technisch-wirtschaftliche Gesichtspunkte und damit Forderungen an Vermietbarkeit, Nutzungsintensität und verkehrsmäßige Realisierung usw. im Vordergrund der Aufgabenstellung. Es werden lediglich die Interessen des Bauherren berücksichtigt.

Wir wehren uns gegen ein Lohbrügger Zentrum, das als Betonmonstrum von deprimierender Eintönigkeit jede Anpassung an die Umgebung vermissen läßt. Wir warnen davor, hier einen gigantischen Fremdkörper in eine organisch gewachsene Stadt hineinzusetzen, der kaum Ansätze erkennen läßt, der Verödung unserer Innenstädte mit gestalterischen und planerischen Mitteln entgegen zu wirken. [...] Die kompakte Bauweise eines einzigen Riesenbaukörpers, die Häuserschlucht an der Alten Holstenstraße, die Eintönigkeit der Fluchten lassen jede Atmosphäre vermissen. Wirtschaftlichkeit verdrängt jede Ästhetik. Wir möchten eine liebenswerte und lebenswerte Innenstadt.

[Hervorhebung im Original]

(Bürgerinitiative 1971: 3-4)

Die Initiator_innen nahmen für sich in Anspruch, die Interessen der Bevölkerung zu vertreten, was aufgrund der Breite der vertretenen Organisationen nachvollziehbar ist. In ihrer Argumentation machten sie darauf aufmerksam, dass der geplante Einkaufskomplex die Teilung zwischen Bergedorf und Lohbrügge verstärken würde, hielten die in der Region als Konkurrenz entstehenden Einkaufszentren nicht für ausreichend mitberücksichtigt und die Prognosen für das Bevölkerungswachstum für überdimensioniert (ebd: 5-14). Schlussendlich konnten sie ihre Stimmen einbringen und die Ausführung der ursprünglichen Pläne verhindern.

Während das eine Bauprojekt, nicht aber die Vernachlässigung und Zerstörung der alten Bausubstanz in der Alten Holstenstraße verhindert werden konnte, setzte sich die Initiative zur Erhaltung historischer Bauten in Bergedorf bald für die Reparatur und Rekonstruktion eines anderen Gebäudes in Lohbrügge ein, die des

1972 funktionslos gewordenen Wasserturms Sander Dickkopp. Die Hamburger Wasserwerke hatten das Gebäude an den Hamburger Staat verkauft, der die Sprinkenhof AG mit der Verwaltung beauftragte. Verschiedene Pächter der Gastwirtschaft konnten sich nicht halten. 1984 wurde die Initiative auf den vernachlässigten Zustand des leer stehenden Turms aufmerksam:

Eingeschlagene Fensterscheiben als das äußere Zeugnis von Einbruch und Zerstörung ließen Schlimmeres vermuten. Im Innern bot sich bei einer ersten Begehung im Herbst [1984] ein kaum zu beschreibendes Bild: Wände waren durchbrochen, die Einrichtung zerstört, Feuchtigkeit eingedrungen und Fußböden verrottet. Dieser Zustand forderte schnelles Handeln. Die Initiative, durch ihren Einsatz für die Erhaltung der 'Specken-Häuser' bekannt geworden, gründete die Kulturgenossenschaft Wasserturm und warb um Mitglieder. In kurzer Zeit stieg deren Zahl auf über fünfzig Personen.

(Dahms 1987: 90)

Das vom VfL Lohbrügge wie auch dem Bürgerverein Lohbrügge erkorene Wahrzeichen des Stadtteils wurde durch Mitglieder der Initiative in Eigenarbeit renoviert und als Kulturzentrum genutzt, die Gaststätte 1986 an zwei Mitglieder verpachtet. 1987 fand ein Internationales Jugendworkcamp am Turm stand, bei dem weitere Renovierungsarbeiten verrichtet wurden. Um die Reparatur der größeren Schäden im oberen Bereich des Turms kam es zu Konflikten zwischen Verwaltung und Initiative. „Erhaltet das Wahrzeichen!“ forderte Geerd Dahms 1987 im Namen der Initiative (Dahms 1987: 90), ehe es „zur Überraschung der Kulturgenossenschaft“ an einen Autohändler aus der Region verkauft wurde, der die geplanten Reparaturen (Gütschow/Zapf 1999: 58) jedoch nie ausführte und das Gebäude weiter verkaufte. Die Gaststätte wurde bis heute immer wieder verpachtet, doch kein Pächter konnte sich in dem weiter verfallenden Turm in den Sander Tannen langfristig halten (Bergedorfer Zeitung (Hg.) 2012: 88).



Abbildung 49: Wasserturm "Sander Dickkopp" mit Holzrahmen als Schutz vor herabfallenden Steinen am 17.4.2014

In den 1970er und 1980er Jahren wurden Lohbrügger Zentrum und Wasserturm zu Schauplätzen lokal motivierter Konfliktaustragung. Dabei ging es um Fragen der Gestalt der Stadt, die zwischen Hamburger und Bergedorfer Stadtplaner_innen und profitierenden Bau- und Immobilienfirmen auf der einen Seite und Bergedorfer und Lohbrügger Bevölkerung sowie verschiedenen Initiativen auf der anderen ausgetragen wurden. In den 1980er und 1990er Jahren wurde das Quartier Lohbrügge-Nord zum Brennpunkt für Konflikte einer größeren Reichweite.

Wer in Lohbrügge wohnt, der wird früher oder später mit dem in ganz Hamburg verbreiteten Imageproblem seines Stadtteils konfrontiert werden und sich zwangsläufig auch den zugehörigen Vorurteilen stellen müssen: 'Lohbrügge ist eine Betonwüste, es herrscht rechte Gewalt und die Zusammensetzung der Mietstruktur sorgt für soziale Konflikte - vor allem in den Hochhäusern.'

(Lohbrügge 2002: 639)

Verschiedene Vorfälle liegen diesem Image zugrunde. In der jüngeren Generation hatten sich Punk- und Skinhead-Szene auseinander entwickelt. In der mittleren und älteren Generation waren einige der bundesweit bekanntesten, parteilich organisierten Rechtsextremisten von Lohbrügge aus aktiv:

Neben den seinerzeit aktiven Organisationen und Parteien wie der „Freiheitlichen Deutschen Arbeiterpartei“ (FAP) oder der von AnhängerInnen Michael Kühnens gegründeten „Nationalen Liste“ (NL), die ihre offizielle Zentrale bis 1994 in einer ehemals von Thomas Wulff bewohnten Lohbrügger Wohnung hatte, gab es auch schon eine rechtsextreme Skinheadszone in Bergedorf.

(Kultupädagogisches Institut 2011: 4)

Lohbrügge war für diese Wohnort, Stützpunkt und Zentrale, was auch mit seiner geographischen Lage in den Außenbezirken Hamburgs zu tun hatte. In ländlicheren Regionen und an den Stadträndern sahen die Organisatoren die Möglichkeit einer „effektiver[en] und weniger stark beobachtete[n] Rekrutierungs- und Mobilisierungsarbeit“ (ebd: 4). Der öffentliche Raum und die Straßenmöblierung wurden mit entsprechenden Symbolen versehen:

Bereits 1982 wurden bei einer Hausdurchsuchung bei einem Mitglied der Bergedorfer neonazistischen Szene im Stadtteil Lohbrügge neben umfangreichem Propagandamaterial mehrere Kilo des Sprengstoffs TNT gefunden. An zahlreichen Wänden und Telefonkästen wurden Mitte der 80er Jahre Hakenkreuze angebracht und Plakate mit Aufschriften wie »Freiheit für Rudolf Hess« oder »Rotfront verrecke« geklebt. Militante NeofaschistInnen um Thomas Wulff führten in der gleichen Zeit sogenannte Wehrsportübungen mit scharfen Waffen durch.

(Kultupädagogisches Institut 2011: 4)

Bundesweite wie auch internationale Aufmerksamkeit erregte die Ermordung des 26-jährigen Türken Ramazan Avcı beim S-Bahnhof Landwehr durch ca. 30 Mitglieder einer sogenannten „Lohbrügger-Army“ (Diedrich URL 07.06.2016). Die Täter kamen jedoch mit relativ geringen Haftstrafen davon, mutmaßlich durch die stille Duldung verschiedener Hamburger Institutionen (Wiedemann 1986).

Die Übergriffe richteten sich einerseits gegen Migrant_innen und andererseits gegen politische Gegner_innen, insbesondere diejenigen, die sich gegen Rechtsextremismus positionierten. 1988 wurde eine Veranstaltung mit dem Titel „Rock gegen Rechts“ in der Gesamtschule Bergedorf, die unter anderem von der Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes organisiert worden war, durch bewaffnete Männer gestürmt. Darüber hinaus gab es Anschläge auf die Büros der Grünen Alternativen Liste und der Deutschen Kommunistischen Partei in Bergedorf. Häufig kam es zu neonazistischen Schmierereien an der Gedenkstätte des früheren Konzentrationslagers in Neuengamme. Beim selbstverwalteten Café Flop des autonomen Jugendtreffs Unser Haus e.V. in Bergedorf wurden Fensterscheiben eingeworfen, Gäste bedroht und mit Flaschen beworfen und 1999 ein Bombenanschlag verübt. Im selben Jahr demonstrieren 600 Rechtsextreme, insbesondere die Freien Nationalisten, in der Bergedorfer Innenstadt gegen die Ausstellung „Verbrechen der Wehrmacht“ des Hamburger Institutes für Sozialforschung (Kultupädagogisches Institut 2011: 4-5).

Die Darstellung der konkreten Vorfälle soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass eine breite Mehrheit der Bevölkerung in Lohbrügge den Rechtsextremisten ablehnend gegenüber stand und verschiedene gesellschaftliche Gruppierungen wie auch die öffentliche Hand sich bemühten, den Rechtsextremisten – wie etwa mit dem Konzert – etwas entgegen zu setzen. Dennoch konnten diese gerade in Lohbrügge-Nord eine nicht unerhebliche Zahl an Wählerstimmen gewinnen, wie sich etwa in den Ergebnissen der Bürgerschaftswahl 1997 in den Wahllokalen Schulenburgring 198, Kurt-Adam-Platz 7, Kurt-Adam-Platz 9, Mendelstraße 6, Binnenfeldredder 5, Binnenfeldredder 32a und Plettenbergstraße 12 zeigte, wo die Wahlbeteiligung zwischen 48 und 59% lag, von denen 10-15% die rechtsextremen Parteien DVU oder Republikaner wählten (Lawaetz-Stiftung/Behörde Bau und Verkehr (Hg.) 2002: 17). Für die Korachhäuser wird berichtet, dass eines „russisch“, eines „türkisch“ und eines durch „Neonazis“ dominiert gewesen sein sollte, Gruppierungen, die sich gewalttätig miteinander auseinandersetzten²³.

²³ Eine Interviewpartnerin schildert die Lage in ihrer Erinnerung:

Zu den Hochhäusern hab ich die Vermutung oder vielleicht auch das Vorurteil, man weiß so etwas ja eigentlich immer nicht so wirklich, dass sich das da gebessert hat. [...] Und ich weiß immer noch aus meiner Kindheit, dass das hieß... also, dass... dass die Wahrnehmung war so, dass das richtig so... äh... im Grunde genommen – wie nennt man das? – Nicht

Quellen, die zwischen verschiedenen Staaten der ehemaligen Sowjetunion oder Türken und Kurden differenzieren, liegen jedoch ebenso wenig vor wie die Beschreibung konkreter Vorfälle.

Lohbrügge-Nord, das immer mehr der Erstzieher_innen verließen, wurde zum Unterbringungsort für neu Ankommende, denen ihre Wohnungen zugewiesen wurden. Die Gastarbeiter_innen blieben vielfach in Deutschland, auch als sich nach dem Aufschwung in den 1960er Jahren die ökonomische Situation in der Bundesrepublik in den 1970er und 1980er Jahren verschlechterte. Bereits im Laufe der 1980er Jahre kamen hierzu Menschen aus verschiedenen osteuropäischen Ländern, ehe mit dem Mauerfall und der Wiedervereinigung 1990 die Grenzen geöffnet wurden und frühere DDR-Bürger_innen und Aussiedler_innen aus verschiedenen ehemaligen Sowjetstaaten in das Land zogen. Im sozialen Wohnungsbau in Lohbrügge-Nord trafen diese Menschen auf eine einheimische Bevölkerung, die sich selbst durch die Einführung der Fehlbelegungsabgabe 1990 durch immer mehr Menschen in prekären Lebenslagen zusammensetzte.

Rückblickend beschreibt der damalige Bezirksamtsleiter Christoph Krupp (SPD) den Handlungsbedarf aus seiner Sicht:

Wir haben von Anfang an darüber gesprochen, dass sich Lohbrügge in den 90er Jahren verändert hat: Mit der Öffnung des Eisernen Vorhangs sind viele Menschen aus Osteuropa nach Lohbrügge gekommen. Ihnen war Lohbrügge und den Lohbrüggern waren diese Neubürger fremd.

Die andauernd hohe Arbeitslosigkeit ist auch an Lohbrügge nicht vorbeigegangen. Dem hohen Anteil von Sozialwohnungen folgte ein hoher Anteil an Sozialhilfeempfängern und Arbeitslosen. Die soziale Infrastruktur war in die Jahre gekommen oder sie fehlte einfach, weil in der Gründungszeit von Lohbrügge-Nord in den 60er Jahren ein Bürgerhaus noch nicht zur Grundausstattung eines Stadtteils gehörte. Auch dem größten Sportverein, dem VfL Lohbrügge, fehlte ein angemessenes Vereins- und Freizeitheim. Die Einkaufsmöglichkeiten bereiteten Sorgen - insbesondere die Einkaufszentren Mendelstraße und Rappoltweg. Die Jugendlichen sagten, in Lohbrügge sei nichts los - insbesondere im Westen.

(Krupp nach Lawaetz-Stiftung/Behörde Bau und Verkehr (Hg.) 2002: 4)

„Cliques“, aber so... so, es gab so... Lager zwischen... [*Vorschlag der Interviewerin: Banden?*] Ja so, im Grunde wie so Banden, zwischen den Hochhäusern. Es gab das Hochhaus der Türken, es gab das Hochhaus der Russen und es gab das Hochhaus der Nazis. [...] So und ähm, also... der Thomas Wulf hatte da ja auch mehrere Wohnungen angemietet in dem einen Haus. [...] Und hat hier immer die Nazis bei Demonstrationen in der Gegenden oder Kundgebungen dort untergebracht. [...] Also das ist ja auch alles nicht ganz von ungefähr gewesen und äh diese Gegend war immer was äh... [...] die Gegend, wo 's... wo 's richtig hoch her ging in Lohbrügge. [...] Also da ist ja viel, die haben einfach viel Krieg auch gegeneinander geführt und da waren viele... äh Handgreiflichkeiten in der schwereren Art, würde ich sagen...

(P. am 26.7.2102)

Diese Informationen hat sie – wie auch die Forscherin zwanzig Jahre später – vom Hörensagen, an eigene Erlebnisse kann sie sich auf meine Nachfrage hin nicht erinnern.

Durch das Bezirksamt als sozialer Brennpunkt klassifiziert wurde 1999 ein Gebiet mit der Bezeichnung „Lohbrügge-Nord“ in das durch Bundesmittel geförderte Programm Soziale Stadtteilentwicklung aufgenommen.

2.4 Zur Gegenwart Lohbrüggens

Die Entwicklung Lohbrüggens bis in die Gegenwart wird in den analytischen Kapiteln in Bezug auf die Fragestellungen der Arbeit weiter aufgegriffen. An den bisherigen chronologischen Aufbau dieses Kapitels anschließend werden zunächst die Maßnahmen und Programme im Rahmen der beiden Stadtteilentwicklungsprogramme beschrieben und sich anschließend auf die wichtigsten Veränderungen in Bezug auf die Dimensionen Lohbrüggens als Wohnort, als Arbeits- und Ausbildungsort, als Bühne und Freizeitort sowie als Brennpunkt konzentriert.

2.4.1 Von Sozialer Stadtteilentwicklung zu RISE: Lohbrügge-Nord und Lohbrügge-Ost

Die Jahrtausendwende brachte für Lohbrügge-Nord die Aufnahme in das Programm Soziale Stadtteilentwicklung für den Zeitraum von 2000 bis 2007. Das Projektgebiet²⁴ reichte von der Mendelstraße im Westen bis zum Stadtrand im Osten und teilte sich in zwei Flächen zu beiden Seiten der Leuschnerstraße auf. Im Westen waren das Gebiete mit Häuserzeilen und Reihenhäusern westlich und südlich des Grünen Zentrums wie Grandkoppel, im Osten kamen zu dieser Art der Besiedlung noch die Korachhäuser, der Lindwurm und die Eigenheimgebiete in Buchenweg und Röprade hinzu (Lawaetz-Sifung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2008: 41).

²⁴ Das Projektgebiet der Sozialen Stadtteilentwicklung „Lohbrügge-Nord“ ist nicht identisch mit der in den 1960er bis 1980er Jahren errichteten, gleichnamigen Großwohnsiedlung „Lohbrügge-Nord“. Im Projektgebiet enthalten ist etwa auch die in der frühen Nachkriegszeit erbaute Wohnsiedlung in der Ringstraße Kirschgarten, in der jedoch keine konkreten Projekte realisiert wurden.

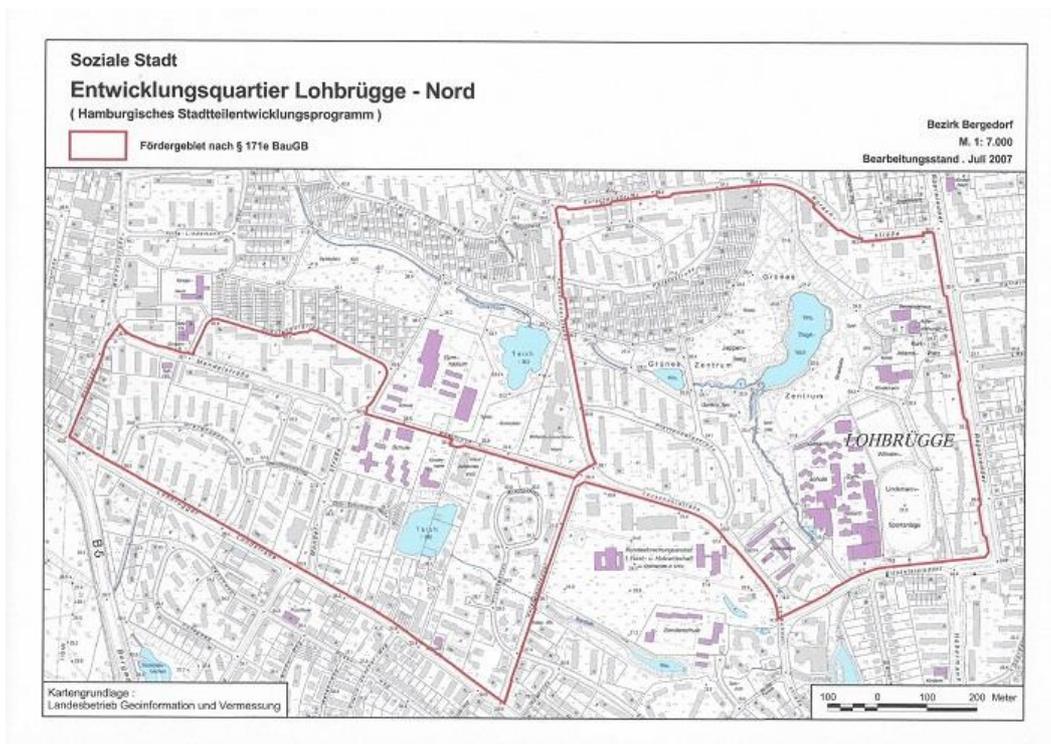


Abbildung 50: Karte vom Projektgebiet Lohbrügge-Nord (zitiert nach Forum Oldenburg (Hg.) 2010: 5)

Nach Reibungsverlusten durch die zahlreichen involvierten Hierarchieebenen wurde das als „Soziale Stadtteilentwicklung“ betitelte Programm 2002 in den Entscheidungsebenen vereinfacht und die Rolle der Bezirksverwaltung bei der Umsetzung gestärkt. Unter der Bezeichnung „Aktive Stadtteilentwicklung“ wurde es 2004 fortgeführt und dabei versucht, die Bürger_innen des Stadtteils zur Mitsprache und Mitarbeit im Stadtteilbeirat zu motivieren (Lawaetz-Sifung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2008: 6). Die definierten Handlungsfelder waren „Bürgermitwirkung und Stadtteileben“, „Arbeit, Ausbildung und Beschäftigung“, „Lokale Wirtschaft und Nahversorgung“, „Gesellschaftliche Infrastruktur“, „Wohnen“ und „Wohnumfeld und Freiflächen“.

Im Rahmen des Programms wurden zahlreiche Institutionen im Stadtteil unterstützt und dieser als Freizeitort gestärkt. Am Kurt-Adam-Platz wurde 2002 ein Gemeinschaftszentrum mit Tagespflegestätte eingerichtet. Die LOLA erhielt 2004 einen Saalanbau und der VfL Lohbrügge 2005 ein neues Sport- und Freizeitzentrum am Rande des Grünen Zentrums. Mit Clippo wurde 2007 ein neuer Kinder- und Jugendtreff am Bornbrook aufgebaut. Am Fritz-Lindemann-Weg bot die Baugenossenschaft freier Gewerkschafter ab 2007 einen Nachbarschaftstreff an und das KiFaz, Kinder und Familienhilfzentrum, bezog dort 2006 neue Räume. Das Parkantenhaus wurde 2005 erweitert und für den Seniorentreff in der Häußlerstraße neue Räumlichkeiten angemietet. In der Leuschnerstraße wurden die Pavillons des Bürger- und Jugendhauses entfernt. 2007 wurde dort ein Bau für

ein Stadtteilzentrum errichtet, das zunächst als „Haus für Alle“, später als „haus brücke“ bezeichnet und durch den Träger Sprungbrett e.V. betrieben wird. Neben den Angeboten des Trägers können außerdem verschiedene Vereine und Gruppierungen Angebote für Kinder, Jugendliche, Migrant_innen und Senior_innen anbieten. Die Räume waren (und sind) für private Feiern zu mieten. Die Schulgelände der Grundschule Mendelstraße, des Gymnasiums Bornbrook, der Grundschule Max-Eichholz-Ring, der Gesamtschule Lohbrügge und des Gymnasiums Lohbrügge wurden mit Mitteln aus dem Programm instandgesetzt und mit neuen Spielgeräten ausgestattet.

Die Maßnahmen des Programms hatten Auswirkungen auf Stadtgestalt, Wohnkomfort und Zusammensetzung der Bewohnerschaft.

Viele der Wohnbestände der Großwohnsiedlung Lohbrügge-Nord, die in den 60er und 70er Jahren errichtet wurden, sind zum Zeitpunkt der Aufnahme der Quartiersentwicklung entweder modernisierungsreif (Bäder, Heizungen, Fenster, Fassadendämmung) oder es wurden bereits Modernisierungsmaßnahmen eingeleitet, die - insbesondere im sozialen Wohnungsbau - öffentlich gefördert wurden und werden. [...] Dabei handelte es sich teilweise um Sanierungsmaßnahmen, die den Wohnwert z.B. durch Aufstockung von Geschossen und Anbringung von Balkonanlagen sichtbar erhöhen.

(Lawaetz-Sifung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2008: 29)

Die Wohnanlagen in Mendelstraße, Grandkoppelstieg, Schulenburgring, Otto-Schumann-Weg, Korachstraße und zwischen Grandkoppel und Lohbrügger Landstraße wurden mit frischen Fassaden versehen, Wege saniert oder neu angelegt, Müllcontainer dem Blick entzogen und Spielplätze errichtet. Ob die Aufstockung und Nachverdichtung immer im Interesse aller bisherigen Bewohner_innen war, die nach den Belastungen durch die Sanierungsarbeiten nun höhere Mieten zu erwarten hatten, darf hinterfragt werden. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen wirkten weiter auf die Zusammensetzung der Bewohnerschaft ein:

Mit der Abschaffung der Fehlbelegungsabgabe wurde ein wichtiger Rahmen gesetzt, um den Wegzug von Menschen in stabilen Lebenslagen aus Sozialwohnungen zu verlangsamen. Aktuell geht der bisher hohe Anteil von Sozialwohnungen im Gebiet spürbar zurück, da große Bestände mit Ende der Jahre 2005/06/07 aus der Sozialbindung ausgelaufen sind.

(Lawaetz-Sifung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2008: 29)

Die bisherigen Sozialwohnungen wurden zu gewöhnlichen Beständen auf dem Hamburger Wohnungsmarkt, die zu entsprechenden Preisen angeboten werden konnten. Die Wohnanlage Lindwurm wurde jedoch trotz der Bemühungen der Quartiersentwickler_innen nicht saniert.

Die Belegung der Ende 2005 aus der Sozialbindung gefallenen Anlage erfolgte einseitig an Personen mit §5 Wohnberechtigungsschein. Ca. 80% der Bewohner sind nicht in Deutschland geboren.

(Lawaetz-Sifung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2008: 32)

Bis 2007 wurde der Lindwurm an einen Fonds verkauft und die Paribus-Gruppe in Hamburg mit der Verwaltung beauftragt. Das längste Gebäude Lohbrüggens, dessen charakteristische Silhouette in die Titelgraphik des „Lohbrüggers“ eingegangen war, verwaahlte zunehmend. Die Auswirkungen für den Stadtteil wurden so problematisch eingeschätzt, dass es bei der Zuschneidung des Projektgebiets für die nachfolgende Stadtteilentwicklung Lohbrügge-Ost erneut ins Gebiet aufgenommen wurde.

Die kleinen Einkaufszentren hatten mit Leerständen zu kämpfen. Der Betrieb der neuen Lidl-Filiale an der Lohbrügger Landstraße verbesserte einerseits die Versorgungslage und zog andererseits die Schließung der REWE-Filialen in den Einkaufszentren Mendelstraße und Rappoltweg nach sich. In der Mendelstraße wurde 2002 ein neues modernisiertes Einkaufszentrum errichtet, beim Einkaufszentrum im Rappoltweg scheiterten die Bemühungen der Quartiersentwickler_innen, dieses gemeinsam mit Eigentümern und Ladenbetreibern wieder zu beleben (Lawaetz-Sifung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2008: 15-16).

Im Unterschied zu den Stadtentwicklungskonzepten der 1960er bis 1980er Jahre zeigte sich im Programm Aktive Stadtteilentwicklung eine Tendenz, gesellschaftliche Belange stärker mit zu berücksichtigen. Ausgegeben wurde das Geld für Bauprojekte, die verschiedenen Öffentlichkeiten und Interessensgruppen zugutekamen. Eher ungewöhnlich war, dass direkt im Anschluss im Stadtteil Lohbrügge mit „Lohbrügge-Ost“ ein neues Projektgebiet in das inzwischen in RISE, Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung umbenannte Programm aufgenommen wurde (Forum Oldenburg (Hg.) 2010: 4). Als problematisch wurden dabei besonders die Entwicklungen in den statistischen Gebieten Billebogen, Lindwurm/Korachstraße und Grandkoppel/Mendelstraße angesehen:

Im Billebogen hat der Ausländeranteil seit 1995 um über 4% zugenommen und liegt 2008 zwei Prozentpunkte oberhalb des Hamburger Durchschnitts. Dieselbe Entwicklung hat sich im Gebiet Grandkoppel/Mendelstraße vollzogen. Bei den erwerbsfähigen Hilfebedürftigen ist ebenfalls ein überdurchschnittlich hoher Anteil im Billebogen und Grandkoppel/Mendelstraße festzustellen, wobei im Billebogen der Anteil Hilfebedürftiger unter 25 Jahre besonders hoch ausfällt. Lindwurm/Korachstraße weist erstaunlicherweise mit unter 12% unterdurchschnittliche Ausländeranteile auf, in Bezug auf Hilfebedürftige ist dieses Gebiet aber vergleichbar mit den oben genannten Räumen.

(Forum Oldenburg (Hg.) 2010: 11)

Dass sich die Situation bereits im gesamten Gebiet von Lohbrügge-Nord wesentlicher differenzierter gestaltet, geht in diesem Dokument beinahe unter:

Die gesamte Großsiedlung [*Lohbrügge-Nord*] ist in Bezug auf sozioökonomische Aspekte heterogen: Laut Entwurf des Integrierten Entwicklungskonzeptes Lohbrügge-Ost (2009, S. 7) ist das Gebiet heute in ein wohlhabendes, mehrere kleine mittelständische und zwei benachteiligte Quartiere (Lindwurm im Stadterneuerungsgebiet Nord und Billebogen im neuen Gebiet Ost) zu unterscheiden.

(Forum Oldenburg (Hg.) 2010: 8)

Zudem war die Bevölkerung im oben erwähnten Gebiet Grandkoppel zwar statistisch auffällig im Hinblick auf die Sozialindikatoren, doch weder in den Berichten der Stadt noch in den weiteren ausgewerteten Quellen werden konkrete Probleme erwähnt. Dementsprechend wurden dort keine Maßnahmen ergriffen.

Im Vergleich zu anderen Großwohnsiedlungen der Stadt zeigte sich in Lohbrügge eine besondere Alterszusammensetzung der Bevölkerung:

Die Altersstruktur des Kerngebiets von Lohbrügge unterscheidet sich erheblich von anderen Hamburger Großsiedlungen: Während sich Lohbrügge - überspitzt ausgedrückt - zunehmend zum 'Altenheim' des Bezirks entwickelt, sind andere Hamburger Großsiedlungen eher jung, arm und international. An folgenden Datenauswertungen kann das belegt werden: Der Anteil der unter 18jährigen ist in Lohbrügge seit langem stabil und auf dem Niveau des Hamburger Durchschnitts. Demgegenüber hat der Anteil der über 65jährigen gegenüber dem Hamburger Durchschnitt weit überdurchschnittlich zugenommen und liegt 2008 bei 24,8% (Hamburg 19,1%).

(Forum Oldenburg (Hg.) 2010: 11)

Der historische Kontext dieser Überalterung ist wohl im Großsiedlungsbau und dem Erstbezug in den 1960er bis 1980er Jahren zu verstehen. Überalterung war vor allem unter den Bewohner_innen im Gebiet Lindwurm/Korachstraße ein Thema, während die Bevölkerung im Billebogen sich aus vielen unter 18jährigen unterschiedlichster Herkunft zusammensetzte (Forum Oldenburg (Hg.) 2010: 11). Im Fazit der Bilanzierenden Überleitungsevaluation wurde der bauliche Handlungsbedarf vor allem in Bezug auf den Lindwurm und das Einkaufszentrum Rappoltweg gesehen. Darüber hinaus wurde angeregt, im RISE Bildungsaspekte und die alternde Gesellschaft für Lohbrügge-Ost stärker mit zu berücksichtigen und Bürger_innen des Stadtteils weiter mit einzubeziehen.

2008 wurde die Arbeit am Rahmenprogramm Integrative Stadtteilentwicklung (RISE) aufgenommen, welches bis Ende 2015 lief – parallel zur Hauptphase der empirischen Erhebungen vor Ort für diese Arbeit 2011 bis 2015.

Wenn man aber ein neues Gebiet benennt, dann ist es ja der Bezirk, der sozusagen die Grenzen festlegt und der hat dann natürlich seine Orte, die irgendwo ins Gebiet reinstrahlen können, die würde er dann gleich mit reinnehmen in die Gebietsabgrenzung. Aber ähm... also früher war das so, man hatte, wenn man ein Gebiet hatte, hätte ich zum Beispiel den Billebogen gehabt oder den Lindwurm und, aber nicht... nicht so'n großes Gebiet. Und dann arbeitet man natürlich immer mit allen drumrum. [...] Aber wenn man jetzt so'n großes Gebiet hat, das ist sozusagen die neue Politik. Man schneidet einen größeren... ein großes Gebiet zu, damit man eben gleich alle Ressourcen, die mithelfen können äh im Gebiet mit drin hat.

(K. am 11.10.2011)

Das Hauptziel des Integrierten Entwicklungskonzepts bestand darin, Lohbrügge „sozial stabiler und familienfreundlicher“ zu machen. Unterziele waren „Integration durch Begegnung der Bürgerinnen und Bürger“, „Belebung und Entwicklung“ der Alten Holstenstraße, „Aufwertung Wohnumfeld und öffentlicher Raum“, „Stärkung der Familienfreundlichkeit“ und „Verbesserung von Bildung, Bildungschancen und Bildungszugängen“ (Lawaetz-Stiftung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2012: 9). Von den zur Integration der Bürger_innen geplanten Projekten, ESF-Projekt 1001 Chance, einem Lern- und Trainingszentrum für muslimische Frauen, dem Konzert der Kulturen, dem Theater ohne Grenzen, dem Suppenfest im Billebogen und dem Einbeziehen von Vertreter_innen migrantischer Gruppen beim Stadtteilbeirat (Lawaetz-Stiftung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2012: 14), haben das Konzert der Kulturen und das Suppenfest den Projektzeitraum überdauert. In Bezug auf die Vertreter_innen migrantischer Gruppen konnten nur die alevitische Gemeinde, die türkisch-islamische Gemeinde Bergedorf e.V. und eine russische Gruppe für langfristiges Engagement und Zusammenarbeit²⁵ gewonnen werden²⁶.

²⁵ Es stellt sich auch die Frage, welche Migrant_innen sich überhaupt selbst als Gruppe begreifen und dementsprechend Sprecher_innen oder Vertreter_innen aufstellen (können), die sich im Stadtteilbeirat im Namen dieser Gruppe engagieren.

²⁶ Aus dem Abschlussbericht der Gebietsentwicklung:

Ein wichtiges Vorhaben der Gebietsentwicklung war es, Migrantentreter in den Stadtteilbeirat einzubeziehen. Gemeinsam mit dem Stadtteilbeirat wurde ab Ende 2010 diskutiert, wie Lohbrügger/innen mit Migrationshintergrund besser in die Stadtteilarbeit einbezogen werden können. Im Ergebnis luden im Frühjahr 2011 die Integrationsfachkraft des Bezirksamtes und das Stadtteilbüro Lohbrügge Vertreter/innen der größten in Lohbrügge ansässigen Migrantengruppen offiziell ins Stadtteilbüro ein und baten sie, im Stadtteilbeirat Lohbrügge mitzuwirken. Parallel entschied auf Antrag des Stadtteilbeirates die Bezirksversammlung Bergedorf, den Stadtteilbeirat um sechs weitere stimmberechtigte Mitglieder zu erweitern: für die türkisch-muslimische, die türkisch-alevitische, die afghanische, die polnische, die russische und die deutschrussische Gruppe. Der Stadtteilbeirat fühlte sich durch die neuen Mitglieder sehr bereichert. In loser Folge haben sie ausführlich ihre Gruppe/Community bei den Sitzungen vorgestellt. Die Mitglieder des Stadtteilbeirates nehmen gegenseitige Einladungen zu Festen an, Berührungspunkte werden spürbar abgebaut. Der Einladung gefolgt waren das Alevitische Kulturzentrum Bergedorf BAKM e.V., die Türkisch-Islamische Gemeinde zu Hamburg Bergedorf e.V., die afghanische Frauengruppe des kifaz Lohbrügge, eine Vertreterin der polnischen Gruppe, die russische Schkola Asbuka sowie der Hamburger Verein der Deutschen aus Russland HVDaR e.V.

Zur „Belebung und Entwicklung des Lohbrügger Stadtteilzentrums Alte Holstenstraße und Stärkung der Nahversorgung für das gesamte Gebiet“ wurden drei große bauliche Projekte umgesetzt: der „Boulevard Lohbrügge“, eine Verbreiterung des Fußweges zulasten der Parkplätze im befahrbaren Bereich der Alten Holstenstraße, die Neugestaltung der Fußgängerzone Alte Holstenstraße durch Bodenbeläge und Straßenmöbel sowie die Umgestaltung des Lohbrügger Markts (Lawaetz-Stiftung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2012: 21-23), die aufgrund von Konflikten über ausufernde Kosten erst nach Ende des RISE-Programms realisiert werden konnte. Weitere Projekte hat mittlerweile der BID Alte Holstenstraße federführend übernommen, arbeitet aber mit dem im Anschluss an das RISE-Programm gegründeten Stadtteilverein zusammen.

Maßnahmen zur „Verbesserung von Bildung sowie der Bildungschancen und Bildungszugänge für Kinder, Jugendliche und Erwachsene“ stellten die Einrichtung des Kinderkulturhauses KIKU in der früheren Kulturkneipe Spektrum am Lohbrügger Markt, die Schulhofumgestaltung der Schule Leuschnerstraße und die Errichtung und Inbetriebnahme des haus brügge dar. Mittelfristige Projekte waren Integration durch Bildung, ein Förderprojekt für Kinder und Familien mit und ohne Migrationshintergrund in fünf Lohbrügger Schulen, die Kompetenzagentur, ein Projekt zur beruflichen und sozialen Integration von benachteiligten Heranwachsenden, und das Lese-Spaß-Café für Kindergartenkinder (Lawaetz-Stiftung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2012: 28-33).

Projekte zur „Stärkung der Familienfreundlichkeit des Stadtteils durch soziale, gesundheitsfördernde und kommunikative Angebote“ waren Bau und Inbetriebnahme des Treff Lohbrügge für psychisch kranke Menschen, die Weiterentwicklung der Sportanlage Binnenfeldredder, die Schaffung eines Außengeländes für das Eltern-Kind-Zentrum und die Kita Regenbogen, der Erhalt des Elterntreffs im Billebogen, die Einrichtung eines Bewegungsraums in der Kita Spatzennest (Lawaetz-Stiftung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2012: 43-47).

Für die „Aufwertung von Wohnumfeld und öffentlichem Raum“ wurden Maßnahmen im Wohnumfeld von Billebogen und Lindwurm durchgeführt, die Umgestaltung der Johann-Meyer-Straße und des Bahnhofsvorplatzes auf der Lohbrügger Seite, Spielplätze, Wege und Grün-Räume in Stand gesetzt und mit

Die Einrichtung der Mitgliederplätze im Stadtteilbeirat ist als positives Signal bei den Migrantenorganisationen angekommen. Regelmäßig genutzt werden allerdings nur die Plätze der türkisch-alevitischen, der türkisch-muslimischen und der deutschrussischen Gruppe. Wiederholte Bemühungen, unterschiedliche Multiplikatoren der anderen Gruppen zu aktivieren, konnten keine dauerhafte Teilnahme dieser Gruppen herstellen. Die Ausrichtung auf eine aktive Einbeziehung von Migrantenorganisationen und -gruppen soll auch im zukünftigen, ab 2016 selbstorganisierten, Stadtteilbeirat Lohbrügge bestehen. (Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2015: 38).

neuen Geräten, Bänken und Beschilderungen versehen, ein Vital-Parcours im Grünen Zentrum aufgestellt, die Erlöserkirche 2011 und 2012 nachts beleuchtet und die ersten Geschichtstafeln aufgestellt (Lawaetz-Stiftung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2012: 34-42). Auf die beiden letzten Projekte wird in Kap. 6.3 Zeichen setzen für Lohbrügge weiter eingegangen.

Die genannten Maßnahmen und Projekte wurden in der Regel nicht allein aus RISE-Mitteln, sondern gemeinsam mit unterschiedlichen Institutionen und Partner_innen finanziert. Nach Auslaufen der RISE-Förderung müssen also insbesondere die sozialen und kulturellen Einrichtungen ihre Mittel an anderen Stellen einwerben.

Im Abschlussbericht der Gebietsentwicklung Lohbrügge-Ost 2008-2015 wird die Zielerreichung der meisten Maßnahmen als „in hohem Maße erfolgreich“ bewertet. Ausnahmen stellen die Maßnahmen für die „lokale Ökonomie“ und die „Belebung und Entwicklung des Stadtteilzentrums Alte Holstenstraße und Stärkung der Nahversorgung für das gesamte Gebiet“ dar, die als „überwiegend erfolgreich“ eingeschätzt werden, und für die Maßnahmen „Beschäftigung, Qualifizierung, Ausbildung“, die als „teilweise erfolgreich“ angesehen werden. Die über den Stadtteil verteilten kleinen Nahversorgungszentren und die Fußgängerzone bleiben mäßig besucht. So wird bezüglich der Zielerreichung der baulichen Maßnahmen festgestellt:

Das Leitziel wurde durch das Zusammenwirken der Projekte und Maßnahmen bezüglich der Belebung der Alten Holstenstraße sowie bezüglich der Stärkung der Nahversorgung überwiegend erreicht. Die geschaffenen baulichen Aufwertungen und kommunikativen Strukturen bilden eine stabile Basis für weitere Verbesserungen. Die Leerstandsproblematik spiegelt die strukturellen Probleme des Einzelhandels wieder, die nur begrenzt auf lokaler Ebene lösbar sind.
(Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2015: 54)

Besonders positiv und als unbedingt fortzusetzen wurden die folgenden Maßnahmen eingeschätzt: der Stadtteilbeirat mit Verfügungsfonds, die Internetseite www.lohbruegge.de, die Stadtteilzeitung Lohbrügge, das Suppenfest im Billebogen und das Konzert der Kulturen.

Durch die beiden Programme der sozialen Stadtteilentwicklung konnten in Lohbrügge von 2000 bis 2015 viele Baumaßnahmen sowie kulturelle und soziale Projekte realisiert werden, die den Menschen im Stadtteil zugutekamen und -kommen. Die Tatsache, dass Lohbrügge durch RISE-Mittel gefördert wird, könnte seinen Ruf als sozialer Brennpunkt noch einmal verfestigen, die genannten Kommunikationsmittel und Feste könnten dem aber auch entgegenwirken.

Für die neuen sozialen und kulturellen Einrichtungen bleibt jedoch immer die Frage der Folgefinanzierung und damit die Frage, ob und in welcher Form sie dem Stadtteil erhalten bleiben. Wie langfristig die Auswirkungen der Maßnahmen im Rahmen der sozialen Stadtteilentwicklung sind, wird sich in den kommenden Jahren zeigen.

2.4.2 Verschiebungen: Lohbrügge seit der Jahrtausendwende

Bei der Bilanzierung der Zielerreichung des RISE-Programms wurde bereits deutlich, dass sich die Maßnahmen zwar sozial und kulturell positiv auf Lohbrügge ausgewirkt haben, jedoch nicht ökonomisch (Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2015: 54). Ein Arbeitsort war Lohbrügge nicht notwendigerweise für seine Einwohner_innen. In den Gewerbegebieten wurden – sogar im Handwerk – zunehmend gut ausgebildete Fachkräfte oder hochqualifizierte Arbeitnehmer_innen gesucht. Für Geringqualifizierte gab und gibt es immer weniger Arbeitsplätze.

Auf der anderen Seite leben in Lohbrügge-Nord noch überdurchschnittlich viele Arbeiter, die durch fortschreitende Deindustrialisierung erhöhten Arbeitsplatzrisiken ausgesetzt sind. Dies wird verstärkt durch den Zuzug weiterer Risikogruppen des Arbeitsmarktes wie Migranten und andere in die Sozialwohnungen des Stadtteils. Arbeitslose, Geringqualifizierte und Jugendliche mit unzureichender Schulbildung werden häufig den steigenden Ausbildungsanforderungen der Wirtschaft nicht gerecht. Diese Entwicklung hat zunehmend zur Auflösung bestehender Arbeitsmarktverflechtungen zwischen den örtlichen Betrieben und dem umliegenden Stadtraum geführt. Weiterhin bleibt festzuhalten, dass der Großteil der Unternehmen auf Märkte ausgerichtet ist, die das enge Einzugsgebiet des Stadtteils bis hin zu internationalen Märkten überschreiten, was den Abkoppelungsprozess der lokalen Ökonomie von der sozialen Situation im Quartier weiter vertieft.

(Lawaetz-Stiftung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2008: 14)

2005 zog die Körber-Stiftung von Bergedorf in die HafenCity (Mischke URL 22.8.2018), eine weitere kulturelle Einrichtung und Arbeitgeberin für die Menschen in Lohbrügge. Sowohl in der Fußgängerzone als auch in den kleinen Nahversorgungszentren und im Gewerbegebiet in Lohbrügge stehen Lokale leer. Das Einkaufszentrum im Rappoltweg konnte außerdem im Rahmen des RISE-Programms nicht wiederbelebt werden und wurde 2017 abgerissen. Im Stadtteil arbeiten vor allem Menschen im (Hoch)Schulwesen, in der Medizin(technik) und im sozialen Bereich. Als Ausbildungsort musste Lohbrügge einen Rückschlag hinnehmen: Das von Schließung bedrohte Zentrum für Holzwirtschaft kann seine Arbeit nur mit um 30% gekürzten Mitteln fortsetzen (Hasse URL 22.8.2018).

Als Wohnort wächst Lohbrügge weiter, aber in geringerem Ausmaße. Zunächst einmal wurde das Pavillondorf Hirtenland 2005 wieder abgebaut (Herbst URL

26.5.2016). Auf der entsprechenden Fläche werden jetzt wie auf verschiedenen anderen nördlich des Reinbeker Redders bis hin zur Landesgrenze weitere Wohnsiedlungen gebaut.

Das Quartier Dorfanger Boberg ist inzwischen fertig, im Juni 2010 feierte es seinen 10. Geburtstag (Dorfanger Boberg e.V. (Hg.) 2010). Der örtliche Bürgerverein Dorfanger Boberg e.V. gibt die „Dorfzeitung Boberg“ heraus. In den dortigen Eigenheimen wohnen auch zahlreiche Menschen mit Migrationshintergrund. Etwa 50% der Kindergartenkinder in Boberg kommen aus Familien aus der Türkei, den früheren Staaten der Sowjetunion, Indien oder Afghanistan (Kamenske nach Bergedorfer Zeitung (Hg.) 2012: 52-54). Das Parktantenhaus wurde 2012 wegen zu geringer Nachfrage geschlossen (stri URL 6.9.2018).

Im Laufe des Jahres 2015 kamen aufgrund des sich dort weiter zuspitzenden Konfliktes Flüchtlinge aus Syrien, die von den Hamburger Behörden auch an verschiedenen Standorten in Bergedorf untergebracht werden – beispielsweise in einer Halle im Gewerbegebiet Neu-Boberg in Lohbrügge. Gegen diese Unterbringung gab es sowohl Widerstand, als auch Unterstützung durch Bewohner_innen des Stadtteils.

Während einige der Maßnahmen des RISE-Programms Lohbrügge in Szene setzten, kam es zu keinen großen Zwischenfällen, die seinen Ruf als Brennpunkt rechtfertigen. Einer der medial am intensivsten verhandelten Streitpunkte bis Ende 2015 war der Umbau des Lohbrügger Marktes, welcher durch ein Bürgerbegehren und den Widerstand der Marktbesicker_innen (Rebaschus URL 6.9.2018) revidiert, verzögert und letztendlich 2016 realisiert wurde (Schütze 2016: 4).

Die letzte Gastronomie im Sander Dickkopp wurde 2016 geschlossen (Voigt URL: 6.9.2018). Die Karnevalsfeiern auf dem Campus Bergedorf hat die Leitung der Hochschule für Angewandte Wissenschaft 2018 zum ersten Mal untersagt (Wunder URL 13.6.2018), weswegen diese ins Hamburger Zentrum verlegt wurden.

Die Darstellung der Entwicklung Lohbrüggens als Hamburger Vorort und Stadtteil, die mit diesem kurzen Abriss bis hin in die Gegenwart endet, dient als Grundlage für die nachfolgenden analytischen Kapitel zum Umgang mit Ortsnamen, zu den prägenden Materialitäten und städtischen Qualitäten Lohbrüggens und zur Sichtbarkeit vergleichbarer Stadtteile im Hamburg-Museum und im Stadtmodell Hamburg.

3 Der Umgang mit Ortsnamen: Wirkungen und Nebenwirkungen

Oft genug schon hat man bemerkt³, daß Kindern Gegenstände erst bekannt sind, wenn sie benannt sind, daß für sie der Name eines Gegenstandes dessen Wesen ausmacht und nicht anders zu ihm selbst gehört als Farbe und Form. Im vorwissenschaftlichen Denken heißt ein Ding nennen, es zum Dasein bringen oder verwandeln: Gott schafft die Dinge, indem er sie nennt, und die Magie nimmt auf sie Einfluß, indem sie sie bespricht.

(Merleau-Ponty 1974: 211)

Die Bedeutung eines bekannten Namens für die Sichtbarkeit von Stadt-Räumen wurde bereits in der Einleitung thematisiert. Merleau-Pontys Aussage, dass ein Gegenstand erst bekannt ist, wenn er auch benannt ist, und der Name einen Teil des Wesens ausmacht, ist nicht nur für Kinder, sondern ebenso für Erwachsene gültig. Genau dieser Umstand wird sich beim Stadt-Marketing (und genauso beim Stadtteil-Marketing) im Zusammenhang mit der Entwicklung und Förderung eines Images beim *branding* zunutze gemacht und von Kulturwissenschaftler_innen kritisch diskutiert (Lindner 2008: 86)²⁷. Was aber sind die Effekte eines fehlenden, eines unbekanntem Namens? In welchen Zusammenhängen ist die Frage danach, wie Menschen, Institutionen, Politik, Unternehmen und Medien mit Ortsnamen umgehen, relevant?



Abbildung 51: Ortseingangsschilder am Reinbeker Redder am 20.7.2015

²⁷ Alexa Färber verwendete auf der Tagung „Schattenorte. Stadtimage und Vergangenheitslast“ den Begriff des „Imageneering“, einer Bildherstellung, die nur erfolgreich sein kann, wenn die Vorstellungen der Bild-Produzenten – ob es sich dabei um Marketing, Geschichtswissenschaft oder darstellende Kunst handelt – Wiederhall bei den Rezipienten finden (Schattenorte 2015).

Ein Beispiel für die Wirkungen unbekannter Namen stellt die Aussage des im Folgenden zitierten Interviewpartners dar. Er kommt mit Anfang 20 aus Franken nach Hamburg. Nach den Gründen für seinen Umzug befragt, erklärt er:

[I]ch bin das lebende Beispiel eines mobilen Beamten. [...] Das war mein Dienstherr. Das war nicht meine Idee. Ich wär' da überhaupt nicht drauf gekommen. [...] Damals stand die Mauer noch, das muss man auch sehen, war 'ne völlig andere Zeit. [...] Und eigentlich war ich nur... hatt' ich nur unterschrieben für Nord-Bayern. [...] Und das Schlimmste, was damals theoretisch gedroht hat, war Hof. Hof war damals zwischen DDR und der damaligen Tschechoslowakei eingeklemmt. [...] Bekannt für seine miese Luft, weil da überall die Kohlekraftwerke standen. [...] Der Horror. Und als ich zu meinem Direktor bestellt wurde und es um Versetzung ging, hatt' ich die Befürchtung: „Oh Gott, jetzt schicken sie dich nach Hof!“ [...] Und dann kam aber an: „Äh ja, Sie haben jetzt die Wahl zwischen Lübeck, Heide, Itzehoe, Flensburg, Kiel... Neumünster und Hamburg.“ Ich war so völlig wirr. „Heide? Neumünster?“ Ich kannte die Städte noch nicht mal. Ich war 23, 23 damals. Und da hab ich in meinem jugendlichen Leichtsinn damals „Hamburg“ gesagt.

(Q. am 13.8.2012)

Mit dem Schreckensbild Hof vor Augen, scheiden die Städte, die er „noch nicht mal“ dem Namen nach – denn auch in den anderen ist er nie gewesen – „kennt“, für den Interviewpartner als Arbeits- und Wohnort aus. Neumünster und Heide sind für ihn unsichtbar, weder positiv noch negativ besetzt, sondern unbekannt und unbestimmt. Unter Druck gesetzt ist Hamburg die Stadt, in der zu leben er sich am ehesten vorstellen kann, das für ihn Sichtbare. Welche Bilder und Vorstellungen er zum Zeitpunkt dieser Wahl mit den Namen Hamburg verbindet und wie diese zu seinen späteren Erfahrungen der provisorischen Unterbringung in Farmsen und dem Wohnen am Rande von Rahlstedt passen, sei dahin gestellt. Seine Wahl erfolgt ähnlich wie die in der Einleitung erwähnte Entscheidung der Verfasserin, Bergedorf explorativ aufzusuchen: Er orientiert sich an dem, was er überhaupt als vorhanden wahrnimmt.

In der Orientierung liegt für Thomas Sieverts der Sinn des Nebeneinanders von namhaften und namenlosen Orten:

Der prominente Ort hat immer eine schnell erfaßbare bildhafte Ordnung, meistens eine geometrische.

Der prominente Ort wird ohne Zusammenhang mit dem Ort irgendwo zur bloßen touristischen Attraktion. Das Namhafte verkommt ohne das Namenlose zum Klischee.

(Sieverts 1997: 57)

Für Sieverts, der aus der Perspektive eines Regionalplaners und Architekten argumentiert, eine konkrete namenlose Siedlungsform als „Zwischenstadt“ bezeichnet und räumlich aufwerten möchte, hat das Namenlose bereits einen

Zweck: Es dient dem Namhaften als Hintergrund oder Rahmen, während das Namhafte der Orientierung nutzt.

Eine äußere, geometrische Raumaufteilung ist allerdings nur ein Aspekt unter mehreren bei der Orientierung. Neben einer solchen äußeren Ordnung gibt es auch eine innere Ordnung im Sinne der Journalistin, Stadtkritikerin und Aktivistin Jane Jacobs. Sie meint damit eine Vorstellung der Menschen davon, wie ein Ort richtig funktioniert und wie sie sich an diesem zurechtfinden. Jacobs zitiert in diesem Zusammenhang das Beispiel einer Wiese in einem Wohnblock in East Harlem, die zum Hassobjekt der Bewohner_innen des Blocks wird.

Finally one day a tenant more articulate than the others made this pronouncement: 'Nobody cared what we wanted when they built this place. They threw our houses down and pushed us here and pushed our friends somewhere else. We don't have a place around here to get a cup of coffee or a newspaper even, or borrow fifty cents. Nobody cared what we need. But the big men come and look at that grass and say 'Isn't it wonderful! Now the poor have everything!'

[This tenant was saying:] There is a quality even meaner than outright ugliness or disorder, and this meaner quality is the dishonest mask of pretended order, achieved by ignoring or suppressing the real order that is struggling to exist and to be served.

(Jacobs 1993: 20-21)

Jacobs Konzept einer inneren Ordnung bezieht sich auf das Erleben von Materialitäten, ein Thema, das im vierten Kapitel vertieft wird. Es ist hier jedoch bereits in Bezug auf die Ortsnamen von Interesse, da es die planerische Perspektive Sieverts' auf Stadt-Räume um eine anthropologische ergänzt.

Für den Ethnologen und Anthropologen Marc Augé können die Namen prominenter Orte zu Klischees geronnen und ihre Orientierungsfunktion daher trügerisch geworden sein:

Manche Orte existieren nur durch die Worte, die sie bezeichnen, und sind in diesem Sinne Nicht-Orte oder vielmehr imaginäre Orte, banale Utopien, Klischees. Sie sind das Gegenteil des Nicht-Ortes im Sinne von Michel de Certeau, das Gegenteil des benannten, mit einem Flurnamen versehenen Ortes (von dem nur selten bekannt ist, wer ihn benannt hat oder was der Name besagt).

(Augé 2010: 97)

Analog dazu geht es hier nicht um die Herkunft des Ortsnamens Lohbrügge (vgl. Grunwaldt 2000: 10). Die entscheidende Frage ist: Wie stellen unterschiedliche Akteur_innen durch ihren Umgang mit Ortsnamen innerhalb der Stadt Hamburg Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit von Orten her? Diese Frage wird am Beispiel des Umgangs mit den Ortsnamen Hamburg, Bergedorf und Lohbrügge sowie den Namen der Lohbrügger Ortsteile untersucht.

Augés Überlegungen zu anthropologischen Orten sind an dieser Stelle weiterführend. Er geht auf die historische Dimension der Benennung von Straßen und Plätzen im städtischen und dörflichen Raum ein. Oft handelt es sich um Monumente, die den Straßen, die dorthin führen, oder Plätzen, an denen sie stehen, ihren Namen geben.

Die Zahl der Bahnhofsstraßen, Theaterstraßen und Rathausplätze ist gar nicht mehr zu zählen. Zumeist aber sind es Persönlichkeiten des lokalen oder nationalen Lebens oder große Ereignisse der nationalen Geschichte, die den Arterien der Städte und Dörfer ihre Namen leihen. Wollte man eine Exegese sämtlicher Straßennamen vornehmen, die sich in einer Metropole wie Paris finden, so müsste man die ganze Geschichte Frankreichs aufbieten, von Vercingetorix bis zu de Gaulle. Wer regelmäßig mit der Métro fährt und mit den Namen der Stationen vertraut ist, die auf die Straßen und Monumente an der Oberfläche hinweisen, der hat teil an diesem alltäglichen, mechanischen Eintauchen in die Geschichte, das jeder kennt, der zu Fuß durch Paris geht und für den Alésia, Bastille oder Solférino eher räumliche Orientierungshilfen als Geschichtslektionen bezeichnen.

(Augé 2010: 73-74)

Augé macht auf zwei wesentliche Aspekte von Namen aufmerksam, auf Politiken der Namensgebung als „Geschichtslektionen“, und auf die alltägliche Rezeption dieser Namen als „räumliche Orientierungshilfen“, die losgelöst sein kann von diesen Politiken und die Benennung – etwa der Metrostationen – als Gegebenheit hinnimmt.

Politiken der Benennung sind ein gängiger kulturwissenschaftlicher Untersuchungsgegenstand. Das wird nicht zuletzt in der kritischen Rezension des Germanisten, Historikers und Pädagogen Peter Glasners der linguistischen Habilitationsschrift Christine Domkes, „Die Betextung des öffentlichen Raumes. Eine Studie zur Spezifik von Meso-Kommunikation am Beispiel von Bahnhöfen, Innenstädten und Flughäfen“, deutlich:

Zudem sind etwa Straßennamen vielfach auch ein ebenso kontrovers diskutiertes Politikum, wie auch Piktogramme von Ampel- und Toilettenanlagen Debatten über eine politisch korrekte Darstellung der Geschlechter hervorrufen können. Die Deixis derartiger Informationsangebote im Stadt-Raum ist eben immer auch Ausdruck des gesellschaftlichen Systems und von dessen Historizität. Kein Geringerer als Victor Klemperer³ hat etwa das ideologisch brisante von Straßennamen (in der NS-Zeit) beobachtet und damit die Straßenbeschilderung nicht nur als topographisches, sondern vielmehr als zeitspezifisches wie weltanschauliches Leitsystem erkannt.

(Glasner URL 22.8.2018)

Es geht an dieser Stelle weder darum, die im fachlichen Kontext der Linguistik entstandene Arbeit Domkes zu verteidigen, noch darum, in die zitierte Kritik

einzustimmen, sondern sich gegenüber der hier geäußerten kulturwissenschaftlichen Erwartungshaltung an den Gegenstand Straßennamen zu positionieren. Ziel der vorliegenden Arbeit ist nicht, sämtliche Straßen- oder Haltestellennamen Lohbrüggens zu erfassen und die jeweiligen Aushandlungsprozesse und Politiken der Namensgebung nachzuvollziehen²⁸. Einer solchen – schon für eine einzige Straße sehr umfangreichen – Aufgabe haben sich bereits Hilke Langhammer und Helena Magdalena Thienel angenommen, welche die Umbenennungen der heutigen Alten Holstenstraße von „Große Straße“ in „Hermann-Göring-Straße“ (nach Einführung des Groß-Hamburg-Gesetzes im Nationalsozialismus) und in „Alte Holstenstraße“ (im Unterschied zur „Holstenstraße“ im Bezirk Altona) nachvollziehen (Langhammer/Thienel 1999: 26-27).

An dieser Stelle werden das Phänomen des Erscheinens von Ortsnamen im öffentlichen Raum, der Umgang mit ihnen in den Interviews und im Kontext teilnehmender Beobachtung und die Frage danach, welche Lesarten die Verwendungen dieser Ortsnamen ermöglichen, untersucht. Ortsnamen sind etwa auf den Schildern von Straßen, Haltestellen, Institutionen oder Unternehmen zu lesen. Soweit bekannt werden die Intentionen der Namensgeber_innen auch benannt, aber der Fokus liegt nicht auf diesen Intentionen, sondern auf den Wirkungen und Nebenwirkungen der verwendeten Namen auf die Wahrnehmenden.

Ein Beispiel für solche Wirkungen und Nebenwirkungen findet man in der geographischen Dissertation Werner Janzas von 1961, „Bergedorf-Lohbrügge. Eine gewachsene Trabantenstadt Hamburgs“. Janza beschreibt Abhängigkeitsverhältnisse und Fragen von Zentralität im Verhältnis zwischen Hamburg, Bergedorf und Lohbrügge. Ortsnamen stellen für ihn keinen gesonderten Gliederungspunkt dar, doch die Frage nach den Bezeichnungen – und damit den sich hierdurch ausdrückenden Abhängigkeitsbeziehungen – zieht sich durch die gesamte Arbeit hindurch (Janza 1961). Janza arbeitet die Abhängigkeit Sandes von Bergedorf und die funktionalen Unterschiede zwischen dem Dorf Lohbrügge und der Industriesiedlung Sande heraus. Dabei erinnert er mehrfach nachdrücklich an den aufgegebenen Ortsnamen Sande (ebd: 5; 23; 25), stellt in Bezug auf die Verkehrswege fest: „Bergedorf-Lohbrügge liegt an der Strecke Hamburg-Berlin. Die offizielle Stationsbezeichnung ist lediglich 'Hamburg-Bergedorf'.“ (ebd: 75) und untersucht mangels Zahlen zur Auflagenhöhe

²⁸ Intensiv hat sich beispielsweise die Stadt Wien dieser Fragestellung angenommen (Stadt Wien (Hg.): Wiener Straßennamen. URL 30.04.2018.) und das Thema durch eine ganze Historikerkommission untersuchen lassen (Historikerkommission der Stadt Wien (Hg.) 2013).

Namensgebung und Aufbau der Lokalausgaben der „Bergedorfer Zeitung“, um Rückschlüsse auf Reichweite der Zeitung und kulturelle Zentrumsfunktion Bergedorfs zu ziehen (ebd: 90-91). Obwohl er selbst es nicht ausformuliert, wird bei der Lektüre seiner Arbeit deutlich, wie über die Namensgebung Abhängigkeitsverhältnisse produziert oder reproduziert werden.

Die Wirkungen und Nebenwirkungen von Namensgebungen und dem Umgang mit Ortsnamen werden im Folgenden in drei Schritten untersucht. Die Quellenbasis dafür sind offizielle Bezeichnungen wie Bezirks-, Stadtteil- und Straßennamen, die Verwendung von Ortsnamen durch Unternehmen und Institutionen, Ortsnamen auf Wegweisern, Haltestellen und den Übersichtskarten unterschiedlicher Verkehrsmittel, Interviewaussagen und der Umgang mit Ortsnamen im informelleren Rahmen der teilnehmenden Beobachtung.

Zuerst werden Sichtbarkeit und Orientierungsfunktion der Namen der Lohbrügger Ortsteile untersucht. Hierzu werden ihre Präsenz im Stadt-Raum und der Umgang mit ihnen im Hinblick auf die vermittelte innere Ordnung analysiert.

Anschließend werden die Reichweiten der Ortsnamen Hamburg, Bergedorf und Lohbrügge im Kontext der Stadt Hamburg erfasst. Dazu werden die Wirkungen und Nebenwirkungen der Namensgebung der Hamburger Bezirke und ihrer zentralen Stadtteile in der Nachkriegszeit im Allgemeinen und für die Reichweite des Ortsnamens Lohbrügge erläutert.

Darauf aufbauend wird erläutert, wie Namensgebungen und Umgang mit den Ortsnamen das Verhältnis der komplementären und manchmal konkurrierenden Stadtteile Bergedorf und Lohbrügge mit gestalten und die Konnotationen, die mit den beiden Ortsnamen verbunden sind, mit beeinflussen.

3.1 „Weil’s ja auch ’nen eigenen Begriff so hat“: Orientierungsfunktion und Lesarten der Lohbrügger Ortsteile

Der Stadtteil Lohbrügge setzt sich im Untersuchungszeitraum aus den Ortsteilen Lohbrügge, Lohbrügge-Nord, Ladenbek, Heckkatzen und Boberg zusammen, Bezeichnungen, die selbst auf amtlichen Karten nicht einheitlich verwendet werden.

Werner Janza macht 1961 darauf aufmerksam, dass „sich hinter dem Namen ‚Lohbrügge‘ auch Sande verbirgt.“ (Janza 1961: 5). Der seinerzeit schon aufgegebene, als solcher unsichtbar gewordene Ortsname Sande findet sich heute noch in vier Straßennamen, Sander Damm, Sander Deichweg, Sander Markt und Sander Straße (Amtliche Bezirkskarte Bergedorf 2008). Auch der zwischenzeitlich in „John Turner Tower“ umbenannte (Neff URL 7.3.2012)

Wasserturm, das Wahrzeichen Lohbrüggens, trägt heute wieder seinen früheren Namen „Sander Dickkopp“. Die offizielle Bezeichnung des Waldgebietes um Fernseh- und Wasserturm ist „Sander Tannen“. Es ist fraglich, ob dieser historische Hintergrund einer Mehrheit der heutigen Bewohner_innen von Lohbrügge bekannt ist²⁹. Eine Interviewpartnerin, die in unmittelbarer Nähe aufgewachsen ist und nach der Studienzeit in Hannover wieder in derselben Gegend wohnt, spricht etwa von den Sander Tannen nur als „diesem Wäldchen da hinten“, dessen Baumbestand sie so gut kennt, dass sie die Veränderungen über die Jahre hinweg genau beschreiben kann (P. am 26.7.2012).



Abbildung 52: Straßenschild mit Aufschrift „Sander Damm“ an der „Bergedorfer Straße“/B5 am 26.8.2011³⁰

Abbildung 53: Sportanlage "Langnese Happiness Stadion Sander Tannen" am 26.8.2011

Die Geschichts-AG Lohbrügge hat zahlreiche Geschichtstafeln im öffentlichen Raum aufgestellt, auf denen auch Sande thematisiert wird. Hierdurch könnte zukünftig ein Bewusstsein dafür geschaffen werden³¹, dass hinter dem heutigen

²⁹ Die Geschichtskennntnisse der Bevölkerung Lohbrüggens zu quantifizieren oder qualifizieren ist im Rahmen dieser Arbeit nicht durchführbar.

Ein Indikator hierfür könnte jedoch die Tatsache sein, dass ein Drittel der Erwachsenen und über fünfzig Prozent der Kinder und Jugendlichen in Lohbrügge einen Migrationshintergrund haben. Der Begriff „Migrationshintergrund“ ist dahingehend unscharf, dass er sich auf nationale Zugehörigkeiten bezieht und das über Generationen hinweg, während Zugezogene aus Deutschland, der Region oder anderen Hamburger Stadtteilen damit nicht erfasst sind.

Wieviele Menschen über die Geschichte ihres Wohnortes wissen, hängt etwa von Ankunftszeitpunkt, Sprachkenntnissen, Schulbesuch und Aufenthaltsdauer ab. Denn entsprechende Kenntnisse werden in der Schule, in Sprachkursen oder anderen Bildungsinstitutionen gezielt vermittelt oder im Laufe der Zeit über Lokalmedien und Hörensagen angeeignet.

Zugezogen zu sein oder Migrationshintergrund zu haben sind also nicht als Ausschlusskriterien zu verstehen, sondern als Indikatoren.

³⁰ Die abfotografierten Ortsnamen auf unterschiedlichen Objekten werden hier als Zitate behandelt und stehen daher in Anführungszeichen.

³¹ Für dieses Bewusstsein ist ein Interesse an lokaler Geschichte notwendig, das nicht vorausgesetzt werden kann. Während die Betextung des öffentlichen Raums mit historischen Tafeln im Zusammenhang mit Gentrifizierungsprozessen schon untersucht wurde, liegen mir keine Studien zur Rezeption der geschichtlichen Informationen vor. Es ist auch die Frage, wie ausbleibende Rezeption erhoben werden kann. Beispielsweise habe ich auf einer der Geschichtstafeln im Rahmen teilnehmender Beobachtung Schüler_innen sitzen sehen. Ob diese die Tafeln gelesen haben, ist ungewiss.

Lohbrügge ein historisches Sande verschwindet (Geschichts-AG Lohbrügge (Hg.) URL 23.8.2017), dessen Strukturen und Bauwerke im Unterschied zu denen des Bauerndorfs Lohbrügge noch in weiten Teilen erhalten sind.

Die amtlichen Grenzen Lohbrüggens stellten für die Verfasserin den Ausgangspunkt ihrer Arbeit dar, und bei der Auswahl der Bilder für die Foto-Interviews wurden auch Aufnahmen aus Boberg gewählt. Es zeigte sich jedoch bald, dass vor Ort – sowohl in Lohbrügge als auch in Boberg – das Ortsverständnis meist ein anderes ist.



Abbildung 54: Wegweiser nach „HH-Boberg“ und „HH-Lohbrügge“ an der Kreuzung von Glinde Weg und Hamburger Straße in Reinbek am 20.7.2015

Der Ort Boberg wurde – anders als die Boberger Niederung und manchmal auch der Segelflughafen – von keinem einzigen der Interviewpartner_innen von sich aus thematisiert. Auf die Gesprächsanreize wie Fotos oder Nachfragen hin erwähnten mehrere Interviewpartner_innen Bekannte und Freunde in Boberg oder hatten einen Hauskauf im Dorfanger erwogen.

Doch selbst die drei Interviewpartner_innen, die über den Hauskauf nachgedacht hatten³² meinten auf dem Foto der Siedlung den Stadtteil Neuallermöhe zu erkennen (O. am 12.6.2012, P. am 26.7.2012, R. am 19.8.2012, U. und V. am 16.7.2014): „Das muss in Neuallermöhe sein. So wie die Häuser aussehen.“ (P. am 26.7.2012). Der offizielle Name „Dorfanger Boberg“ (HPE/PPL (Hg.) 2001)

³² Eine Interviewpartnerin fand das Gebiet zu dicht besiedelt und die Häuser zu teuer, ein Ehepaar hätte dort gern gekauft, hat dann aber ein passendes Reihenhaus in Neuallermöhe gefunden.

wurde in den Interviews nicht verwendet. Auch im Kontext teilnehmender Beobachtung habe ich immer nur „Neubaugebiet“ gehört.



Abbildung 55: Interviewfoto Boberger Aue im Dorfanger Boberg am 27.6.2011

Abbildung 56: Interviewfoto Am Langberg in Boberg am 11.7.2011

Der hier geschilderte Umgang mit dem Ortsnamen „Boberg“ ist also der aus einer Lohbrügger oder Bergedorfer Außenperspektive. Die Aushänge im Bürgerhaus Boberg, mit denen Interviewpartner_innen zu „Lohbrügge“ gesucht wurden, blieben ohne Resonanz, und eine Interviewpartnerin, die ich bei einer öffentlichen Veranstaltung in Bergedorf angesprochen hatte, sagte das Interview ab. Obwohl ich auch in Boberg teilnehmende Beobachtung durchgeführt habe, habe ich für den Umgang von Bewohner_innen mit dem Ortsnamen keine direkten Aussagen, sondern nur indirekte Belege. Die seit 2001 herausgegebene Vereinszeitung des „Dorfanger Boberg e.V.“ hieß ursprünglich „Dorfzeitung des Dorfanger Boberg e.V.“ mit dem Untertitel „mit Nachrichten aus dem Verein“ (Dorfzeitung Boberg Mai 2001) und wird inzwischen als „Dorfzeitung Boberg“ vom im Logo aufgeführten „Dorfanger Boberg e.V.“ herausgegeben³³, wobei in diesem Logo der Schriftzug „Boberg“ deutlich größer gehalten ist (Dorfzeitung Boberg Juni 2017).

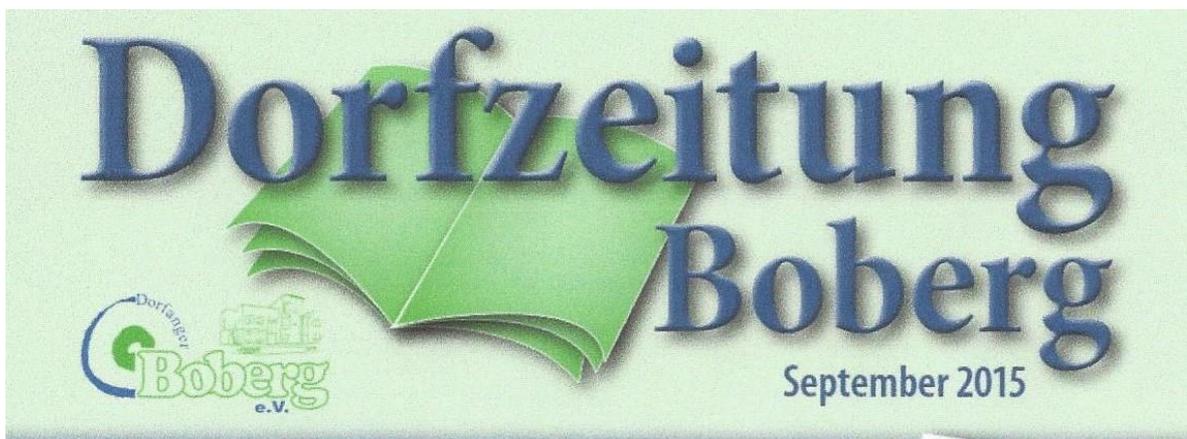


Abbildung 57: Kopf der "Dorfzeitung Boberg", Ausgabe September 2015

³³ Ursachen und Prozess der Namensänderung wurden für die vorliegende Arbeit nicht erforscht. Eine Untersuchung hierzu müsste bei Akteur_innen und Finanzierung des Mediums ansetzen.

Die verschiedenen Ausführungen von Bergedorfer_innen und Lohbrügger_innen zu Boberg werden in einem informellen Gespräch von einem Gesprächspartner aus dem Bezirksamt Bergedorf auf den Punkt gebracht:

Ich frage ihn [*vom BSR, Bezirksamt Bergedorf, Abteilung Sozialraumplanung*] nach Boberg, und er sagt, „Ach ja, Boberg, das ist auch eine Welt für sich. [...] Das ist ein Ort für Aufsteiger. Da ist auch vorwiegend Eigentum, schicke Einfamilienhäuser, viele Reihenhäuser und so. Und Alt-Boberg, das ist noch mal was ganz anderes. Da sind richtige Prachtbauten, so zum Segelflughafen hin. Aber nee, das ist 'ne andere Welt. Das ist wie Bergedorf und Bergedorf-West. Da liegt nur ein Bahngleis dazwischen, aber das sind zwei Welten. Oder Bergedorf und Hamburg. Wir sagen ja ‚Wir fahren in die Stadt.‘ und meinen Bergedorf, und wenn wir nach Hamburg reinfahren, sagen wir: ‚Wir fahren nach Hamburg.‘ Das finde ich auch gut so, dass man den Leuten nicht vorschreiben kann, das und das ist dein Viertel, die ziehen ihre Grenzen selbst.“

(Neujahrsempfang im haus brügge, Forschungstagebuch am 11.12.2012)

Den Ortsnamen Boberg tragen acht Straßen dort: Boberger Anger, Boberger Aue, Boberger Drift, Boberger Furt, Boberger Furtweg, Boberger Höhe, Boberger Lohe und Oberer Boberg. Damit ist es im Kontext des Bezirks nicht unsichtbar, sondern wird als eine eigene Einheit mit eigenem Namen wahrgenommen: „Kennen Sie Boberg?“ (E. am 11.4.2011). Diese steht gleichberechtigt neben Lohbrügge:

Ach so, Boberg. Ja. Boberg war für mich immer irgendwie 'n... 'n Teil von Lohbrügge, der nicht so richtig dazu gehört. Also, Boberg... [...] hab ich immer... Ich wusste ganz lange gar nicht, dass das Lohbrügge ist. Ich dachte immer, das wär 'n eigener Stadtteil. [...] Weil es ja auch 'n eigenen Begriff so hat mit „Boberg“

(P. am 26.7.2012)

Die Namen der früheren kleinen Dörfer Ladenbek und Heckkatzen jedoch kommen in den Interviews nicht als Ortsnamen vor.

Ladenbek ist noch präsent in den Straßennamen Ladenbeker Furtweg und Ladenbeker Weg sowie als Ladenbeker Furtweg-Brücke. Mehrere Interviewpartner_innen verbinden persönliche Erlebnisse mit dem Fahrradladen oder der Kneipe Am Hochhaus (die im Untersuchungszeitraum geschlossen wurde) im Ladenbeker Furtweg, den sie auch als solchen benennen. Ein Ort wird jedoch nicht als solcher bezeichnet.



Abbildung 58: Interviewfoto Ladenbeker Furtweg am 12.7.2011

Abbildung 59: Ladenzeile am Ladenbeker Furtweg, Bushaltestelle "Grandkoppel" am 12.7.2011

Auch der Name Heckkaten, an den noch ein Bushaltestellenname in Bergedorf und der Straßename Heckkatenweg erinnern, wird in den Interviews nicht genannt.



Abbildung 60: Interviewfoto Studierendenwohnheim in der Billwiese am 26.8.2011

Abbildung 61: Interviewfoto Heckkatenweg mit Bushaltestellenschild und Straßenschild "Billwiese", im Hintergrund Fernmeldeturm und Wasserturm am 26.8.2011

Eine Interviewpartnerin, die in diesem Ortsteil wohnt und enttäuscht ist, dass er beim Zuschnitt des RISE-Projektgebietes Lohbrügge-Ost nicht berücksichtigt wurde, stellt fest:

Denn dieses schmale Stück, das immer vergessen wird, ist ja zwischen B5 und Kurt-A.-Körper-Chaussee. Und das wird auch nie anders sein, weil es dort ja so wenig Menschen sind. Hier wohnen zu wenige, als dass es irgendjemand... irgendwas bewegt.

(L. am 8.2.2012)

In ihrer Aussage kommen sowohl die Grenzwirkung der B5, auf die im Folgenden noch eingegangen wird, als auch ein Zuordnungsproblem des bürgerlichen Wohngebietes Heckkatens (zu Bergedorf, Bergedorf-West oder Lohbrügge?) sowie die minimale Sichtbarkeit des Ortsteils, für den sie nicht einmal einen Namen hat, zum Ausdruck.

Anders verhält es sich mit Lohbrügge-Nord. Für Lohbrügge gibt es wie für Sande noch vier Straßennamen, die den Ortsnamen enthalten: Lohbrügger Kirchstraße, Lohbrügger Landstraße, Lohbrügger Markt und Lohbrügger Weg, von denen die letzten drei gleichzeitig auch die Namen von Bushaltestellen sind. Diese Straßennamen evozieren das Bild eines dörflichen Lohbrüggens, welches heute nicht mehr eingelöst wird. Das Dorf ist überbaut.



Abbildung 62: Bushaltestellenschild "Lohbrügger Markt" am Ludwig-Rosenberg-Ring am 2.9.2015

Abbildung 63: Lohbrügger Markt nachmittags in der Woche am 12.7.2011

Lohbrügge-Nord ist ein Name, der in verschiedenen Zusammenhängen verwendet wird. Er bezeichnet eine Großwohnsiedlung nordöstlich dieses Dorfes, die in den 1960er bis 1980er Jahren auf den Feldern der Bauernhöfe und einem Ziegeleigelände errichtet wurde. In den 1990er Jahre als sozialer Brennpunkt klassifiziert wurde Lohbrügge-Nord um die Jahrtausendwende ins Rahmenprogramm Soziale Stadtteilentwicklung aufgenommen. Das gleichnamige Projektgebiet der Stadtteilentwicklung von 2000 bis 2007 war weitgehend, aber nicht vollkommen identisch mit der Siedlung Lohbrügge-Nord. Für das nachfolgende Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) wurde von 2008 bis 2015 ein Projektgebiet „Lohbrügge-Ost“ definiert, das sich im Gebäudekomplex Lindwurm mit dem Projektgebiet „Lohbrügge-Nord“ überschneidet. „Lohbrügge-Ost“ entsprach jedoch nie einer anderen geopolitischen Ortsbezeichnung. Weder in den Interviews noch bei sonstiger teilnehmender Beobachtung habe ich den Begriff „Lohbrügge-Ost“ außerhalb dieses spezifischen Kontextes gehört.

**Aktive Stadtteilentwicklung
Entwicklungsquartier Lohbrügge - Ost
Bezirk Bergedorf**

Stand : 19.04.2007
M. 1:9.500

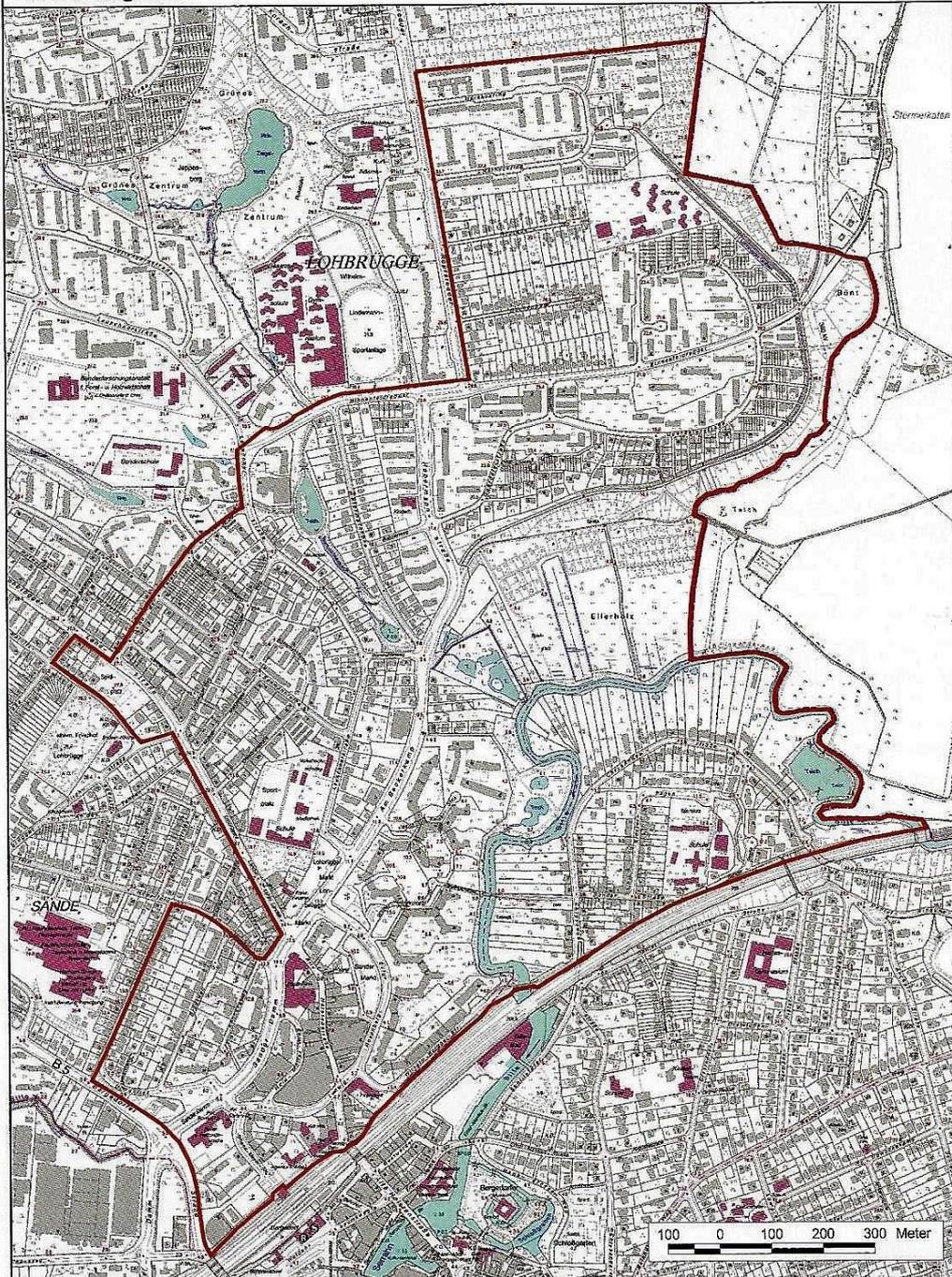


Abbildung 64: Karte des Gebietes "Lohbrügge-Ost" im Rahmen der Stadtteilentwicklung (zitiert nach Lawaetz-Stiftung; Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2012: 4)

Lohbrügge-Nord hat keinen eigenen Haltestellenamen, wird aber als „Lohbrügge (Nord)“ an den Bahnhöfen Bergedorf und Mümmelmannsberg als Zwischenhalt der Linie M12 ausgewiesen. Auf der „Bezirkkarte von Hamburg – Normalausgabe – Bergedorf“ ist der Ortsteil Lohbrügge-Nord nicht verzeichnet (Amtliche Bezirkskarte Bergedorf 2008).



Abbildung 65: "Lohbrügge (Nord)" auf dem Haltestellenschild beim Bussteig der Haltestelle „U Mümmelmannsberg" am 2.9.2015

Welches Bild vermittelt jedoch ein Name, der den Zusatz einer Himmelsrichtung trägt? Ein Interviewpartner äußert sich zu den Hamburger Bezirken: „Also ich finde eben, ... Bergedorf ist schon... etwas, was eher... 'n Gemeinschaftsgefühl prägt als Hamburg-Nord oder... oder so... ja.“ (O. am 12.6.2012) Und der oben zitierte Gesprächspartner erwähnt Bergedorf und Bergedorf-West, „aber das sind zwei Welten“ (Neujahrsempfang im Haus Brügge, Forschungstagebuch am 11.12.2012). Beide sprechen vor einem fachlichen Hintergrund. Aber es kann davon ausgegangen werden, dass es auch ins Alltagswissen der Leute eingegangen ist, dass Orte, die mit einer Himmelsrichtung versehen wurden, peripher zu einem bestehenden Ort liegen und neuer sind als dieser, der eigentliche Ort, derjenige ohne das Anhängsel.

Dies gilt genauso für Lohbrügge-Nord, welches von einigen älteren Interviewpartner_innen immer noch als „Neubaugebiet“ bezeichnet wird (R. und S. am 19.8.2012). Doch der eigentliche Ort, Lohbrügge ohne Anhängsel, ist kaum noch zu identifizieren.

In Kapitel 2.3.5 wurde auf ein „in ganz Hamburg verbreitetes Imageproblem“ Lohbrüggens als „Betonwüste“ mit „Hochhäusern“ Ende der 1990er Jahre eingegangen. In diesem Schreckensbild, das schon für die Autoren des Artikels 2002 der Vergangenheit angehört (Lohbrügge 2002: 639), wird deutlich, wie die Ortsbezeichnung Lohbrügge auf Lohbrügge-Nord verkürzt wird.

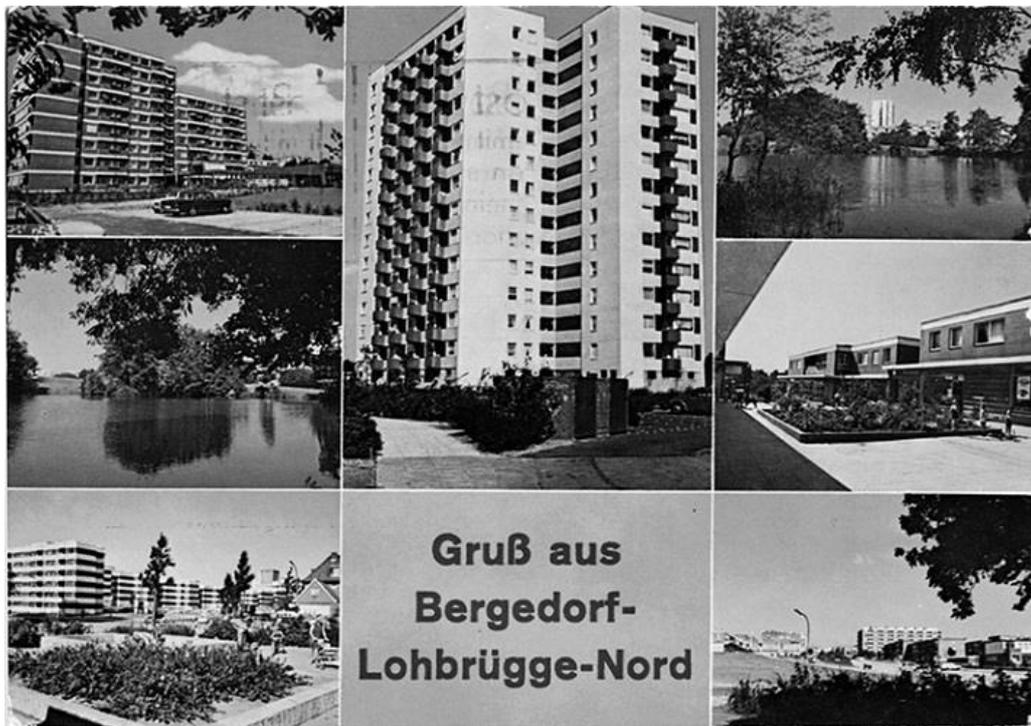


Abbildung 66: Postkarte "Gruß aus Bergedorf-Lohbrügge-Nord" um 1970 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)



Abbildung 67: Postkarte von Bergedorf-West um 1970 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)

Betonwüste und Hochhäuser passen weder auf die bürgerlichen Wohngebiete Bobergs, Heckkatens und Ladenbeks noch auf die kleinstädtischen Strukturen des früheren Sandes oder auf die des früheren Dorfes Lohbrügge mit seiner Mischung aus Ein- und Mehrfamilienhäusern und Institutionen zwischen Leuschnerstraße und Lohbrügger Landstraße.



Abbildung 68: Ulmenliet am 12.7.2011

Abbildung 69: Leuschnerstraße Ecke Bornmühlenweg am 2.9.2011

Die Analyse der Verwendung der Namen der Lohbrügger Ortsteile zeigt, dass diese eine hohe Orientierungsfunktion haben, wenn sie in der Wahrnehmung der Betrachtenden entweder mit charakteristischen Gebäuden bildlich in Verbindung gebracht werden können oder durch eine abgeschlossene Struktur von anderen Orten gut differenziert werden können.

Die Namen Heckkaten und Ladenbek werden kaum noch verwendet und Orten zugeordnet. Der Ortsname Boberg hat durch die weiterhin dörfliche, in sich abgeschlossene Struktur³⁴ sowohl alter als auch neuer Wohngebiete auf lokaler Ebene eine starke Orientierungsfunktion. Bezogen auf Lohbrügge, welches auf der Karte leicht zu lokalisieren ist, ist jedoch die innere Ordnung in mehrfacher Hinsicht erschwert. Sein Ortsname bezeichnet ursprünglich ein Dorf, das noch in Straßennamen evoziert wird, heute jedoch abgerissen, überbaut und nicht mehr sichtbar ist. Umgekehrt ist der Ortsname Sandes, welches in Strukturen und Bauwerken überdauert hat, durch Lohbrügge ersetzt worden. Eigensinnig heißt jedoch das Wahrzeichen des Stadtteils weiterhin Sander Dickkopp.

Nur mit „Lohbrügge-Nord“ lässt sich leicht ein Namen einem Ort mit so charakteristischen Bauwerken wie Lindwurm und Korachhäusern zuordnen und hat eine starke Orientierungsfunktion. Diese ist jedoch trügerisch. Im übrigen Hamburg wird dieser nämlich häufig auf „Lohbrügge“ zusammengekürzt und der Stadtteil damit klischeehaft auf die Großwohnsiedlung reduziert.

3.2 Reichweiten der Sichtbarkeit

Wenn wir im Urlaub gefragt werden: „Woher kommt ihr denn?“ oder so, als Erstes: „Wir kommen aus Hamburg.“ „Ja, Hamburg kennen wir.“ - „Wir kommen aus Bergedorf.“ – „Ja, Mensch, da ham wir auch Bekannte.“ – Und

³⁴ Die offizielle Bezeichnung des Gewerbegebietes in der Spitze zwischen B5 und Reinbeker Redder als „Gewerbegebiet Neuboerg“ (Amtliche Bezirkskarte Bergedorf 2008) habe ich nie gehört. Wenige Interviewpartner_innen haben es überhaupt erkannt. Sogar eine Interviewpartnerin, die mehrere Jahre dort gearbeitet hatte, hatte Mühe damit (V. am 16.7.2014).

erst dann sagen wir Lohbrügge, ne. [...] Und selbst dann denn auch wieder diese Zweiteilung, dass wir nicht im alten Teil von Lohbrügge wohnen. [...] In der Nähe vom Lohbrügger Markt, Lohbrügger Landstraße, Alt-Sande und so weiter, sondern in diesem Neubaugebiet nördlich davon. [...] Auf der grünen Wiese.

(S. am 19.8.2012)

Der hier zitierte Interviewpartner verwendet die Ortsnamen, um seinem Gegenüber zu helfen, seinen Wohnort zu lokalisieren, aber auch einordnen zu können. In seinen Aussagen kommen die unterschiedlichen Reichweiten von Ortsnamen zum Ausdruck. Reichweite und Lesarten des Ortsnamen Hamburg wurden für die vorliegende Arbeit nur innerhalb des Stadtgebietes erforscht. Die Verwendung der Ortsnamen Hamburg und Bergedorf sowie Bergedorf und Lohbrügge und die Lesarten im Verhältnis zueinander werden jedoch im Folgenden genauer untersucht.

In Bezug auf die Namen von Hamburger Ortsteilen gibt es eine Besonderheit, die der Vervielfachung eines Ortsnamens. Diese beginnt mit der Namensgebung für die Verwaltungseinheiten der Hamburger Bezirke und Stadtteile.

Als nach dem Ende des 2. Weltkrieges Hamburgs Eigenstaatlichkeit gesichert war, wurde mit der Neugliederung des Stadtgebietes begonnen [...].

Für die Bezirkseinteilung [*von zehn Kreisen in sieben Bezirke, Anmerkung der Verfasserin*] wurde die vorhandene Struktur von 1938 als Grundlage genommen. Jeder Bezirk sollte wie beim Tortenschnitt auch einen althamburgischen Stadtteil enthalten. Damit sollte der Bezirk die Struktur Hamburgs im Kleinen widerspiegeln. Für die Bezirke Eimsbüttel, Altona, Harburg, Bergedorf und Wandsbek wurden die historischen Namen übernommen, jetzt auf größere Gebiete übertragen.

(Röpke 1988: 101)

Die hier nicht aufgeführten Bezirksnamen sind Hamburg-Mitte und Hamburg-Nord, die den bereits gedoppelten Namen der Stadt und des Bundeslandes Hamburg enthalten. Die Dopplung von Ortsnamen setzt sich jedoch außer in Hamburg-Nord in allen Bezirken fort: In Eimsbüttel, Harburg, Bergedorf und Wandsbek gibt es je einen gleichnamigen Stadtteil, in Altona die Stadtteile Altona-Altstadt und Altona-Nord und in Hamburg-Mitte den Stadtteil Hamburg Altstadt.

Während wie oben herausgearbeitet (Kap. 3.1) Himmelsrichtungen als Namenszusätze auf periphere Lagen im wörtlichen wie auch im übertragenen Sinne hinweisen, wird über Begriffe wie Altstadt oder Mitte Zentralität signalisiert und durch Namensdopplungen dieser Effekt noch einmal verstärkt. Ein tautologischer Buchtitel wie „Wo Hamburg am hamburgischsten ist“ (Wegner

1989)³⁵ wird nachvollziehbar, wenn man vor Augen hat, dass ein Ortsname wie Hamburg Altstadt im Bezirk Hamburg-Mitte in der Stadt Hamburg im Bundesland Hamburg bereits eine Vervielfachung desselben Namens in Verwaltungskontexten darstellt.

Über diese Verwaltungskontexte hinaus stellen die Menschen vor Ort selbst Orts- und Sinnbezüge her, die sich von ersteren unterscheiden und wechselseitig Einfluss aufeinander ausüben können. So wurde die von ihren Bewohner_innen bereits vorher so empfundene Sternschanze nachträglich zum Stadtteil erklärt. Umgekehrt versucht die Verwaltung den Stadtteil Wilhelmsburg³⁶ unter anderem³⁷ durch Zuordnung zum Bezirk Hamburg-Mitte auch in der Wahrnehmung der Stadtbevölkerung ins Zentrum zu rücken. Die befragten Interviewpartner_innen aus dem Bezirk Bergedorf sind selbst auch Hamburger_innen – im Unterschied zu den Einwohner_innen anderer Orte und Städte. Doch durch ihren Umgang mit den auf das Stadtgebiet bezogenen Ortsnamen erzielen sie bestimmte Wirkungen und Nebenwirkungen, die Einfluss auf andere Hamburger_innen haben.

Mehrheitlich³⁸ bezeichnen die Interviewpartner_innen Bergedorf als „die Stadt“ und die Hamburger Innenstadt als „Hamburg“. Das kommt auch in anderen Kontexten als dem oben zitierten Ausspruch zum Ausdruck. Auf die Frage nach ihrer persönlichen Situation zum Zeitpunkt des Umzugs nach Lohbrügge antwortet diese Interviewpartnerin:

Also äh, ich war ja voll berufstätig... mit Kindern. Ich hatte... interessierte mich ja damals gar nicht für diese Ecke, ich war nur in Bergedorf. Oder in Hamburg, wo ich gearbeitet hab.

(L. am 8.2.2012)

Wie der Bezirk Bergedorf, der als „kleiner eigener Kosmos“ „abgeschlossen“, „eigenes System“ oder „abgekoppelt“ beschrieben wird (P. am 26.7.2012), wird

³⁵ Der vollständige Titel des Reiseführers lautet „Wo Hamburg am hamburgischsten ist. Speicherstadt und Katharinviertel“ (Wegner 1989). Die Speicherstadt wurde 2008 dem neuen Stadtteil HafenCity zugeschlagen.

³⁶ Die Umsetzung des Gesetzes zur räumlichen Gliederung Hamburgs vom 6.7. 2006 erfolgte 2008: Seit dem Jahr 1965 ist die Anzahl der Hamburger Stadtteile konstant geblieben. Dies ändert sich nun mit dem Gesetz zur räumlichen Gliederung Hamburgs vom 6. Juli 2006: Es werden die beiden neuen Stadtteile Hafencity und Sternschanze ausgewiesen, der Stadtteil Hammerbrook wird um einen Ortsteil und der Bezirk Hamburg-Mitte um den Stadtteil Wilhelmsburg vergrößert (Hamburger Stadtteilprofile 2007: 3).

³⁷ Große bauliche Maßnahmen in diesem Zusammenhang waren die Veranstaltung der Internationalen Bauausstellung iba und der Internationalen Gartenschau igs sowie die Verlegung der Baubehörde und des Stadtmodells hierhin.

³⁸ Nur ein einziger Interviewpartner, ein Sicherheitstechniker, der beruflich übers gesamte Hamburger Stadtgebiet eingesetzt wird, stellt in seinen Aussagen weder direkt noch indirekt diese Unterscheidung zwischen Hamburg und Bergedorf her (N. am 23.4.2012).

auch der Bezirk Harburg als eine eigene Einheit neben dem eigentlichen, dem sichtbaren Hamburg erlebt (Zander 2007).

Harburg wird jedoch diesbezüglich nur von einem einzigen Interviewpartner, der im dortigen Stadtteil Hausbruch aufgewachsen ist, zur Sprache gebracht:

Das ist aber praktisch der gesamte Bezirk Bergedorf und auch so der gesamte Bezirk Harburg [, die als „Hamburg“ übersehen werden, obwohl hier die meisten Hamburger wohnen – so die Information der Interviewerin über das Thema ihrer Arbeit]. Obwohl man eigentlich äh von Harburg sowie von Bergedorf aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie mit... privat mit 'm Auto zum Beispiel eigentlich schneller in die Innenstadt kommt als zum Beispiel... von Rissen oder von Volksdorf. [*spricht mit deutlichem Hamburger Akzent: „Harburch“, „Innens-tadt“, „Beis-piel“, „Volksdo-orf“*] Oder von Rahlstedt. Oder Barmbek. Obwohl es möglicherweise kilometermäßig näher ist, ne.

(S. am 19.8.2012)

„Hamburg“ ist für die Interviewpartner_innen aus dem Bezirk Bergedorf nördlich der Elbe und der Grüngürtel um Bergedorf. Dieser Umgang mit Ortsnamen steht auch in Zusammenhang mit den Siedlungsstrukturen, auf die in den folgenden Kapiteln noch detaillierter eingegangen wird: Harburg ist durch den Fluss Elbe sowie das Hafengebiet vom Hamburger Zentrum deutlich abgegrenzt, Bergedorf durch die A1³⁹, Industriegebiete und Grüngürtel. Nördlich von Elbe und Autobahn hingegen sind die früheren Städte und Landgemeinden mit dem Hamburg vor 1937 ebenso zusammengewachsen wie mit weiteren Gemeinden im Umland, z.B. Schenefeld oder Norderstedt. Das Verhältnis der Ortsnamen der übrigen Bezirke zu Hamburg wurde für die vorliegende Arbeit nicht untersucht. Als Bewohnerin des Bezirkes Altona, die im Alltag in vielfältigen Kontexten auch in Eimsbüttel, Hamburg-Nord und gelegentlich in Hamburg-Mitte unterwegs war, ist mir so ein Umgang mit dem Begriff „Stadt“ dort nicht bekannt.

Eine Nebenwirkung der Unterscheidung in „die Stadt“ und „Hamburg“ der Hamburger Interviewpartner_innen aus Bergedorf ist, dass unbeabsichtigt⁴⁰ – schließlich wurde in den Interviews nicht nach Harburg gefragt – der Bezirk Harburg neben den „Städten“ Hamburg und Bergedorf übergangen und damit unsichtbar gemacht wird. Und es ist davon auszugehen, dass umgekehrt in Harburg, wo „in die Stadt“ das Harburger Geschäftszentrum und „Hamburg“ die Hamburger Innenstadt meint (Zander 2007), das gleiche mit Bergedorf passiert.

³⁹ Vollständigkeitshalber: Ein kleiner Teil des Bergedorfer Stadtteils Moorfleet liegt nördlich der A1.

⁴⁰ Es geht an dieser Stelle nur um die binäre Opposition von Hamburg und Bergedorf, in der Harburg als dritte Siedlungseinheit nicht vorkommt. Die Interviewpartner_innen wurden nicht nach Harburg befragt, thematisieren es aber von sich aus als Herkunftsort, Wohnort von Freunden oder abgrenzend.

Die Bezirkseinteilung hat im Alltag der Einwohner_innen eine Hintergrundfunktion, die nur gelegentlich in Verwaltungskontexten wie bei Wahlen oder bei Beschulung relevant wird. Die genannten Ortsnamen sind jedoch – von unterschiedlichen Menschen, Institutionen oder Unternehmen verwendet – in vielfältigen Kontexten im öffentlichen Raum präsent und formen die Vorstellungen der Menschen von Orten und Räumen mit.

In der Fragestellung nach dem Verhältnis der Großstadt Hamburg zu ihren dichtbesiedelten Stadtteilen neben Szenevierteln und Brennpunkten war der Verwaltungskontext Stadtteil zunächst nur Ausgangspunkt der Forschung. Bald wurde jedoch deutlich, dass eine Untersuchung des als Beispiel gewählten Lohbrügge nur unter Berücksichtigung seiner Position im Kontext des Bezirks und im Verhältnis zum benachbarten Stadtteil Bergedorf erfolgen kann. Und diese werden unter anderem durch die Verwendung von Ortsnamen deutlich – etwa durch das Erscheinen der Ortsnamen Bergedorf und Lohbrügge im öffentlichen Raum, beispielsweise auf Schildern, die als Wegweiser fungieren.

Während Bergedorf bereits auf den Bundesstraßen ab dem Hamburger Zentrum und von den Autobahnen A1 und A25 aus für Autofahrer ausgeschildert ist, taucht Lohbrügge erst kurz vor dem Ortseingang auf Straßenschildern im Hamburger Stadtteil Billstedt sowie im schleswig-holsteinischen Reinbek auf.



Abbildung 70: Beschilderung in Richtung „Elbbrücken, Bergedorf und Harburg“ (nach links) sowie „Altona“ und „Hafen-City“ (nach rechts) im Hamburger Zentrum am 30.8.2018

Der auf der Grenze zwischen beiden Stadtteilen gelegene Bahnhof ist heute als „Bergedorf“ ausgezeichnet und so auch auf Fahrplänen und Haltestellenanzeigen von Regionalzügen, S-Bahnen und Bussen in Hamburg und im Umland sichtbar.

Erst im Bahnhof selbst sind Bergedorf und Lohbrügge als Richtungen für den Vorder- beziehungsweise Hinterausgang ausgeschildert.



Abbildung 71: Haltestellenschild S-Bahngleis "Hamburg BERGEDORF" am 31.8.2018

Abbildung 72: Innenbeschilderung "5 Ausgang Lohbrügge" und "1-2 Ausgang City" im Bahnhof Bergedorf am 31.8.2018

Die Reichweite des Ortsnamens Lohbrügge ist im übrigen Hamburg gering. Eine Auswirkung davon ist die einführend erläuterte Ungewissheit in Bezug auf unbekannte, namenlose Orte. Die Unkenntnis selbst des Ortsnamens und die Ungewissheit über den Ort wirken sich dahingehend aus, dass dieser nicht nahe liegend, sondern abgelegen erscheint. Dabei handelt es sich jedoch um eine gefühlte Distanz:

R: [lacht] Und zum Beispiel war es für unsere Tochter, war es ein ganz wesentlicher Grund, hier wegzuziehen. [...] Also, außer, dass sie bei uns weggezogen ist, ne. [...] Dass es eben... dass äh die Leute gesagt haben: „Äh, wo wohnst du? Wo ist 'n das überhaupt?“

I: Oh je. [lacht] Hmm.

S: „Wie lange brauchen wir denn noch, um dahin zu kommen?“

R: Und die sind dann irgendwie... die sind dann in Harburg gelandet, wenn sie nach Lohbrügge wollten oder so. [lacht]

(R. und S. am 19.8.2012)

Dass die Namen aller Orte auf dem Hamburger Stadtgebiet die gleiche Reichweite haben und gleich bekannt sind, ist nicht möglich. Das Nebeneinander namhafter und namenloser Orte ist jedoch kein Zufall, sondern durch bewusste Verwaltungsentscheidungen und historisch gewachsene Formen der Namensverwendung in unterschiedlichen Kontexten geprägt wie etwa die Wahl der Bezirks- und Stadtteilnamen zeigt. Aus einer Überblicksperspektive, wie sie Planung und Steuerung einnehmen, mag diese Gliederung die Orientierung in der Stadt insgesamt erleichtern. Für die weniger bekannten oder unbekannteren, die übersehenden oder unsichtbaren Orte haben Namensgebung und Verwendung der Ortsnamen jedoch ganz konkrete Wirkungen und Nebenwirkungen.

Wie Himmelsrichtungen als Namensanhängsel Peripherität erzeugen, weil sie darauf hinweisen, dass der ältere, der eigentliche Ort woanders, zentral, in der Mitte liegt, wurde im vorhergehenden Kapitel bereits erläutert. Umgekehrt bringen Namensdopplungen oder Vervielfachungen sowie Begriffe wie Mitte und Altstadt Zentralität hervor.⁴¹ Der jeweils bekanntere, in vielfachen Kontexten gebrauchte Ortsname lässt durch seine Sichtbarkeit die weniger bekannten Ortsnamen nebenan in den Hintergrund treten.

Diese Rahmenbedingungen sind für ein Grundverständnis der Situation notwendig, wenn man den Umgang mit den Ortsnamen der Stadtteile Bergedorf und Lohbrügge im Verhältnis zueinander untersucht.

3.3 Miteinander, gegeneinander, nebeneinander? „Bergedorf-Lohbrügge“

Eingangs wurden Namensgebungen und Umgang mit den Namen der Lohbrügger Ortsteile in einer Nahaufnahme diskutiert. Anschließend wurden auf Ebene des Hamburger Stadtgebietes die Sichtbarkeitsverhältnisse des Ortsnamens Hamburg zu denen seiner Bezirke sowie die der Bezirke untereinander und der den Bezirken namensgebenden Stadtteile zu den übrigen untersucht. Auch in den Informationssystemen des Verkehrs wie Streckenplänen des Bahnverkehrs, Beschilderungen von Autobahnabfahrten oder Beschilderungen der Bundesstraßen ist der Ortsname Lohbrügge auf dem übrigen Hamburger Stadtgebiet nicht oder sehr selten und nur in der direkten Umgebung sichtbar.

Die Zusammensetzung des Stadtteils aus verschiedenen (um)benannten Ortsteilen und seine Position in Hamburger Verwaltungskontexten sind wichtige Faktoren für die Wahrnehmung des Ortsnamens, jedoch nicht die einzigen. Weitere werden bei einem Vergleich der Verwendung der Ortsnamen Bergedorf und Lohbrügge und den Konsequenzen für das Verhältnis der so bezeichneten benachbarten Stadtteile deutlich.

Wie die Bezeichnung Lohbrügge für ein Bauerndorf, den Ortsteil der Großgemeinde Sande, die Großgemeinde selbst und den Hamburger Stadtteil verwendet wurde und wird, wurde im zweiten Kapitel beschrieben.

Der Ortsname Bergedorf bezeichnet historisch eine 1163 erstmalig erwähnte, seit 1420 von Lübeck und Hamburg gemeinsam verwaltete und 1868 von Hamburg gekaufte Stadt (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 9; 23; 52). Mit dem Groß-Hamburg-Gesetz wird diese von 1937 bis 1938 nach Hamburg eingemeindet. Im Nationalsozialismus ist Bergedorf sowohl der Name des Kreises 9 als auch der

⁴¹ Auf weitere Fragen zum Verhältnis von Zentrum und Peripherie wird im fünften Kapitel (besonders 5.2) vertieft eingegangen.

eines diesem Kreis untergeordneten Bezirks (Martens 2002: 40-41). Seit 1949 bezeichnet der Ortsname sowohl einen Bezirk als übergeordnete Einheit als auch einen dort zentral gelegenen Stadtteil. An dessen Rand wurde von 1968 bis 1973 eine weitere Großwohnsiedlung errichtet, die den Namen Bergedorf-West erhielt (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 191). Darüber hinaus wird ein nicht ausdrücklich definiertes Bergedorf, zu dem für viele auch Lohbrügge gehört, als Stadt mit eigenem Landgebiet empfunden, worauf im fünften Kapitel noch näher eingegangen wird.



Abbildung 73: Fußgängerzone Sachsenator in Bergedorf am 6.4.2011

Abbildung 74: Bergedorf-West am 11.7.2011

Historisch sind die Stadt Bergedorf und das Dorf Sande durch ein wechselseitiges Abhängigkeitsverhältnis verbunden. Sande wurde zu einem Vorort Bergedorfs im dänischen und später preußischen Schleswig-Holstein, in dem sich diejenigen niederließen, die innerhalb der Stadtmauern keinen Platz fanden. Bevölkerungsgruppen wie nicht zunftgebundene Handwerker und Händler gehörten damit überwiegend niedrigeren Schichten an als die Bewohner_innen Bergedorfs, aber nicht notwendigerweise den untersten. Ihre Arbeitskraft wurde in der Stadt benötigt. Das Abhängigkeitsverhältnis von Stadt und Dorf war wechselseitig, Geld und Einfluss jedoch ungleich verteilt. Vom Bau der Eisenbahnstrecke von Hamburg nach Bergedorf und dann nach Berlin profitierten beide Orte. Sande wurde zu einem industriellen Zentrum im Kreis Stormarn und im Groß-Hamburg-Konflikt durch die preußische Regierung als Großgemeinde zum Konkurrent Bergedorfs aufgebaut. Diese Gemeinde erhielt 1929 den Namen Lohbrügge und wurde mit der Umsetzung des Groß-Hamburg-Gesetzes 1938 nicht nur nach Hamburg eingemeindet, sondern auch auf mittlerer Ebene dem Kreis und späteren Bezirk Bergedorf politisch untergeordnet.

Während die Namen von Bezirk und Stadtteilen geblieben sind, haben sich die Verhältnisse in den beiden nach Einwohnerzahl größten und am dichtesten besiedelten Stadtteilen des Bezirks aneinander angeglichen. Seit 2012 ist die

Einwohnerzahl des Stadtteils Lohbrügge höher als die Bergedorfs (Hamburger Stadtteilprofile 2012: 172; 174). Die Mehrheit der Bewohner_innen des Bezirks Bergedorf, 39.074 in Lohbrügge im Unterschied zu 33.295 in Bergedorf im Jahr 2014, sind also Lohbrügger_innen (Hamburger Stadtteilprofile 2015: 172; 174).

3.3.1 Mit gemeint und doch verborgen

Dass eine relative Mehrheit der Bergedorfer_innen Lohbrügger_innen sind, wird im Umgang mit Ortsnamen nicht deutlich. Im besten Fall erscheint der Ortsname Lohbrüggeres in „Bergedorf-Lohbrügge“ (Janza 1961, Hoffmann 1992), „Bergedorf/Lohbrügge“ (Dewitz/Hernandez 2007), „Bergedorf, Lohbrügge“ (Grosch/Sperber 1993; Seemann 1997), wenn beide Stadtteile gemeint sind.⁴² Dabei sind „-Lohbrügge“ und „/Lohbrügge“ nicht unbedingt mehr als eigene Begriffe kenntlich und schwerer auffindbar.

Lohbrügge ist zwar häufig mit „Bergedorf“ gleich mit gemeint, aber sein Name wird nicht immer gebraucht, sondern übergangen. Die Auswirkungen hiervon werden anhand der Namensgebungen von Institutionen wie Bibliothek, Museum und Zeitung deutlich, die über Lohbrügge informieren und es nach außen hin repräsentieren.



Abbildung 75: Regalbeschriftung "Einzelne Stadtteile" Signaturen HH-8000 bis HH-8900 im Hamburg-Lesesaal der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg am 1.2.2012

⁴² Eine urbanistische und gleichzeitig metrozentristische (vgl. Kap. 5.2) Perspektive kommt in Einteilungen wie „Bergedorf, Lohbrügge und [...] Landgebiet“ (Meister 1995) zum Ausdruck, während Titel wie „Schönes Bergedorf. Bergedorf-Lohbrügge; Neu-Allermöhe; Vier- und Marschlande“ (Hoffmann 1992) den Stadtteilen im „Landgebiet“ wenigstens noch Oberbegriffe als Namen zugestehen.



Abbildung 76: Regalbeschriftung „Einzelne Stadtteile“ Signaturen HH-9000 bis HH-9900 mit „HH-9600 Bergedorf“ im Hamburg-Lesesaal der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg am 1.2.2012

Im Hamburg-Lesesaal der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg gibt es mehrere Regalmeter mit Literatur zu „einzelnen Stadtteilen“. Diese Stadtteile entsprechen weder historischen noch aktuellen Verwaltungseinheiten⁴³. Wie für viele andere Stadtteile gibt es hier keine eigene Signatur oder gemeinsame Regalbeschriftung zu Lohbrügge. Titel zum Stadtteil sind unter „Bergedorf“ eingeordnet.

Der Name des historischen Museums, das im Bergedorfer Schloss untergebracht ist und auch Exponate zu Lohbrügge zeigt, lautet „Museum für Bergedorf und die Vierlande“.⁴⁴

Das wichtigste Lokalmedium heißt „Bergedorfer Zeitung“ und erscheint online sowie in verschiedenen Printausgaben. In dieser Zeitung beginnt der Lokalteil mit den Seiten mit der Überschrift „Bergedorf“. Die begleitende Vignette des Lokalteils zeigt Hasse-Turm und die Kirche St. Petri und Pauli im Bergedorfer Zentrum. Hier stehen auch die Nachrichten aus Lohbrügge, es ist also durchaus mit gemeint und enthalten. Gefolgt wird der Lokalteil der Reinbeker Ausgabe von „Vier- und Marschlande“ und „Glinde“, „Reinbek“, „Schwarzenbek“, „Geesthacht“, „Lauenburg“.

⁴³ Wann, von wem und in welcher Absicht die Einteilung vorgenommen wurde, konnte ich auch in Gesprächen mit dem zuständigen Bibliothekar leider nicht in Erfahrung bringen.

⁴⁴ Die Frage danach, wie Lohbrügge in diesem Museum dargestellt ist, wird im sechsten Kapitel untersucht.



Abbildung 77: Kopfzeile der „Bergedorfer Zeitung“ mit „Reinbeker Zeitung“ (zitiert nach Ausgabe vom Dienstag, den 27.3.2012)



Abbildung 78: Lokalteil "Bergedorf" der "Bergedorfer Zeitung" mit Kopf-Illustration und Meldung aus "Lohbrügge" am Dienstag, den 27. März 2012

Für Leser_innen der Bergedorfer Zeitung aus Bezirk und dem Einzugsgebiet, die sowohl Lohbrügge als auch Bergedorf aus der Zeitung und aus eigenem Erleben kennen, scheint dieses Überschreiben Lohbrüggens durch den Ortsnamen Bergedorf nur eine kosmetische Frage zu sein.

Nach außen hin dagegen, gegenüber Menschen, die es nicht kennen, wird Lohbrügge, indem es implizit mit gemeint, aber nicht explizit benannt ist, im Wortsinne unsichtbar gemacht.

3.3.2 Relative Sichtbarkeit: „Bergedorf“ und „Lohbrügge“ auf touristischen Karten

Ortsnamen kommen nicht nur in den Namen der für sie zuständigen Institutionen und in den Informationssystemen verschiedener Verkehrsmittel vor, sondern werden auch von Firmen oder im Stadtmarketing verwendet. Eine Quelle, in der einige dieser verschiedenen Ebenen zusammengeführt werden, stellen etwa Karten dar. Für die vorliegende Arbeit werden öffentlich zugängliche Karten untersucht. Hierzu zählen sowohl im Stadt-Raum oder an Bahnhöfen ausgehängte Karten als auch die an Verkehrsknotenpunkten oder öffentlichen Einrichtungen ausliegenden touristischen Karten, um die es zunächst geht.



Abbildung 79: Touristische Karten: "Stadtplan Hamburg 2015"; "Auf nach Bergedorf!" 2015

An den Verkaufsstellen des HVV und verschiedenen Museen liegt der faltbare „Stadtplan Hamburg“, der von der Hamburg Tourismus GmbH herausgegeben wird aus. Diese Karte enthält neben einer umfassenden Legende „Hamburg von A-Z“ drei Kartenausschnitte und einen Plan „Schnellbahn-/Regionalverkehr“. Die Kartenausschnitte zeigen in unterschiedlichem Maßstab die Hamburger Innenstadt von Altona bis St. Georg, Blankenese zwischen S-Bahnhaltestelle und Elbe und die Veddel als Standort von Hafenumuseum und Ballinstadt. Die gesamten Bezirke Wandsbek, Bergedorf und Harburg sind auf den Kartenausschnitten gar nicht abgebildet und Hamburg-Nord nur marginal. In der Legende werden jedoch das Museum für Bergedorf und die Vierlande, das Freilichtmuseum Rieck Haus im Stadtteil Curslack und die KZ-Gedenkstätte in Neuengamme als Sehenswürdigkeiten im Bezirk Bergedorf aufgeführt. Lohbrügge ist auf der Karte und der Legende unsichtbar (Stadtplan Hamburg 2015).

Am Bahnhof Bergedorf oder an der Tourist Information im Hasseturm liegt mit „Auf nach Bergedorf!“ eine ähnliche Karte vor. Sie enthält zwei Kartenansichten, einen ausführlichen Index⁴⁵ und eine Karte mit dem Busliniennetz Bergedorf, auf das im vierten Kapitel noch weiter eingegangen wird (Auf nach Bergedorf! 2015).

Die größte, hier nicht abgebildete Karte zeigt den Bezirk Bergedorf. Dabei sind die Stadtteile Spadenland und Tatenberg im Westen, Lohbrügge in Höhe Bobergs im Norden und Altengamme im Osten angeschnitten. Der Ortsname Lohbrügge ist wie die der übrigen Stadtteile und auch des Ortsteil Nettelburgs in roten Großbuchstaben zu sehen, aber auf einer Grünfläche zwischen Boberg und Lohbrügge platziert (Auf nach Bergedorf! 2015).

Ein Ausschnitt von Bergedorf ist von einem schwarzen Kästchen umrahmt, von dem eine gestrichelte Linie zum zweiten, kleineren Kartenausschnitt führt. Dieser zeigt das Zentrum Bergedorfs zusammen mit dem Lohbrüggens.

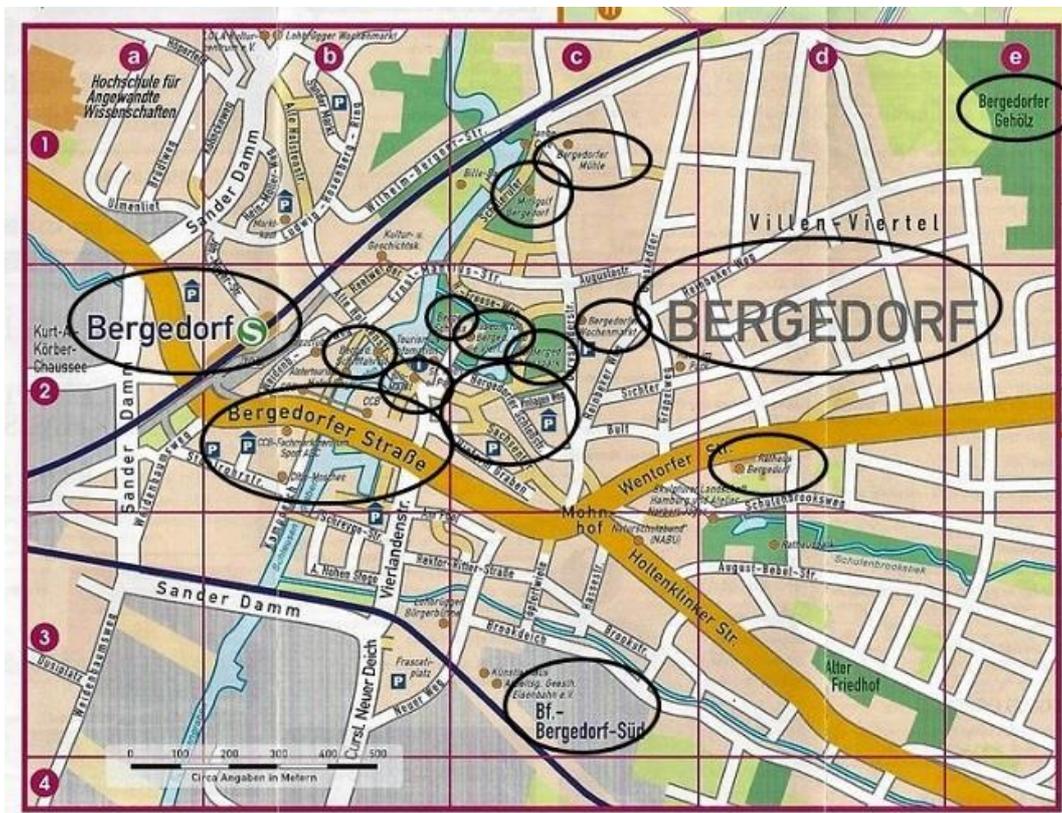


Abbildung 80: Zentrumskarte in "Auf nach Bergedorf!" mit selbst erstellten Markierungen für "Bergedorf"

⁴⁵ Auf dem Index sind die Boberger Niederung mit dem Naturschutz-Infohaus, unter Badeseen der Boberger See, unter Kirchen die Erlöserkirche, das Galerieatelier de Weryha, unter Minigolf der Minigolfplatz im Grünen Zentrum, unter Natur die Boberger Niederung unter Parks & Friedhöfe Grünes Zentrum unter Segelflugplatz Hamburger-Aero-Club Boberg e.V. und Hamburger Verein für Luftfahrt, unter Szene das LOLA Kulturzentrum e.V. und unter Wochenmärkte der mittwochs und samstags stattfindende Lohbrügger Wochenmarkt aufgeführt. Außerdem steht unter Theater die Lohbrügger Bürgerbühne in Bergedorf. Der Ortsname Lohbrügge taucht also nur einmal für eine Institution in Lohbrügge und einmal für eine in Bergedorf auf, während Bobergs dreimal zu sehen ist (Auf nach Bergedorf! 2015).

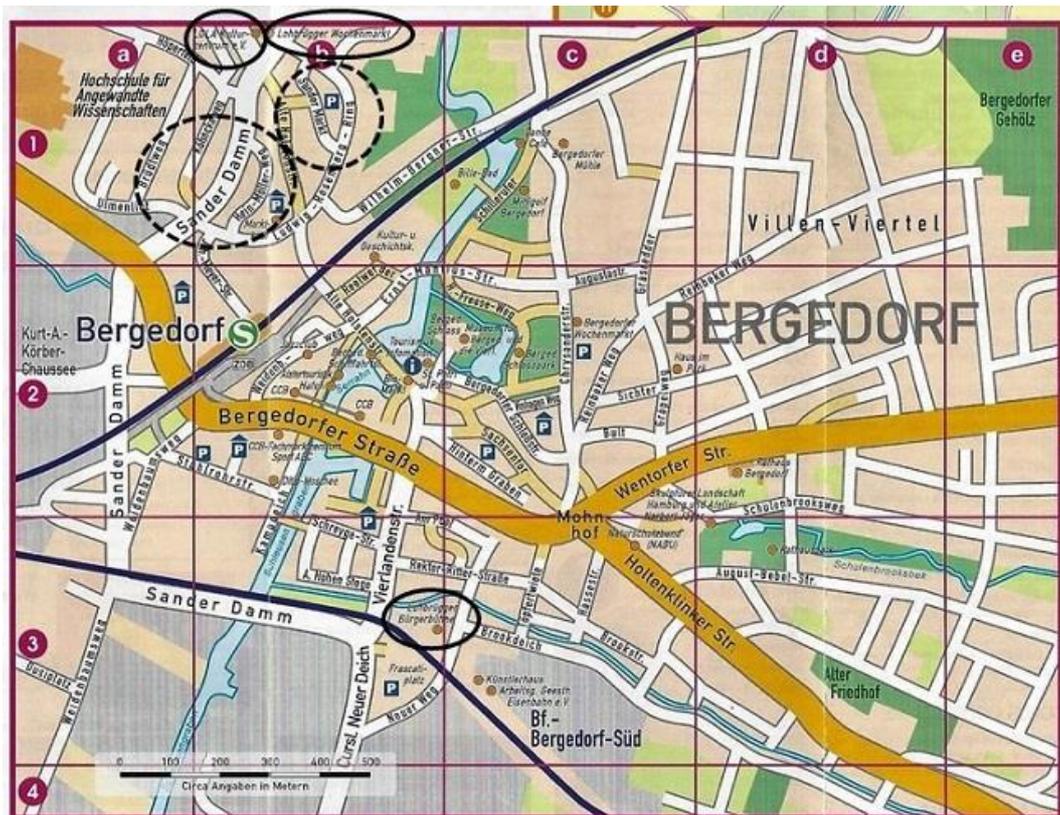


Abbildung 81: Zentrumskarte in "Auf nach Bergedorf!" mit selbst erstellten Markierungen für "Lohbrügge" und (gestrichelt) "Sande"

Im Unterschied zu den übrigen Stadtteilen des Bezirks, zu Allermöhe, Altengamme, Billwerder, Curslack, Kirchwerder, Moorfleet, Neuallermöhe, Neuengamme, Ochsenwerder, Reitbrook, Spadenland, Tatenberg ist Lohbrügge auf dieser Zentrumskarte sichtbar. Sein Name bleibt jedoch neben dem überdeutlich präsenten „Bergedorf“ im Hintergrund (Auf nach Bergedorf! 2015).

3.3.3 Erscheinen von Ortsnamen in Lohbrügge: Karten, Firmen, Institutionen

Die touristischen Karten richten sich in erster Linie an Besucher_innen und nicht an Ortskundige. Aber auch vor Ort, im physischen Stadt-Raum Lohbrüggens genauso wie in den Aussagen von Menschen, die mit ihm als Bewohner_innen, dort Arbeitstätige oder habituelle Besucher_innen zu tun haben, zeigt sich ein besonderer Umgang mit den Ortsnamen Bergedorf und Lohbrügge im Verhältnis zueinander.

Wo die Alte Holstenstraße sich in Richtung Sander Damm und Lohbrügger Markt öffnet, steht ein Aufsteller mit einem City-Plan Lohbrügge-Bergedorf am Beginn der Fußgängerzone neben dem Radweg. Sowohl das Pflaster der Fußgängerzone, als auch das Möbel selbst und das darin platzierte Plakat wurden im Untersuchungszeitraum erneuert, letzteres aber wohl nur einmal.

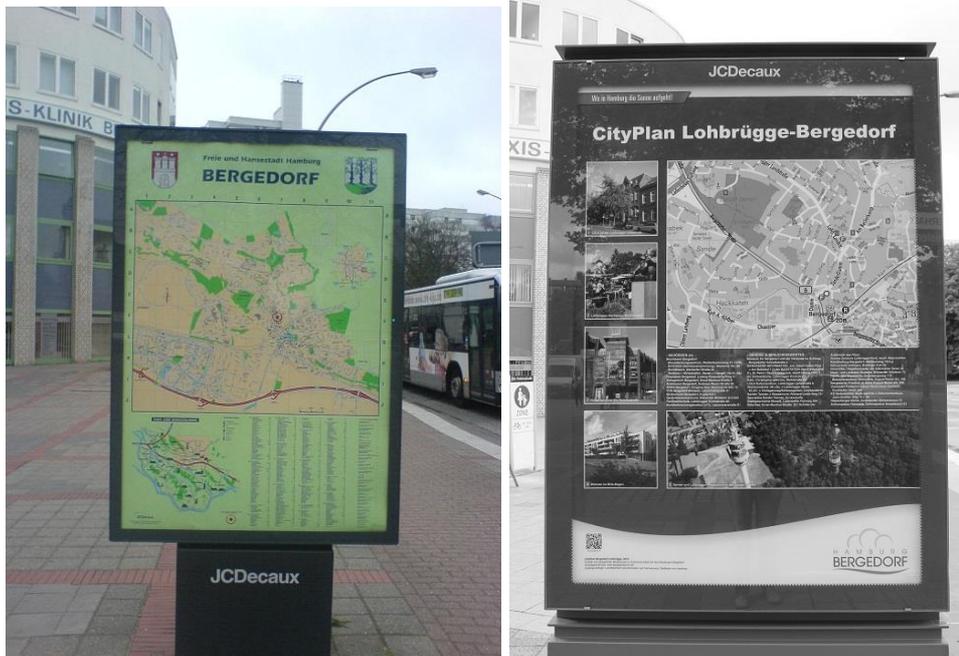


Abbildung 82: Aufsteller „Freie und Hansestadt Hamburg BERGEDORF“ mit Karten und Index auf der Alten Holstenstraße am 8.4.2011

Abbildung 83: Aufsteller „CityPlan Lohbrügge-Bergedorf“ mit Fotos, Index und Karte an derselben Stelle am 2.9.2015

Das Plakat im Aufsteller „CityPlan Lohbrügge-Bergedorf“ wurde 2012 vom Bergedorfer Bürgerverein in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Bergedorf erstellt. Für Konzeption und Fotos ist www.bergedorfarchiv.de angegeben und für die Kartengrundlage der Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Stadtkarte von Hamburg. Auf dem Plakat sind ein Kartenausschnitt mit dem Lohbrügger Zentrum, ein Index und fünf Fotoaufnahmen zu sehen⁴⁶. Dass die Karte nicht nur für Besucher_innen des Stadtteils gedacht ist, sondern auch für Einwohner_innen zeigt die Einteilung des Indexes in „Behörden etc.“ und „Sehens- und Besuchenswertes“ sowie die (nicht erläuterten) Symbole wie „S“ für Schule oder „Klg.“ für Kleingartenverein auf dem Plan.⁴⁷ Die Adressen sind nicht aktuell

⁴⁶ Auf den Fotos sind von oben nach unten die „LOLA an der Lohbrügger Landstraße“ frontal von der gegenüberliegenden Straßenseite, der „Lohbrügger Marktplatz: Wochenmarkt“ mit dem inzwischen zum Kiku umgewandelten Spektrum im Hintergrund, die „Fußgängerzone Alte Holstenstraße“ mit einer älteren Ansicht des Marktkauf Centers, „Wohnen im Bille-Bogen“ und „Sender und Lohbrügger Wasserturm in den Sander Tannen“ zu sehen. „Wohnen im Billebogen“ ist eine Fotografie der Anbauten an den Billebogen von den Grünanlagen auf der Rückseite her, die mit der verlinkerten Anlage von der Straßenseite her keine Ähnlichkeit aufweisen. Fernmeldeturm und Wasserturm sind aus der Luft in Richtung Richard-Linde-Weg aufgenommen mit einer kahlen Fläche im Hintergrund des Fernmeldeturms. Hierdurch kommt der Wasserturm im Wald besser zur Geltung.

⁴⁷ Die zahlreichen Symbole sind in keiner Legende erläutert. Doch es ist davon auszugehen, dass das graue S für die Schulen Stadtteilschule Richard-Linde-Weg, Stadtteilschule Bergedorf, die ehemalige Förderschule Billwerder Straße sowie Grundschule und Regionales Bildungs- und Beratungszentrum Leuschnerstraße steht. Weiter gibt es in grau ein A für die Agentur für Arbeit, ein K für Kindergärten, „Jz“ für Jugendzentrum, „Klg.“ für Kleingartenvereine und M für Museum. Das Symbol eines Sterns (am Sander Damm) könnte für eine Spielhalle stehen, ein weißes F in einem roten Kreis ist mir hingegen unerklärlich. Um den Bahnhof herum sind die Symbole der Deutschen Bundesbahn, der S-Bahn, des Regionalverkehrs und für Park&Ride platziert und der ZOB ist

(weder 2012 noch 2015) und enthalten elf Orte außerhalb des Plans, davon drei in Bergedorf, „Grünes Zentrum Lohbrügge-Nord“ und „Naturschutzhaus Boberg“ in Lohbrügge sowie weitere in den übrigen Stadtteilen des Bezirks.⁴⁸



Abbildung 84: Stadtteilkarte auf dem Aufsteller mit selbst erstellten Markierungen der Ortsnamen (durchgezogen:) "Lohbrügge" und "Bergedorf", (gestrichelt:) "Sander", (gepunktet:) "Heckkaten" und „Ladenbek“, Foto am 2.9.2015⁴⁹

Außer in der Überschrift „Lohbrügge-Bergedorf“ taucht der Name Lohbrüggens auf der Karte nicht mehr prominent auf. „Heckkaten“ und „Sander“ sind zu lesen, während Ladenbek auf „nbek“ reduziert ist. Über die Beschriftung des Bahnhofs

benannt. Weitere Parkplätze sind nicht verzeichnet. Fünf rote Quadrate mit weißen Ziffern dienen der Zuordnung der Fotos. Besonders um den Bahnhof und den Lohbrügger Markt herum sind Verdichtungen von Symbolen auszumachen. An Beschriftungen fallen die der Sander Tannen, die Benennung von St.-Christophorus-Kirche und der Erlöserkirche mit zugehörigem Friedhof ebenso auf wie die der VHS und der Sportplätze in den Sander Tannen und bei der Schule Leuschnerstraße. Zwischen dem Sander Markt, der ganzjährig als Parkplatz genutzt wird, und nur Ausweichstandort für den Wochenmarkt darstellt, wenn auf dem Lohbrügger Markt Jahrmärkte stattfinden, und letzterem gibt es keine visuellen Unterschied.

⁴⁸ Die Adressliste ist dreispaltig aufgeteilt in „-BEHÖRDEN etc.-“, „- SEHENS- & BESUCHENSWERTES-“ und „Außerhalb des Plans“. Unter Behörden sind mit „Arbeitsamt Bergedorf“, „VHS Bergedorf-Billstedt“, „Fachhochschule“ und „Bundesforschungsamt (vTI)“ vier von vierzehn Adressen in Lohbrügge verzeichnet, die sämtlich 2015 umbenannt worden sind in „Agentur für Arbeit“, „VHS Bergedorf“, „HAW“ und „Institut für Holzforschung Johann Heinrich von Thünen-Institut“. Die Bücherhalle ist noch mit der Bergedorfer Adresse aufgeführt. Auch einige der Adressen unter Behörden liegen wie etwa das Bergedorfer Rathaus „außerhalb des Plans“. Unter Sehens- und Besuchenswertes sind von zwölf Einträgen sechs in Lohbrügge aufgeführt, nämlich „Ev. Erlöserkirche“ und „kath. Christophoruskirche“, „LOLA Kulturzentrum“, „Wochenmärkte: Mi. + Sa. = Lohbrügger Markt“, „Sander Tannen + Wasserturm“ und „Sportplatz Sander Tannen“. Zu den elf Adressen „außerhalb des Plans“ zählen neben drei Adressen in Bergedorf und den übrigen in den Vier- und Marschlanden auch „Grünes Zentrum Lohbrügge-Nord“ und „Naturschutz-Infohaus“ in Boberg. Segelflughafen, kiku und haus brügge etwa fehlen sowohl auf der Karte als auch bei den Adressen.

⁴⁹ Der Ortsname des angrenzenden Stadtteils „Billwerder“, der in den Straßennamen Billwerder Straße und Billwerder Bildeich auftaucht, wurde an dieser Stelle, wo es um das Verhältnis von „Bergedorf“ und „Lohbrügge“ geht, nicht erfasst.

ist auch „Bergedorf“ gut sichtbar. Mit „Sander Tannen“, „Sportplatz Sander Tannen“, „Sande“, „Sander Marktplatz“ und „Sander Damm“ ist der Name „Sande“ auf der Karte präsenter als „Lohb. Landstr.“ und „Lohbrügger Markt“, aber auch nicht sehr auffällig.

Weiterhin verwenden auch Firmen Ortsnamen auf ihren Schildern. Im Rahmen einer Untersuchung der Geschäfte auf der Lohbrügger Seite der Alten Holstenstraße⁵⁰ vermerke ich im Forschungstagebuch⁵¹, dass von den 49 gezählten Betrieben wie Sportgeschäft und Blumenladen und Institutionen wie Bücherhalle und Medical Center sechs prominent den Namen „Bergedorf“ auf ihren Schildern führen, während der Name „Lohbrügge“ nur relativ unauffällig im Eingang der Sozialstation im Medical Center erscheint. Die einzige Buchhandlung und ein Lebensmitteldiscounter verwenden den Namen der „Alte Holstenstraße“ auf ihren Ladenschildern (Forschungstagebuch am 2.10.2015)⁵².

⁵⁰ Auch für die Alte Holstenstraße ließen sich ein detaillierter Vergleich und eine verdichtende Zusammenfassung der Konsumtionsräume zu beiden Seiten der Alten Holstenstraße durchführen - wie die kleine Studie, für die Jens Wietschorke an einer Berliner Nord-Süd-Achse „Räume der Konsumtion. Erkundungen am Mierendorffplatz und im Rheingauviertel“ untersucht (Wietschorke 2010: 151-168). Das hätte dann aber wieder mehr mit Stadt-Images im Allgemeinen und weniger mit Sichtbarkeit der Ortsnamen zu tun.

Im Herbst 2015 zähle ich neun gastronomische Betriebe, was vom asiatischen Imbiss über einen Pizza-Lieferdienst und mehrere Bars bis zur Filiale einer hamburgischen Restaurantkette reicht. Weiter gibt es vier Bäckereien, von denen drei auch Sitzplätze haben und bei gutem Wetter draußen servieren. Ein leerstehendes Lokal ist noch komplett mit Einrichtung und Firmenschildern der früher dort ansässigen Bäckerei ausgestattet. Zwei Spielhallen und eine Sportsbar ergänzen das Angebot. Neben fünf Modegeschäften mit einem Angebot im Niedrigpreisbereich, darunter zwei Filialgeschäften, gibt es drei kleine Änderungsschneidereien, einen Handarbeitsladen und einen, der Nähmaschinen und Nähbedarf verkauft. Weitere Fachgeschäfte sind etwa die Buchhandlung, ein Kücheneinrichter, zwei Juweliere, ein Schuhgeschäft und eine Parfümerie. Auf die körperliche Versorgung sind jeweils drei Nagelstudios und Friseure sowie zwei Drogeriemärkte eingerichtet. Für gesundheitliche Belange stehen zwei Anbieter von Hörgeräten und zwei Optiker, von denen einer auch Hörgeräte führt, ein Sanitätshaus, zwei Apotheken, einige Arztpraxen und das Medical Center zur Verfügung. Von den erwähnten Betrieben tragen ein Sportgeschäft, die Bücherhalle, die Praxisklinik sowie das Medical Center, in dem sie platziert ist, ein Blumenlanden und die Produktionsschule beim Kino „Bergedorf“ im Namen. Die Buchhandlung und ein Lebensmitteldiscounter führen „Alte Holstenstraße“ auf ihren Ladenschildern. Der Name Lohbrüggens taucht nur im Eingangsbereich des Medical Centers auf.

(Forschungstagebuch am 2.10.2015)

⁵² Andere, insbesondere internationale Ortsbezeichnungen, sollen hier nicht verschwiegen werden. Sie entwickeln aber keine Strahlkraft:

Weitere Ortsbezeichnungen waren – außer „Celtic Tattoo“ und „African and Asian Art“ – vor allem mit Ernährung verknüpft. Das reichte von der Vorsilbe „Hanse-“ bei einem vorhandenen und dem kürzlich geschlossenen Bäcker über Bezeichnungen wie „asiatisch“, „chinesisch“, „mongolisch“, „griechisch“, „polnisch“ für Gastronomie oder Lebensmitteleinzelhandel bis zum Gemüsehändler „Bosphorus Market“.

(Forschungstagebuch am 2.10.2015)

Keine dieser Ortsbezeichnungen kam zum Untersuchungszeitpunkt öfter als zweimal vor oder überwog derart, dass einem solchen Ortskontext im Zusammenhang mit der Frage nach dem Verhältnis der Ortsnamen Bergedorf und Lohbrügge weiter nachzugehen wäre.



Abbildung 85: "Praxis Klinik Bergedorf" am 31.8.2018

Abbildung 86: "Sozialstation Lohbrügge" links unten im Eingangsbereich der „Praxis Klinik Bergedorf“ (auf linkem Bild nicht sichtbar), am 31.8.2018

Im Stadtteil Lohbrügge liegen darüber hinaus auch die „Agentur für Arbeit Bergedorf“, der „Campus Bergedorf“ als Standort der Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW), und die „Volkshochschule Bergedorf“ (VHS). Für die jeweiligen Institutionen macht diese Namensgebung, mit der Haupteinzugsgebiet oder Lage der Einrichtung im Verhältnis zu anderen Zweigstellen in Hamburg benannt werden, durchaus Sinn. Für Lohbrügge hat sie den Nebeneffekt, dass diese Einrichtungen damit Bergedorf zugeschrieben werden und sein Ortsname übergangen wird.



Abbildung 87: Wache der "Freiwilligen Feuerwehr Lohbrügge", daneben das damalige "Spektrum", heutige Kinderkulturhaus "kiku" am 12.7.2011



Abbildung 88: Wache der "Freiwilligen Feuerwehr Boberg" am 29.10.2015

Zu den wenigen Institutionen von Ort, die Lohbrügge explizit im Namen führen, zählen die „Freiwillige Feuerwehr Lohbrügge“, die „Sozialstation Lohbrügge“ im „Medical Center Bergedorf“ und der „Lohbrügger Bürgerverein“, der seine Zeitung „Der Lohbrügger“ öffentlich auslegt. Anteilig ist sein Name noch in dem des Kulturzentrums „Lola“, einem Akronym von Lohbrügger Landstraße, und „haus brügge“, dem Bürgerhaus des Stadtteils, enthalten. Ansonsten taucht er unaufdringlich auf den erwähnten Straßen- und Haltestellenschildern auf. Damit wird es erschwert, Lohbrügge eindeutig mit Orten oder Institutionen zu verbinden.

3.3.4 Auswirkungen für die Wahrnehmung der Stadtteile im Verhältnis zueinander

Die Stadtteile Lohbrügge und Bergedorf bilden eine funktionelle Einheit, über die wichtige infrastrukturelle wie repräsentative Einrichtungen verteilt sind. Im Binnenverhältnis sind mehr repräsentative Einrichtungen in Bergedorf lokalisiert und von diesen führen viele zusätzlich Bergedorf im Namen – wie Schloss, Rathaus oder Kultur- und Geschichtskontor. Aber auch viele in Lohbrügge ansässige Einrichtungen werden durch die Namensgebung Bergedorf zugeschlagen.

Das hat Auswirkungen auf die Wahrnehmung Lohbrüggens. Dieser Interviewpartner, der (möglicherweise in Anlehnung an Imagekampagnen der Stadt Hamburg) auch von „Leuchttürmen“ spricht, ist der Meinung:

[U]nd dann gibt es... eine Reihe von alteingesessenen humanistischen Gymnasien und dazu gehört das Hansa-Gymnasium. [...] Diese Dinge, die... nun 'n bisschen herausragen, egal ob nun zu Recht oder zu Unrecht, die sind nicht in Lohbrügge, sondern in Bergedorf. [...] Also im Stadtteil Bergedorf, im Bezirk Bergedorf.
(S. am 19.8.2012)

Die Qualität der Schulen im Bezirk wurde für die vorliegende Arbeit nicht untersucht, aber es fällt auf, dass an dieser Stelle ein Lehrer, der seine Kinder trotzdem in Lohbrügge eingeschult hat, nicht wahrnimmt, dass dieses der Stadtteil im Bezirk mit den meisten Bildungseinrichtungen ist. Und diese Einrichtungen decken eine große Bandbreite ab, von Kindertagesstätten, Grund- und weiterführenden Schulen über Einrichtungen für behinderte Kinder bis hin zu den einzigen Hochschulzweigstellen und der Volkshochschule im Bezirk.

Trotz der heutigen gegenseitigen Abhängigkeit Bergedorfs und Lohbrüggens erklärt ein Interviewpartner: „Eigentlich hat man so immer das Gefühl gehabt, dass im Bezirk Bergedorf Lohbrügge natürlich... ähm... na, 'n bisschen zweitrangig behandelt wurde.“ (T. am 9.11.2012). Dieses Gefühl der Benachteiligung kommt auch auf den Sitzungen des Stadtteilbeirats zur Sprache (Forschungstagebuch am 11.9.2014).

Während in offiziellen Dokumenten in Anspielung auf die Einwohnerzahl auch von Lohbrügge als „der großen Schwester Bergedorfs“ die Rede ist, höre ich in informellen Gesprächen genauso die Bezeichnung als „hässliche Schwester Bergedorfs“. Die gefühlte Benachteiligung äußert sich bei näherer Analyse vor allem im sozialen und medialen Umgang miteinander.

Dies wird beim Vergleich der Wahrnehmung der Sicherheit in den Stadtteilen Bergedorf und Lohbrügge deutlich. Mehrere Interviewpartner_innen bringen einen überlieferten Ausspruch auf:

Dazu kommt noch der alte Spruch – Lohbrügge hatte ja früher mal Fabriken, das Eisenwerk und [...] die Nagelfabrik mit einer Reihe von Arbeitern, die nicht unbedingt alle in Lohbrügge wohnten. [...] Und das hatte also insofern einen leicht anrühigen Eindruck gegenüber... vor den Bergedorfern mit Villenviertel und was weiß ich [...] Und äh... Dann gab's aber den Schnack, wenn in Bergedorf irgendwas passiert war: „Der Täter kam er... unerkant nach Sande.“

(T. am 9.11.2012)

Dieses historische Muster ist weiterhin virulent und wird etwa von den Autor_innen der Artikel in der „Bergedorfer Zeitung“ und dem „Hamburger Abendblatt“ bedient. In den Stadtteilprofilen des Hamburger Abendblattes wird die „Sicherheit“ in Bergedorf beschrieben: „Nach Ladenschluss leert sich die Innenstadt, und es kehrt weitgehend Ruhe ein. Böse Buben treten öffentlich eher selten in Erscheinung.“

(Gipp 2012: 112). Unter demselben Stichwort steht beim Eintrag zu Lohbrügge: „Ausbaufähig. Im Bezirk Bergedorf auf Platz zwei in der Kriminalitätsstatistik, bei Rauschgiftdelikten dort sogar Spitzenreiter.“ (Hübner-Weinhold 2012: 512) Die diesen Aussagen zugrundeliegenden Kennzahlen sind sogar angegeben: 103 Straftaten je 1.000 Einwohner_innen in Lohbrügge, 124 in Bergedorf (Hübner-Weinhold 2012: 509; Gipp 2012: 109)! Auf Platz eins liegt der Stadtteil Bergedorf. Das hindert den Verfasser des Eintrages zu Lohbrügge jedoch nicht als „Minuspunkt“ Lohbrüggens zu vermerken: „Fast 4000 Straftaten pro Jahr sprechen für anhaltende soziale Probleme im Stadtteil.“ (Hübner-Weinhold: 512), während Bergedorfs größte Probleme „dichter Verkehr“ und rote Ampeln zu sein scheinen (Gipp: 112).

Die Themen Sicherheitsgefühl und Kriminalität⁵³ genauso wie Bildungseinrichtungen werden hier für sich nicht weiter vertieft. Mir geht es darum, welche Konnotationen mit den Ortsnamen Bergedorf und Lohbrügge verknüpft sind und in welchem Verhältnis diese zueinander stehen. Und im Falle der Wahrnehmung der Sicherheit überstrahlen die „Leuchttürme“ Bergedorfs dessen Problemzonen, auch wenn diese Problemzonen in Wirklichkeit genauso groß wie oder größer sind als die Lohbrüggens. Umgekehrt entwickeln die Stärken Lohbrüggens keine Strahlkraft gegenüber denen Bergedorfs und werden selbst von Lohbrügger_innen nicht wahrgenommen.

Für Außenstehende ist deren Gefühl der Benachteiligung⁵⁴ nicht unmittelbar nachzuvollziehen. Im Arbeitskreis Sozialgeschichte an der Universität Hamburg charakterisieren Teilnehmer_innen, die selbst schon in Lohbrügge gelebt oder zu Lohbrügge gearbeitet haben, es als „unspektakulär“ oder „normal“ (Forschungstagebuch am 29.1.2015). Und diese Interviewpartnerin, für die Lohbrügge ein Arbeitsort ist, meint:

Also ich empfand Lohbrügge... äh... auch als wir [*im Zusammenhang mit dem RISE-Programm als Stadtteilentwickler_innen*] gekommen sind, nicht als einen... als einen besonders benachteiligten Stadtteil. [...] Eigentlich... eigentlich nichts, was man irgendwie... bis auf den Lindwurm und ich mein, da wohnen auch nicht so viele Leute... bis auf den kann man das selbst im Billebogen nicht so feststellen. Also, wenn man da reingeht, dann ist das nicht was, was einen... was einen gleich so bedrückt.

(K. am 11.10.2011)

⁵³ Um wirklich etwas über Verbrechen und Täter_innen herauszufinden sowie gegebenenfalls zu intervenieren, müssten etwa Tatorte und Wohnorte von Täter_innen unterschieden werden und das auch kleinräumiger als auf Stadtteilebene.

Der Zahlenvergleich dient der Darstellung der Proportionen von Realität und Images beider Stadtteile im Verhältnis zueinander.

⁵⁴ Es geht hier um den Ort, nicht um seine Bewohner_innen. Die Situation benachteiligter Bewohner_innen Bergedorfs und Lohbrüggens im Verhältnis zueinander wurde für die vorliegende Arbeit nicht untersucht.

Eingangs wurden die historischen behördlichen Verwendungen des Ortsnamens Bergedorf aufgeführt und an die des Ortsnamen Lohbrügge erinnert. Weiter wurden die Titel heimatkundlicher und touristischer Bücher und Zeitschriftenartikel, die Namensgebung von Institutionen, die beide Stadtteile repräsentieren, Namen auf öffentlich zugänglichen Karten und Ortsnamen auf Schildern von Firmen und Einrichtungen dokumentiert, um Ursachen für den Umgang mit den Ortsnamen Bergedorf und Lohbrügge im Verhältnis zueinander nachvollziehen zu können.

Dabei handelt es sich um heterogene Quellenarten, die zudem miteinander verwoben sind, wie die Beispiele des Bahnhofs Bergedorf und der Bücherhalle Bergedorf, die als Institutionsnamen, auf Schildern im Stadt-Raum und Indexeintrag auf Karten vorkommen, zeigen.

Die Betextung mit Ortsnamen durch unterschiedliche Akteure oder dieselben Akteure an unterschiedlichen Stellen bringt eine Textur im engeren Sinne hervor, die nicht unbedingt intendiert⁵⁵ ist. Natürlich gibt es intendierte Abgrenzung von Bergedorfer_innen gegenüber Lohbrügger_innen (u.a. Forschungstagebuch am 24.1.2012). Aber schon die Betextung mit Ortsnamen durch unterschiedliche Akteur_innen hat die Nebenwirkung, dass der Ortsname Lohbrüggens von dem Bergedorfs in den Hintergrund gedrängt wird. In der Realität wesentlich weniger als in der öffentlichen Wahrnehmung benachteiligt gegenüber Bergedorf ist Lohbrügge nicht unsichtbar, aber schwerer positiv zu identifizieren und leicht zu übersehen.

3.4 Unsichtbar aus der Ferne, im Schatten der Leuchttürme nebenan und auf seine Brennpunkte reduziert: Der Ortsname Lohbrügge

Durch den Umgang mit Ortsnamen treten Orte – vom Bezirk bis zum Ortsteil – in den Vordergrund oder verblassen im Hintergrund. Das geschieht nicht notwendigerweise intentional, ist häufig eine „stumme Wirkungs-dynamik“ (Hasse 2007: 11). Indem man Praktiken des Umgangs mit Ortsnamen untersucht und ihre Wirkungen analysiert, wird diese Wirkungs-dynamik greifbar gemacht.

Neben einem starken Ortsnamen wie Hamburg treten als selbstständig wahrgenommene, räumlich abgegrenzte Siedlungsstrukturen wie Bergedorf und Harburg in den Hintergrund. Auf Ebene der Hamburger Bezirke stärkt die

⁵⁵ Ein plakatives Beispiel hierfür sind die Schlagzeilen der Bergedorfer Zeitung am 21.4.2015 : „(Vereinsgründung) Bekommt Bergedorf wieder eine Rollschuh-Disco?“ (Neff URL 31.1.2018) / „(Gewaltverbrechen) Radfahrer findet toten Mann im Bornmühlenbach“ (Pfennig URL 31.1.2018). Beide Artikel beginnen dann mit der Ortsangabe Lohbrügge und prägen, obwohl von zwei unterschiedlichen Autoren sicher nicht intendiert, ein Muster: „Wenn es gut ist, ist es (groß gedruckt) Bergedorf, wenn es schlecht ist, Lohbrügge.“

Namensdopplung von Bezirken und Stadtteilen wie im Falle Bergedorfs Orientierungsfunktion und symbolische Zentralität der betreffenden Stadtteile. Gleichzeitig treten damit die übrigen Stadtteile im Bezirk in den Hintergrund. Wenn der Ortsname „Bergedorf“ verwendet wird, ist häufig das mit dem Stadtteil Bergedorf zusammen gewachsene Lohbrügge implizit mit gemeint, wird aber dadurch, dass es nicht explizit benannt, sondern übersprungen wird, unsichtbar.

Auch im Nachbarschaftsverhältnis der Stadtteile Bergedorf und Lohbrügge hat der Umgang mit Ortsnamen Konsequenzen für die Wahrnehmung der Stadtteile. In dieser Wahrnehmung ist Lohbrügge stärker benachteiligt gegenüber Bergedorf als in der Realität. Dieses Gefühl entsteht nicht nur in Situationen, in denen sich Bergedorfer_innen gezielt von Lohbrügge(r_innen) abgrenzen, sondern auch unbeabsichtigt durch eine Praktik des Umgangs mit Ortsnamen: Durch die Verwendung des Ortsnamens Bergedorf für öffentliche Einrichtungen oder Errungenschaften in Lohbrügge werden diese Bergedorf zugeschrieben, während Probleme mit der Überschrift Lohbrügge etikettiert werden. So wirken die immer wieder mit Lohbrügge verbundenen Schlagwörter „Kriminalität“ und „sozialer Brennpunkt“ fälschlicherweise größer als die vergleichbaren des nebenan gelegenen Stadtteils Bergedorf und wird Lohbrügges Stärke als Ausbildungsort nicht wahrgenommen. Zudem verweist dieses Muster darauf, wie der Ortsname Lohbrügge synonym zu Lohbrügge-Nord gebraucht wird.

Neben Boberg, das auch als selbständige Einheit wahrgenommen wird, ist Lohbrügge-Nord der prominenteste Name der Lohbrügger Ortsteile und durch die weithin sichtbaren Korachhäuser und den markanten Lindwurm im Stadt-Raum identifizierbar. Dabei werden die kleineren Wohneinheiten in Lohbrügge-Nord wie Mehrfamilien-, Reihen- und Einzelhäuser ebenso wie die Grünanlagen übersehen⁵⁶. Diese reduzierte Perspektive auf Lohbrügge, die „ein Klischee“, „eine trügerische Orientierung“ (Augé 2010: 97) darstellt, entspricht nicht der der Ortskundigen. Im Alltag von Menschen, die häufiger mit ihm zu tun haben, ob sie nun dort, in Bergedorf oder im Umland wohnen, ist Lohbrügge um die Lohbrügger Landstraße herum verortet und „vielfältiger“ (Hengartner 2005: 67-69) wie auch „unspektakulärer“ (Hauser 2012: 31).

Doch auch in der inneren Ordnung (Jacobs 1993: 20-21) dieser Ortskundigen fehlt das eigentliche Lohbrügge im Unterschied zu Lohbrügge-Nord, das durch die Himmelsrichtung als Namensanhängsel zur Peripherie erklärt wird. Jenes Bauerndorf Lohbrügge, welches die Namen von Straßen und Bushaltestellen

⁵⁶ Es geht an dieser Stelle nicht darum, soziale Konflikte vor Ort zu minimalisieren, sondern darauf aufmerksam zu machen, dass schon Lohbrügge-Nord in sich vielfältig ist.

evozieren, ist heute weder durch eine Siedlungsstruktur noch durch markante Bauwerke zu identifizieren. Und so wird verständlich, warum selbst einige Lohbrügger_innen der Meinung sind, Lohbrügge habe kein Zentrum, obwohl mit Alter Holstenstraße, Lohbrügger Markt und Lohbrügger Landstraße noch die Strukturen des Zentrums von Sande vorhanden sind. Dessen Ortsname jedoch wurde seinerseits durch Lohbrügge überschrieben und trägt durch sein Erscheinen eher dazu bei, den Ortsnamen Lohbrüggens zu schwächen – etwa in der Benennung des Lohbrügger Wahrzeichens als „Sander Dickkopp“.

4 Prägende Materialitäten: Vorstrukturierte Wege und geleitete Blicke

Zugang zum 'gelebten Raum' erfolgt idealerweise aber auch über die Auseinandersetzung mit der Stadtgestalt, übt diese doch einen entscheidenden Einfluss auf Praxen und auf die Wahrnehmung der städtischen Umwelt aus - und zwar im Wohnen wie im Sich-Aufhalten und Verweilen, im Bewegen und im Verharren, im Handeln und Sich-Beziehen, im Erzählen wie Erinnern. Die gebaute und gestaltete städtische Welt: Gebäude, Straßenzüge, Häuserfluchten und Dachlinien, Wahrzeichen ebenso wie Vorgärten, Grünflächen oder Laubenkolonien formen die Verortung des Menschen in der Stadt, seinen Raumbezug und sein Stadtbild nachhaltig mit.

(Hengartner 2005: 73)

Eingangs wurde die Entwicklung Lohbrüggens als Hamburger Stadtteil als zeitlicher Prozess in den Blick genommen. Hierauf bezugnehmend wurde in drei Schritten der Umgang mit Ortsnamen in Hamburg untersucht. Gebaute und benannte Orte wurden dabei als Gegebenheit behandelt und Arbeitsergebnisse wie der Zusammenhang von Identifizierbarkeit von Orten mit Namen durch materielle Abgeschlossenheit oder Sichtbarkeit von markanten Bauwerken bereits vorweggenommen.

Inwiefern Materialitäten, insbesondere die vorstrukturierten Wege unterschiedlicher Verkehrsmittel Bewegung und Handeln in Lohbrügge mit prägen und die Blicke auf diesen Stadtteil leiten, wird im Folgenden nachvollzogen.

Paths are the channels along which the observer customarily, occasionally, or potentially moves. They may be streets, walkways, transit lines, canals, railroads. For many people, these are the predominant elements in their image. People observe the city while moving through it, and along these paths the other environmental elements are arranged and related.

(Lynch 1965: 47)

Eine Stadt erschließt sich denen, die in ihr verweilen oder in ihr unterwegs sind, in der Bewegung. Und diese Bewegung erfolgt auf Straßen, Schienen oder Wegen, wesentlich seltener auch aus der Luft. Der Stadtplaner Kevin Lynch unterscheidet in „*The image of a city*“ folgende Elemente von Stadt-Räumen „*edges*“, „*paths*“, „*districts*“, „*nodes*“ und „*cores*“ sowie „*landmarks*“ (Lynch 1965: 47-48), deren Übersetzungen von Korssakoff-Schröder und Michael ins Deutsche als „Grenzlinien (Ränder)“, „Wege“, „Bereiche“, „Brennpunkte“ und „Merkzeichen“ die Schwierigkeit merken lassen, verschiedene Bedeutungsebenen der US-amerikanischen Begriffe im Deutschen wiederzugeben (Lynch 1965a: 60-63). Lynchs Ansatz, die Arbeit mit *mental maps*, ist in das Methodenspektrum der Kulturanthropologie (Ploch 1994: 113-134) eingegangen. In der vorliegenden Arbeit ist jedoch seine Forschungsfrage nach Vorstellungen von Stadt und danach, wie diese durch strukturelle und visuelle Elemente beeinflusst werden, von

größeren Interesse. Dabei wird nicht der Begriff des „Bildes“ verwendet, welches eine zu eindimensionale Übersetzung ist, und auch nicht des englischen *images*, welches im Deutschen stark mit dem eingedeutschten Image im (Stadt-)Marketing konnotiert ist (Lindner 2008: 86). Mit dem Begriff der „Vorstellungen“ im Plural wird der Tatsache Rechnung getragen, dass es unterschiedliche Perspektiven auf Stadt-Räume gibt, wobei von vielen geteilte Vorstellungen als Verdichtungen bezeichnet werden.

Lynchs Überlegungen zu „*paths*“ und „*nodes*“, welche ich für die vorliegende Arbeit als „Wege“ und „Knotenpunkte“ fassen würde, stellen einen guten Einstieg ins Thema der Wege-Netze dar.

Nodes are points, the strategic spots in a city into which an observer can enter, and which are the intensive foci to and from which he is traveling. They may be primarily junctions, places of a break in transportation, a crossing or convergence of paths, moments of shift from one structure to another. Or the nodes may be simply concentrations, which gain their importance from being the condensation of some use or physical character, as a street-corner hangout or enclosed square.

(Lynch 1965: 47-48)

Diskursiv dominiert wurde die stadtanthropologische Forschung durch die Perspektive des Fußgängers oder Flaneurs im Sinne Walter Benjamins (Wietschorke 2013: 203-204). Rund hundert Jahre nach den Reflexionen Benjamins, ein halbes Jahrhundert nach der Realisierung vieler Pläne für die „autogerechte Stadt“, nach der Einführung von Fußgängerzonen, Suburbanisierung und Verödung der Innenstädte in den 1970er und 1980er Jahren, nach Reurbanisierung und Wiederbelebung der Zentren in den 1990er Jahren und um die Jahrtausendwende, nach dem Aufkommen von Elektro-Autos und –Fahrrädern um 2010 in der Bundesrepublik Deutschland ist es an der Zeit, sich ein umfassenderes Bild zu machen.

Das wurde bei der Analyse des Materials deutlich. Im Kurzinterview in der Fußgängerzone antwortet ein Mann auf die Frage danach, woran er merkt, dass er wieder „hier“ ist, nachdem er weg war:

D: Man ist zu Hause. Nee, man... Das merkt man nicht.

I: Nö?

D: Nee, man war weg und is' froh, wenn man dann wieder zu Hause ist. Also, ausschalten, Motor ausmachen und dann ist man zu Hause.

(D. am 11.4.2011)

Die gewünschte Information zu den Besonderheiten des Wohnorts dieses Gesprächspartners hatte ich nicht erhalten. Dieser war für ihn so selbstverständlich, dass er thematisch leicht übersprungen werden konnte. Bei der

Auswertung weiterer Interviews wurde jedoch deutlich, dass ich selbst zunächst übersehen hatte, was dieser Mann über seine Stadt-Wahrnehmung verrät: Sie erfolgt aus dem Auto heraus und ist nicht nur eine visuelle, sondern eine körperliche Erfahrung – er schaltet.

Während die kulturwissenschaftliche Stadtforschung die Bedeutung des Stadt-Wahrnehmens beim Flanieren, dem absichtslosen *dérive* (Wietschorke 2013: 202-221; Schwanhäuser 2010: 106-113) betont und das Auto als verlängerten Privatraum zur Überwindung von Distanzen betrachtet, ist die Alltagserfahrung der Interviewpartner_innen eine andere.

Diese Erkenntnis hatte Folgen für das weitere methodische und methodologische Vorgehen. Um die Wahrnehmung Lohbrüggens durch verschiedene Gesprächspartner_innen verstehen zu können, ist ein Verständnis für die Wege-Netze unterschiedlicher Verkehrsmittel erforderlich. Diese werden einmal strukturell im Überblick anhand von Karten, Verkehrsnetzplänen und Fahrplänen sowie ethnographisch durch Nachvollziehen der Wege unterschiedlicher Verkehrsmittel untersucht, eine Methode, die als Wahrnehmungstouren bezeichnet wird. Auf diese Weise werden die Perspektiven unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer_innen berücksichtigt und die Dynamik von und der Rhythmus in Stadt-Räumen für die stadtanthropologische erfasst.

In einem Aufsatz zu touristischem Raumerleben und sinnlicher Wahrnehmung auf dem Bodensee-Radweg verwenden Christina Blum und Christiane Engel die Begriffe des „vorstrukturierten Weges“ und des durch diese Vorstrukturierung „geleiteten Blickes“ (Blum/Engel 2008: 148; 154). Den Verfasserinnen geht es um das touristische Erleben eines einzigen Weges. Unter anderem durch die umfassende Beschilderung und die Ausrichtung auf einen ungestörten Blick auf den Bodensee wird der „Seh-Weg“ zur touristischen Attraktion. Bei dem von ihnen ethnografisch untersuchten Weg kann anders als bei den Verkehrswegen innerhalb einer Großstadt davon ausgegangen werden, dass er intentional so gestaltet wurde. Doch auch in einer größeren Untersuchungseinheit wie einem Stadtteil leiten Straßen und Wege-Netze die Blicke und prägen die Perspektiven. Die Wege sich Lohbrügge anzunähern und die verschiedenen Verbindungen innerhalb und nach außen sind vorstrukturiert, teilweise hierarchisiert und prägen die Dynamiken im Stadtteil mit. Mit der Sackgasse als präserter Figuration, die bislang in der Stadtanthropologie wenig Aufmerksamkeit erfahren hat, scheinen viele Straßen dem Blick entzogen. Und das Verhältnis der Wege-Netze unterschiedlicher Verkehrsmittel ist gelegentlich konfliktbeladen. Vor diesem Hintergrund werden verschiedene Eindrücke von Lohbrügge, die auch durch das jeweilige Erleben des Stadtteils aus der Bewegung in verschiedenen

Verkehrsmitteln und auf unterschiedlichen Straßen und Wegen geprägt sind, kontextualisiert und ausgewertet. Dabei ist auch die Beschäftigung mit Lynchs Überlegungen zu *landmarks* produktiv (Lynch 1965: 48), einem Begriff, der im amerikanischen Englisch sowohl *Orientierungspunkt* als auch *Wahrzeichen* umfasst. Hier schließe ich mit der separaten Untersuchung beider Phänomene im Zusammenhang mit verschiedenen Eindrücken vom Stadtteil an.

4.1 Perspektivwechsel auf den Stadt-Raum: Vom „Flaneur“ zu Verkehrsteilnehmer_innen

Obwohl sowohl das Fahrrad für „Raumbeobachtungen“ (Menzl 2007: 52) als auch das Auto beispielsweise als ungeeigneter Ort für das *go-along*-Interview (Kusenbach 2003: 465)⁵⁷ schon in der Stadtforschung zum Einsatz kamen, wird diese diskursiv durch die Perspektive des Fußgängers dominiert. In „Anthropologie der Stadt“ setzt sich Jens Wietschorke im ersten von drei Kapiteln ausführlich mit einem Verständnis von „Stadt als Textur“ auseinander. Dabei arbeitet er den Zusammenhang von Bewegung und Lesart heraus.

Bezeichnend für die Stadtsemiotik der Flanerie ist, dass die Textualität der Stadt hier von einer Bewegungsart her gedacht wird: Der Flaneur spaziert absichtslos durch die Stadt und gewinnt aus der unsystematischen Beobachtung - in einer Art von 'wandering/wondering' (Amin/Thrift 2002, 14) - seine Reflexionen. Benjamin verweist an dieser Stelle vor allem auf Baudelaire, der in seinen *Tableaux de Paris*, im *Spleen de Paris* und anderen Werken die moderne Poetik als eine Poetik des Transitorischen und Fragmentarischen gekennzeichnet und damit ein Modell für die Stadterfahrung des Flaneurs formuliert hat.

(Wietschorke 2013: 203)

Der – sowohl bei Benjamin als auch bei Wietschorke in der männlichen Form verwendete – Flaneur erscheint als passiver Beobachter dessen, was um ihn herum vorgeht, der mit seinem Hintergrundwissen die gebaute Stadt deutet. Wie beim Begriff der *human scale* des dänischen Architekten Jan Gehl ist der menschliche Körper das Maß der Dinge (*The human scale* 2012). Auch die nordamerikanische Journalistin und Aktivistin Jane Jacobs widmet in „*The Death and Life of Great American Cities*“ drei Kapitel den *uses of sidewalks*, dem Leben auf den Bürgersteigen der Großstädte, welches sie auch als „*ballet*“ bezeichnet (Jacobs 1993: 37-115). Das motorisierte Fahrzeug, in dem ebenfalls Menschen unterwegs sind, erscheint in den genannten Darstellungen nicht als Bestandteil des Großstadtlebens, sondern als Fremdkörper. In umgekehrter Perspektive wird

⁵⁷ Mit den methodischen Herausforderungen des *drive-along*-Interviews hat sich etwa Margarete Kusenbach auseinander gesetzt und es als ungünstig für ihr Forschungsinteresse verworfen (Kusenbach 2003: 465).

bei der Untersuchung des Erlebens von Autofahrer_innen vor allem die abschottende oder einhüllende Materialität (Schütz 2013: 39; Frers 2007) des Fahrzeuges betont, das als verlängerter Privatraum oder *personal bubble* (Frers 2007: 88) betrachtet wird⁵⁸. Im Unterschied zu den genannten Autor_innen interessiert mich für die vorliegende Untersuchung jedoch nicht, was im Fahrzeug unabhängig vom Stadt-Raum geschieht, sondern wie dieser zu den Nutzer_innen verschiedener Verkehrsmittel durchdringt und wahrgenommen wird.

Dass es Verkehrsteilnehmer_innen nicht allein um Abschottung geht, wird im folgenden Beispiel an deren Verhalten deutlich. Das von den Planern der B5 antizipierte Verhalten von LKW-Fahrern, nämlich dass sie die schnellste Route wählen, trifft nicht ein.

Doch auch nach der Fertigstellung dieser Straße [*der B5*] im Jahr 1958 nutzten noch zahlreiche PKW, LKW und Busse die Alte Holstenstraße und deren Verlängerung [*die Lohbrügger Landstraße*] als Durchgangsstraße. Einige LKW-Fahrer fuhren nur durch die belebte Einkaufsstraße, um auf diese Art etwas Abwechslung in die eintönige Fahrt auf der Landstraße zu bringen.⁵⁹

(Bock/Bohnenstengel/Pries 2002: 79-80)

Auch und gerade diejenigen Verkehrsteilnehmer_innen, die ihren Berufsalltag und damit die meiste Zeit in ihren motorisierten Fahrzeugen verbringen, haben das Bedürfnis, am Straßenleben als Beobachter_innen teilzuhaben und prägen genau deswegen mit ihren Fahrzeugen Rhythmus, Dynamik, Dichte, Temperatur, Luft und Lautstärke auf der Straße mit.

Beispielhaft sollen nun einige Aspekte erwähnt werden, in denen sich das Erleben verschiedener Verkehrsteilnehmer_innen unterscheidet oder ähnelt, ehe diese Aspekte in einer Übersichtstabelle für die Nutzer_innen der verschiedenen Verkehrsmittel noch einmal systematisch ausgeführt werden. Die Erfahrung von Stadt-Räumen unterscheidet sich nämlich abhängig von der Blickhöhe, der eigenen Geschwindigkeit und der Notwendigkeit auf die der anderen achten zu müssen, dem physischen Kontakt zu Mitmenschen, dem Umweltkontakt, dem körperlichen Erleben der Bewegung, der Strecke und der Möglichkeit, diese individuell variieren zu können, der Materialität des Untergrundes und den jeweiligen Barrieren.

⁵⁸ Im US-amerikanischen Englisch wird zwischen Stadt- und Landstraße, *street* und *road*, differenziert. Im *road movie* als Film-Genre spielen Straße und umgebende Landschaft eine tragende Rolle (Horak 2013: 14-15). Für die Deutung der Bewegung auf den Wege-Netzen in Lohbrügge wird auch ein filmisches Dokument herangezogen.

⁵⁹ Das war noch bis 1985 möglich, bis der obere Abschnitt der Alten Holstenstraße zur Fußgängerzone wurde (Denkhaus 1999: 145).

Bahnreisende, Lastwagenfahrer_innen, Busreisende oder Radfahrer_innen sehen die Welt von weiter oben als erwachsene Fußgänger_innen, während Autofahrer_innen meist eine niedrigere Blickhöhe haben als diese.

Bahn- und Busreisende sowie Beifahrer_innen können den Blick schweifen lassen, auf ihr Smartphone richten oder die Augen schließen, während Autofahrer_innen, Radfahrer_innen und Fußgänger_innen die übrigen Verkehrsteilnehmer_innen und deren Geschwindigkeit ebenso im Blick behalten müssen wie ihre eigene. Gemeinsam ist Motorradfahrer_innen, Radfahrer_innen und Fußgänger_innen, dass sie Wetter, Temperatur, Gerüchen und Geräuschen in der Umgebung unmittelbar ausgesetzt sind. Der physische Kontakt mit den Mitmenschen hingegen ist in Bus und Bahn potentiell am höchsten, zu Fuß von der Dichte an Menschen und Fahrzeugen auf der Straße abhängig, im eigenen motorisierten Fahrzeug auf eventuelle Beifahrer_innen beschränkt und auf dem Fahrrad am niedrigsten.

Beim Radfahren werden die Höhenunterschiede des Untergrunds in der Bewegung stärker spürbar als Be- oder Entlastung. Die Materialität des Untergrunds, ob etwa Asphalt, Sand oder Kopfsteinpflaster, spielt eine große Rolle. Während die Strecken des Schienenverkehrs durch Trassen festgelegt sind, können Busse leichter von ihren festgelegten Strecken abweichen und Umleitungen nehmen, können Autofahrer_innen ihre Wege auf befestigten Straßen selbst wählen, Radfahrer_innen auch schmale Wege oder Durchgänge nutzen und Fußgänger_innen Treppen steigen oder Wiesen überqueren. Treppen oder Straßenmöbel wie Metallbügel können für Rollstuhlfahrer_innen, Menschen mit Kinderwagen und Radfahrer_innen Barrieren darstellen.

Eine systematische Übersicht dieser Aspekte ist in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt. Ergänzend ist festzuhalten, dass Radfahren und Gehen nicht nur Fortbewegungsmöglichkeiten zur alltäglichen Bewältigung von Strecken sind, sondern auch körperliche Freizeitaktivitäten, die für sich – oft vor dem Hintergrund einer bewusst gewählt Umgebung – Anlass der Bewegung sind.

Auch Motorrad- oder Autofahren können solche Freizeitaktivitäten sein. In städtischen Kontexten scheinen sie allerdings seltener vorzukommen als auf dem Land, möglicherweise aufgrund der Dichte des städtischen Verkehrs. Persönlich ist mir ein Herumstreifen mit dem Auto als nächtliche Freizeitaktivität von Jugendlichen und Heranwachsenden in ländlichen Räumen geläufig, oft verbunden mit einem Besuch im Fastfood-Restaurant. Unter den Interviewpartner_innen ist einer Mitbesitzer eines Cabrios, welches er für Ausflüge ins Umland verwendet (Q. am 13.8.2012). Ansonsten wird ein Herumstreifen mit dem Auto in der Stadt in den mir vorliegenden Interviews und dem übrigen Material

nicht erwähnt. Als einzige Freizeitaktivität vermerken Sehgal/Kienzler/Stöckl, dass der Röpraredder in der Vergangenheit als Rennstrecke für illegale Autorennen genutzt wurde (Lawaetz-Stiftung 2011), eine Praktik, die auch im Zusammenhang mit der Hamburger Innenstadt von sich Reden gemacht hat (MOPO (Hg.) URL 23.8.2018).

Der unterschiedliche Stellenwert der Bewegung zu Fuß wird etwa im Interview mit diesem Ehepaar deutlich:

R: Also, ich mag zum Beispiel [*unverständlich*] ...

S: Diese Gründerzeithäuser oder Jugendstilhäuser.

R: Ich geh' hier [*Lohbrügge-Nord*] nicht gerne spazieren. Das ist mir zu langweilig.

S: Das ist bei mir dann egal. Wenn ich Bewegung brauch' oder haben möchte.

R: Ich muss dann immer weg. [*lacht*]

(R. und S. am 19.8.2012)

Während für die eine beim Spaziergang das ästhetische Umfeld, ob nun eine anregende städtische Umgebung oder die Ruhe in der Natur⁶⁰, von Bedeutung ist, steht für den anderen die körperliche Bewegung im Vordergrund, die ihn für seine Arbeit inspiriert. Die „langweilige“ Umgebung ist ihm gleichgültig (R. und S. am 19.8.2012).

Diese ästhetische Komponente ist für den international arbeitenden dänischen Architekten Gehl und die Journalistin und Aktivistin Jacobs, die auf Basis ihrer persönlichen Erfahrungen und Beobachtungen die US-amerikanische Stadtplanung der 1960er Jahre kritisiert und verändern möchte, sehr wichtig. Beide argumentieren für eine Architektur und Stadtplanung, in die sich die Menschen, die damit leben, einbringen können, wobei Jacobs stärker noch praktische Notwendigkeiten wie etwa den Lieferverkehr in ihre Überlegungen mit ein bezieht (Jacobs 1993: 346). Implizit vermitteln beide Autor_innen damit den Eindruck als wäre die – tatsächlich in Praktiken von Städtebau und Architektur oft vernachlässigte (für die Ethnologie: Lang 2000: 55-68) – Sichtweise von Fußgänger_innen die entscheidende menschliche Perspektive auf das Leben in Stadt-Räumen.

⁶⁰ Carmen Weith verwendet den Begriff „Kulturtechnik der Naturerfahrung“, womit in „Alb-Glück“ überwiegend Wandern gemeint ist (Weith 2014). Verschiedene Interviewpartner_innen berichten auch von Radtouren (u.a. M. am 7.3.2012, R. und S. am 19.8.2012 und T. am 9.11.2012).

Verkehrsmittel Aspekte bei der Wahrnehmung	Kindergarten, Rollator, Rollstuhl	Fußgänger_in	Radfahrer_in	Mofa-/Motorrad- fahrer_in	Autofahrer_in	Lastwagen- fahrer_in	Busreisende_r	Bahnreisende_r
Blickhöhe	Am niedrigsten	<i>human scale</i> (menschlicher Maßstab)	Höher	Wie Radfahrer_in	Niedriger	Höher als Rad- und Motorrad- fahrer_in	Wie Lastwagen- fahrer	Am höchsten
Eigene Geschwindigkeit	Langsam	Langsam	Ca. dreimal so schnell wie Fußgänger_in	30 bis ca. 100/180 km/h	30 bis min. 130 km/h, theor. max. 200 km/h	30 bis ca. 100 km/h	30 bis ca. 100 km/h	Am schnellsten (bis 180 km/h)
Aufmerksamkeit für die Geschwindigkeit anderer	Mittel	Mittel	Hoch	Hoch	Hoch	Hoch	Nicht notwendig	Nicht notwendig
Physischer Kontakt zu Mitmenschen	Abhängig von Menge vor Ort	Abhängig von Menge vor Ort	Am niedrigsten, außer mit Kind im Kindersitz	Am niedrigsten, außer mit Beifahrer_in	Niedrig, aber variabel durch Beifahrer_innen	Niedrig, aber variabel durch Beifahrer_innen	Variierend, zu den Storfzeiten sehr hoch	Variierend, zu den Storfzeiten sehr hoch
Umweltkontakt: Wetter, Gerüche, Temperatur, Geräusche	Hoch, im Kindergarten evtl. abgeschirmt	Hoch	Hoch	Hoch, abgeschirmt durch Schutz- kleidung/Helm mit Visier	Abgeschirmt durch Dach, Fenster, Gerauschkulisse im Fahrzeug, Offnung möglich	Wie Auto	Wie Auto	Niedrig, z.T. lassen sich Fenster nicht öffnen, U-Bahn in Tunneln

Verkehrsmittel Aspekte bei der Wahrnehmung	Kindergarten, Rollator, Rollstuhl	Fußgänger_in	Radfahrer_in	Mofa-/ Motorrad- fahrer_in	Autofahrer_in	Lastwagen- fahrer_in	Busreisende_r	Bahnreisende_r
Körperlichkeit der Bewegung	Mit Helfer_innen/ Hilfsmitteln, körperlicher Zustand und Alter wichtig	Direkt, Schuhe, körperlicher Zustand und Alter wichtig	Auf Rädern, körperlicher Zustand und Alter wichtig	Sitzend, Tempo wird über Fahrzeug geregelt	Sitzend, Tempo wird über Fahrzeug geregelt	Sitzend, Tempo wird über Fahrzeug geregelt	Sitzend oder stehend, Tempo durch Fahrer_in reguliert	Sitzend oder stehend, Tempo durch Fahrer_in reguliert
Materialität des Untergrundes / Variation von Strecken	Befestigte Wege, Variation im Rahmen geeigneter Untergründe/ Durchgänge	Untergrund variabel, auch Sand, Gras, Schlamm; Klettern möglich; hohe Variation	Befestigte Wege, Variation im Rahmen geeigneter Untergründe/ Durchgänge; hohe Variation	Technisch wie Fahrrad, rechtlich wie Auto	Befestigte Wege, Straßen, Schnell- straßen, Autobahnen	Wie Auto; Barrieren bezüglich Breite (Durchfahrten) und Höhe (Unter- führungen, Tunnel)	Untergründe wie beim Lastwagen; Strecken sind festgelegt, Abweichungen im Ausnahmefall möglich	Schienen- infrastruktur als notwendige Voraussetzung; geringste Variations- möglichkeit
Barrieren	Steigungen, Schlaglöcher, Kopfstein- pflaster, Treppen, Metallbügel, enge Durchgänge; rechtlich: Schnellstraßen, Autobahnen, Schienen	Verlangsamung durch Steigung, Treppen, Zäune, Tore, Gebüsche überwindbar, rechtlich: Schnellstraßen, Autobahnen, Schienen	Steigungen, Schlaglöcher, Kopfstein- pflaster, Treppen, Metallbügel, enge Durchgänge; rechtlich: Schnellstraßen, Autobahnen, Schienen	Steigungen haben geringeren Einfluss, sonst wie Fahrrad	Schmale Wege, Schrägen, Poller, Schlaglöcher	Wie Auto, dazu enge Kurven, schmale Durch- fahrten und niedrige Unter- führungen, Tunnels	Wie LKW	Wege vorgegeben, daher nur Störungen

Abbildung 89 Übersicht: Stadtwahrnehmung aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln heraus

Die vorliegende Arbeit ist jedoch keine Kritik an Städtebau, sondern hat zum Ziel, Lücken der kulturanthropologischen Stadtforschung aufzuzeigen und zu schließen. Hierzu werden menschliches Sprechen und Handeln im Zusammenhang mit einem Hamburger Stadtteil gedeutet. Um herauszuarbeiten, wie Materialitäten und in der Bewegung erlebte Blicke einen Stadt-Raum wie den Stadtteil Lohbrügge wechselseitig herstellen, werden im Folgenden auch die Perspektiven anderer Verkehrsteilnehmer – und hierbei insbesondere der bislang unterschätzte Blick aus dem motorisierten Fahrzeug – untersucht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Menschen Verkehrsmittel wechseln können – was einige Orte zu wichtigen Knotenpunkten macht. Historisch sind Städte häufig an Wegekreuzungen oder Flüssen, die auch als Verkehrsinfrastrukturen genutzt wurden, entstanden, und die Urbanisierung im 19. Jahrhundert steht in enger Wechselbeziehung zu Industrialisierung und Konstruktion eines Schienennetzes. Großstadterfahrung kann nicht auf Stadtbegehung durch einen Flaneur reduziert werden. Verkehrsmittel und ihre Wege-Netze prägen die Interaktion von Menschen im Raum, das sinnliche Erleben aus unterschiedlichen Perspektiven und die Sichtbarkeit des gebauten Raums.

4.2 Wege-Netze, Knoten-Punkte und Plätze: Verbindungen Lohbrügger

Bereits die Wege sich Lohbrügge mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln anzunähern sind vorstrukturiert. So nimmt diese Interviewpartnerin das Verhältnis des Stadtteils zu Hamburg folgendermaßen wahr und beschreibt dabei die Lage des Bezirkes Bergedorf:

Lohbrügge ist halt... oder ich find Bergedorf als Bezirk... da kann ich für Lohbrügge gar nicht so alleine sprechen. Äh... ich nehm Bergedorf als Bezirk mehr wie so 'n... kleinen eigenen Kosmos wahr. [...] Äh... mehr... also, ich bin nun Bergedorfer... also... [...] deshalb hab ich nicht so 'n tiefen Einblick in andere Bezirke, aber ich glaube... meine Wahrnehmung ist so, dass das mehr so ist wie bei andern Bezirken. [...] Und klar, wenn ich mir Wandsbek angucke, die haben 'n wesentlich fließenderen Übergang irgendwie. [...] Wir sind hier durch äh... Industriegebiete und ähnliches... einfach auch haben wir 'n guten Gürtel... irgendwie... außer... oder durch die B5 nach... nach Mümmelmannsberg rüber auch äh... sind wir tatsächlich auch von der Struktur her abgeschlossener [...] und... Das ist 'n bisschen 'n so 'n eigenes System. Und da ist... Bergedorf im Vergleich zu Hamburg vielleicht schon... also auch nicht offener oder großzügiger, das glaube ich gar nicht... Vielleicht 'n bisschen äh... Ich weiß es nicht. Ich nehm's irgendwie 'n bisschen mehr abgekoppelter wahr. Aber nicht irgendwie entspannter. [...] Aber es ist 'n... ist 'n Unterschied zu Hamburg.

(P. am 26.7.2012)

Die Situierung Bergedorfs ist für sie „abgeschlossen“ im Gegensatz zum „fließenden“ Übergang „Hamburgs“ in Richtung des Bezirkes Wandsbek. Mit

„abgekoppelt“ verwendet die Interviewpartnerin eine Metapher aus dem Schienenverkehr, um Bergedorfs Lokalisation darzustellen. Dabei wirken Industriegebiete, große Straßen und Grüngürtel auf sie positiv als Pufferzonen. Lohbrügge bildet für sie eine Einheit mit Bergedorf.



Abbildung 90 Stadtgliederung Hamburgs mit Flüssen und Besiedlung (zitiert nach Wikipedia: Hamburg⁶¹ URL: 13.11.2018)

Was diese Interviewpartnerin für den zwar nördlich der Elbe, aber im Südosten Hamburgs gelegenen Bezirk beschreibt, trifft im kleineren Maßstab auch auf den Stadtteil zu. Lohbrügge liegt nördlich der Bille und südlich des Grüngürtels an der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein. Im Westen wird es durch das Naturschutzgebiet Boberger Niederung und die anschließende A 1 und im Osten durch die Bahntrasse begrenzt. Über B5, Bahnhof und Alter Holstenstraße ist es direkt mit dem Bergedorfer Zentrum verbunden. Der Grüngürtel an der Landesgrenze ist von Fuß- und Radwegen durchzogen. Durch Lohbrügge führt keine Autobahn, es liegt aber dicht an der Abfahrt 33 Hamburg-Billstedt der A1.

⁶¹ Leider ist es bei dieser Abbildung nicht gelungen, Rechteinhaber_in ausfindig zu machen oder eine alternative Darstellung mit der gleichen Aussagekraft zu finden. Außer den geopolitischen Grenzen sind hier auch Besiedlung und die Flußläufe von Elbe und Bille abgebildet.

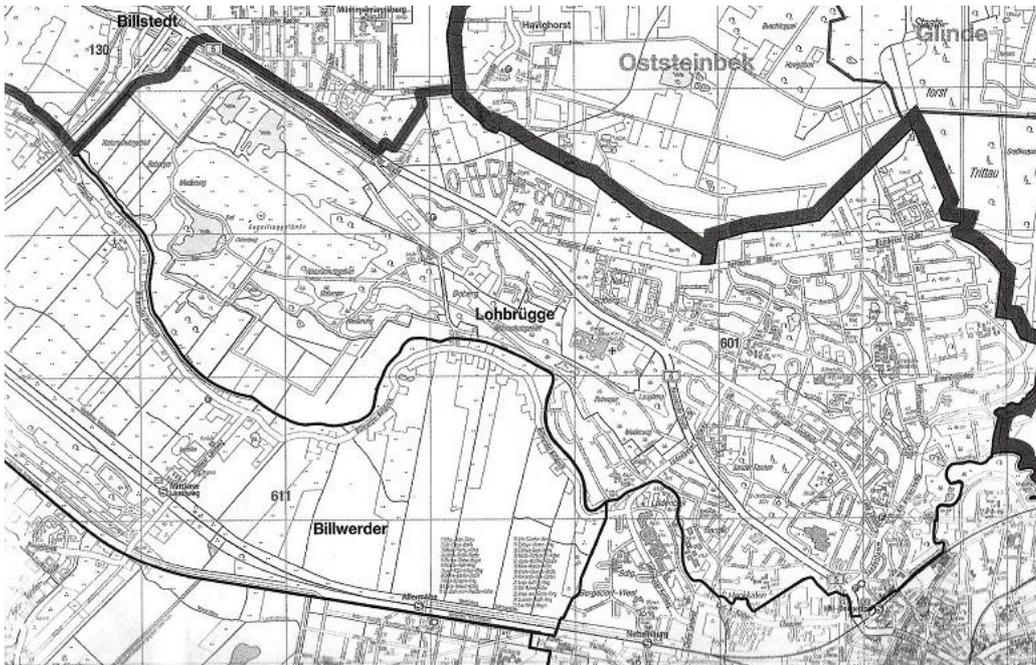


Abbildung 91: Der Stadtteil Lohbrügge (Ausschnitt zitiert nach Amtliche Bezirkskarte Bergedorf 2008)

Als weitere Verbindung nach außen tangiert die Bahnstrecke den Stadtteil beim Bahnhof Bergedorf, welche ich bei meinem ersten Besuch so erlebe:

Am Mittwoch, den 6. April 2011, mache ich mich auf nach Bergedorf. Ich habe diesen Stadtteil gewählt, weil er einer der Endpunkte innerhalb des HVV ist und ich ihn noch nicht kenne. Es ist bewölkt mit gelegentlichem Nieselregen bei ca. 13° C. In der S-Bahn achte ich verstärkt auf die Strecke [...]. Nachdem Hafenanlagen und der (Container-) Umschlagbahnhof hinter uns liegen, führt die Bahnstrecke ein ganzes Stück über Felder. Alles Grün. Gefühlt bin ich schon in Lüneburg. Dann wieder trostlose Neubausiedlungen (Allermöhe) und Hochhausgebiete.

(Forschungstagebuch am 6.4.2011)

Bei späteren Besuchen kann ich einen bewaldeten Hügel als Sander Tannen einordnen und bei klarem Wetter den Fernsehturm und die Spitze des Wasserturms ausmachen. Weiter ist von der Bahn aus wenig von Lohbrügge zu sehen.



Abbildung 92: Fernmeldeturm (und Wasserturm "Sander Dickkopp") von der S-Bahn aus am 6.7.2014

Für den motorisierten Verkehr gibt es als Verbindungen in die Umgebung nur elf Straßen in Lohbrügge, von denen zwei in abgeschlossene Gebiete führen⁶². Der vom Ortsteil Mümmelmansberg her kommende Asbrookdamm endet als Sackgasse im Grüngürtel um Boberg und die Wilhelm-Bergner-Straße ist einziger Zugang zu einem ringförmigen Wohngebiet zwischen Bille und Bahngleisen im Stadtteil Bergedorf. Die meist befahrene Verbindung ist die B5, die über den Stadtteil Billstedt Richtung Hamburger Zentrum und über den Stadtteil Bergedorf ins Umland führt. An einer riesigen Kreuzung in Boberg gehen Heidhorst in Richtung Havighorst, der Reinbeker Redder in Richtung Reinbek und mehrere kleinere Straßen in Richtung Billwerder ab. Außerdem ist der Ladenbeker Furtweg als Verbindung in den Ortsteil Bergedorf-West zu nennen.

Die Buslinien verbinden Lohbrügge in erster Linie mit den Verkehrsknotenpunkten Bahnhof Bergedorf und U-Bahnhaltestelle Mümmelmansberg, mit den benachbarten Stadtteilen wie Bergedorf-West, Allermöhe und Billstedt und mit Orten im Umland wie Reinbek und Glinde. In die Hamburger Innenstadt ist die einzige direkte Verbindung der zuschlagpflichtige Schnellbus 31, der wochentags

⁶² Diese sind der Asbrookdamm von Mümmelmansberg (Billstedt) aus mit nur Fuß- und Radwegen als weitere Verbindungen ins übrige Lohbrügge, Am Langberg aus Billstedt, Heidhorst aus Havighorst, Reinbeker Redder und Binnenfeldredder aus Reinbek, Wilhelm-Bergner-Straße, Alte Holstenstraße und Bergedorfer Straße aus Bergedorf, Heckkatenweg und Ladenbeker Furtweg aus Bergedorf-West (Bergedorf) und Boberger Furt aus Billwerder.

stündlich, in den Stoßzeiten halbstündlich über den Hamburger Hauptbahnhof den Rödingsmarkt ansteuert. Der Begriff „Schnell“bus sagt in Hamburg wenig über die Geschwindigkeit aus, sondern hat den Begriff des „Erste-Klasse“-Busses⁶³ ersetzt. Laut Fahrplan benötigt die Linie 31 vom Bahnhof Bergedorf aus 38 Minuten zum Hamburger Hauptbahnhof, während die S-Bahn 21 Minuten braucht.

Innerhalb des Stadtteils Lohbrügge ist das Wege-Netz des motorisierten Verkehrs im Wesentlichen um ein Dreieck aus drei Straßenzügen organisiert. Dieses besteht aus der B5 vom Nordwesten bis in den Süden des Stadtteils, dem Reinbeker Redder im Norden und einer geschwungenen Nord-Süd-Linie. Die vierspurige B5 heißt auf Lohbrügger Gebiet Bergedorfer Straße und darf weitgehend mit 70 Stundenkilometern befahren werden. Die Nord-Süd-Linie setzt sich aus dem Röpreredder, einem kurzen Abschnitt Binnenfeldredder und dem vierspurigen Straßenzug mit Habermannstraße, Am Beckerkamp, Lohbrügger Markt und Sander Damm zusammen. An den Ecken des Straßendreiecks liegen große Kreuzungen. Eine Art innere Achse des Dreiecks wie auch des Stadtteils stellt die Lohbrügger Landstraße dar, die von Autofahrer_innen, Busreisenden, Radfahrer_innen und Fußgänger_innen gleichermaßen genutzt wird. Ihre Bedeutung wird in der Antwort eines Autofahrers auf die Frage, woran er merkt, dass er wieder zu Hause ist, deutlich.

Es kommt drauf an, von welcher Seite ich zurückkomm'. Wenn ich von der... ach quasi Hamburger Seite... reinkomm', dann ist das ganz einfach... Nee, ich muss 'n bisschen anders sagen, normal fahr ich die B5 oben in Boberg geradeaus weiter runter und biege denn unten links an der... quasi an der Tankstelle ab, um hierherzukommen [*Alte Holstenstraße*]. [...] Und wenn ich jetzt irgendwo vonner längeren Reise komme, etwas weiter, dann fahr ich oben Lohbrügger Landstraße rein und fahr erstmal durchs Dorf durch. [...] [*lacht*] Erstmal gucken, ob's was Neues gibt.

(N. am 23.4.2012)

Neben den beschriebenen Hauptwegen und einigen weiteren verbindenden Straßen ist eine Vielzahl von Sackgassen und Ringstraßen charakteristisch für Lohbrügge. Nördlich des Reinbeker Redders und östlich des Röpreredders zur Landesgrenze hin gibt es keine Verbindungsstraßen und auch in Boberg führen die Seitenstraßen von Am Langberg, Schulredder und Heidhorst in Wohngebiete. Weitere Sackgassen und Ringstraßen liegen innerhalb des Dreiecks und in den Ortsteilen Ladenbek und Heckkaten südlich der B5. Dabei sind die verschiedenen Sackgassen unterschiedlich zugänglich für verschiedene Nutzer_innen, worauf noch eingegangen wird.

⁶³ In Blankenese etwa fährt der auch als „Bergziege“ bezeichnete Schnellbus zwischen S-Bahnhaltestelle und Elbufer maximal 20 km/h und nutzt auch keine Abkürzungen.

Die Strecken des Busverkehrs sind im Unterschied zu denen des Autoverkehrs nicht nur hierarchisiert, sondern deutlich strukturiert und erschließen den Stadtteil auf drei Hauptstrecken, die am Bahnhof Bergedorf beginnen und über Ludwig-Rosen-Berg-Ring zum Lohbrügger Markt führen, ehe sie sich aufteilen. Auch wenn die Interviewpartner_innen nur gelegentlich mit dem Bus fahren, antwortet einer auf die Frage danach, was er als Zentrum des Stadtteils sieht:

Ja, das ist schon der Lohbrügger Markt irgendwo. [...] Ne, also... Weil da trifft... treffe ich viele Menschen aus Lohbrügge und auch... auch aus Bergedorf, am Samstag, wenn ich auf'n Markt gehe. [...] Und äh... die Buslinien sind alle um den Markt rum. Auch äh... also... Das ist der am meisten frequentierte Teil sicherlich. Sicherlich ist dann die Alte Holstenstraße auch äh ja... Zentrum.

(O. am 12.6.2012)

Die frequenzstärkste, meistgenutzte und damit den Blick auf Lohbrügge am meisten prägende Linie ist der Metrobus 12, M12, der zwischen dem Bahnhof Bergedorf und der U-Bahnhaltestelle Mümmelmannsberg und weiter in Richtung Allermöhe bzw. Billstedt verkehrt. Er fährt am Lindwurm und den Korachhäusern vorbei über den Reinbeker Redder zur großen Kreuzung in Boberg, wo er die B5 weiter Richtung Mümmelmannsberg nimmt. Auf dem Rückweg fährt er hingegen in Boberg auf der Straße Am Langberg parallel zu B5.

Auch die im 20-Minuten-Takt verkehrenden Busse 232 und 332 verbinden die Haltestellen Bergedorf und Mümmelmannsberg, aber über die Lohbrügger Landstraße und B5, erst am Schützenhof und dann am Unfallkrankenhaus vorbei. Die 232 macht vorher noch einen Abstecher über den Sander Damm, das Höperfeld mit seinen Zugangsstraßen zur HAW und die Riehlstraße mit der St. Christophoruskirche.

Einen großen Bogen durch den Stadtteil schlägt die Linie 234. Sie umrundet den Marktplatz, ehe sie auf der Leuschnerstraße an VHS, Von-Thünen-Institut und haus brügge vorbei fährt, in die Korachstraße einbiegt und gleich darauf die Mendelstraße mit dem gleichnamigen Einkaufszentrum nimmt, vorbei an der Siedlung Grandkoppel, und weiter über Ladenbeker Furtweg die S-Bahnhaltestelle Nettelnburg und weiter Neuallermöhe ansteuert. Die 234 hat die zweithöchste Frequenz und verkehrt wie der M12 überwiegend im 10-Minutentakt.

Neben diesen Hauptlinien verkehren die Buslinien 137 in Richtung Glinde und 136 in Richtung Reinbek nach Reinbek, verschiedene Nachtbusse und weitere Linien, die nicht einmal im 20-Minuten-Takt fahren, und daher hier vernachlässigt werden.



Abbildung 93: Verkehrsnetzplan des VHH an der Bushaltestelle Lohbrügger Markt am 2.9.2015

Die Wege-Netze der Buslinien umrunden die Fußgängerzone, kreuzen sich am Lohbrügger Markt und in kleinerem Umfang auch an der Grandkoppel. Der Großteil der Linien ist vom Bahnhof Bergedorf aus in Richtung der U-Bahnhaltestelle Mümmelmannsberg aufgespannt. Sie verbinden Orte mit hoher Nutzung miteinander und mit Bahnhöfen als Verkehrsknotenpunkten. Da in Lohbrügge die Wohnfunktion überwiegt mit den Großwohnanlagen Lindwurm, Korachhäusern und Billebogen über die Zeilenbauten der 1950er bis 1980er Jahre beidseitig der Lohbrügger Landstraße und in Lohbrügge-Nord hin bis zu den über die Stadtteil verstreuten Reihenhaussiedlungen, Einzel- und Doppelhäusern und einigen Villen in Boberg und am Höperfeld, werden auf den eingefahrenen Strecken der Busse insbesondere die dicht besiedelten Ortsteile erfahrbar. Die oben aufgeführten Gebäude und Einrichtungen sind aus den Bussen heraus zu sehen, nicht aber Wasserturm, Erlöserkirche, HAW oder die Einrichtungen am Kurt-Adams-Platz.

Für den Rad- und Fußverkehr sind die Wege-Netze in Lohbrügge weniger vorstrukturiert als für den motorisierten Individual- oder den Busverkehr. In den Grünanlagen der Boberger Niederung, des Grünen Zentrums und an der Landesgrenze sind ganze Bereiche von Rad- und Fußwegen durchzogen. Während ich bei meinen Wahrnehmungstouren insbesondere den südlichen Teil des Grünen Zentrums wochentags durchaus als belebt wahrnehme (u.a. Forschungstagebuch am 26.6.2014), scheinen die an der Landesgrenze gelegenen jedoch – zumindest von den Interviewpartner_innen – eher als

(Rad)Wanderwege in die Landschaft genutzt zu werden statt als Verbindungen. Einige thematisieren das direkt (R. und S. am 19.8.2012; O. am 12.6.2012), an anderen Stellen wird es deutlich, weil sich die Interviewpartner_innen an lang zurückliegende Routinen wie Fahrt mit dem Rad zum Reitstall als Jugendllicher (O. am 12.6.2012) erinnern oder Orte und Gebiete selten aufsuchen. So beschreibt einer den Dorfanger Boberg: „Also, es ist... gehört sicherlich zum Stadtteil Lohbrügge, aber es ist... äh... für mich so 'n Ort, wo ich eigentlich nie hinkomme...“ (O. am 12.6.2012). Und ein anderer, der selbst kein Auto fährt, führt aus: „Bin ich aber auch ganz selten gewesen... Da [*Dorfanger Boberg*] war ich... Da kauf ich nur ein, wenn ich... wenn ich von Billstedt her komme und mit dem Fahrrad da lang fahre und dann...“ (M. am 7.3.2012).

Aus Richtung des Hamburger Zentrums etwa aus Billstedt oder Moorfleet ist ein Erreichen Lohbrüggens mit dem Rad oder gar zu Fuß zwar möglich, aber aufgrund der Entfernungen eher unwahrscheinlich. Standortabhängig können zwar in der Nähe kleine Besorgungen zu Fuß gemacht werden, etwa im Einkaufszentrum Mendelstraße oder in den Läden im Ladenbeker Furtweg. Insgesamt ist man jedoch auch als Bewohner_in Lohbrüggens besser auf Rädern – mit Fahrrad, Bus oder Auto – unterwegs.



Abbildung 94: Radfahrerinnen schieben ihre Räder durch die Alte Holstenstraße am 4.9.2014

Als Fußgängerzone ist ein Bereich der Alten Holstenstraße zum Radfahren nur außerhalb der Geschäftszeiten zugelassen und für den motorisierten Verkehr mit Ausnahme von Lieferfahrzeugen zu den Lieferzeiten gesperrt. Autofahrer_innen können sie von verschiedenen Parkplätzen und Parkhäusern in der Umgebung sie aus ansteuern. In dieser Fußgängerzone stehen zahlreiche Ladenlokale leer.



Abbildung 95: Fußgängerzone Alte Holstenstraße am 4.9.2014

Abbildung 96: Leerstehendes Ladenlokal in der Fußgängerzone am 4.9.2014

Auffällig ist weiterhin die geringe Anzahl von Plätzen in Lohbrügge und deren Nutzung, die sich signifikant von der in der Einleitung erwähnten Plätzen (z.B. Wildner 2003) unterscheidet. Tagsüber konstant belebt, nachts verwaist ist der Herzog-Carl-Friedrich Platz, der funktional eine Fußgängerzone mit einigen Sitzgelegenheiten entlang der Bahngleise zwischen Bahnhof und Gleisunterführung bei der Alten Holstenstraße darstellt. Auf der Rückseite der Alten Holstenstraße liegt der Sander Markt, der im Jahresverlauf überwiegend als Parkplatz genutzt wird und selten als Ausweichstandort für den Wochenmarkt. Auch der Lohbrügger Markt wird an fünf Tagen pro Woche als Parkplatz genutzt, zieht jedoch mittwochs und samstags am Vormittag eine größere Interaktionsöffentlichkeit an. Er ist außerdem von einem italienischen Restaurant, dem Kinderkulturhaus kiku und der Wache der freiwilligen Feuerwehr gesäumt. Hier kann ich häufiger ungeplante Zusammentreffen bemerken (u.a. Forschungstagebuch am 6.4.2011, Forschungstagebuch am 4.1.2012). Auch am Kurt-Adams-Platz in Lohbrügge-Nord liegen mit Auferstehungskirche, Kita, Jugendzentrum und Altentagespflegeeinrichtungen einige Institutionen. Dieser Platz hat jedoch die Form einer Sackgasse mit Wendehammer und ist nur zu den jeweiligen Stoßzeiten der Einrichtungen belebt.



Abbildung 97: Plätze: Lohbrügger Marktplatz samstags am 9.4.2011

Abbildung 98: Plätze: Herzog-Carl-Friedrich-Platz am 26.5.2014

Das Zusammenspiel der verschiedenen Wege-Netze zeigt einige Dynamiken im Stadtteil. Der Bahnverkehr tangiert die Wege-Netze in Lohbrügge nur am Bahnhof Bergedorf⁶⁴, wo er mit anderen Wege-Netzen und den Zentren von Bergedorf und Lohbrügge verbunden ist. Am Lohbrügger Markt sind die Wege-Netze von motorisiertem Verkehr, Bus-, Rad- und Fußverkehr am stärksten miteinander verflochten. Kleinere Knotenpunkte liegen im Bereich der Bushaltestellen Grandkoppel, Dorfanger Boberg und Korachstraße. Dabei sind um die Haltestelle Grandkoppel am Ladenbeker Furtweg und in der Lohbrügger Landstraße kleinere Läden und ein Discounter zu finden. Beim Dorfanger steht das gleichnamige Einkaufszentrum und in der Nähe der Korachstraße verkümmerte im Untersuchungszeitraum das frühere Einkaufszentrum Rappoltweg.

Die Lage Lohbrüggens und seine Bezüge in die Umgebung wurden im vorliegenden Kapitel beschrieben. Der Fokus lag dabei auf Straßen und Wege-Netzen als Verbindungen. Überwiegend wird der Stadtteil nicht aus der Perspektive von Fußgänger_innen erfahren, sondern von motorisierten Fahrzeugen oder vom Fahrrad aus. Die Straßen des motorisierten Verkehrs sind klar vorstrukturiert und hierarchisiert und die Strecken der Busse vorgezeichnet.

Lag hier der Schwerpunkt noch auf funktionierenden Verbindungen, so können Verbindungen jedoch auch unterbrochen oder gestört sein. Außerdem ist das Verhältnis unterschiedlicher Verkehrswege zueinander manchmal konfliktbehaftet.

4.3 Dem Blick entzogen? Sackgassen im Wege-Netz

Neben Straßen, die Verbindungen darstellen, kommt in Lohbrügge eine Straßenform häufig vor, die für die stadtanthropologische Forschung als Straße unsichtbar ist, die Sackgasse.⁶⁵ In der Ausgabe des *dérive* mit dem Schwerpunkt Straße ist ausschließlich von durchlässigen Straßen die Rede, egal ob es um Verkehr, Metaphern und Konnotationen, Politik, Leben auf der Straße, Bewegung oder Interaktion geht (*dérive* N°50 2013). Nur in dem verkehrswissenschaftlichen Beitrag taucht die Sackgasse ein einziges Mal als Metapher für ein bis zur Unzumutbarkeit erhöhtes Verkehrsaufkommen auf (Schopf/Emberger 2013: 9). Metaphorisch beschreibt die Sackgasse ein Feststecken, ein Nicht-weiterkommen, einen Irrweg, eine Falle oder den Zwang zur Umkehr. In Immobilienanzeigen dagegen erscheint sie als verkehrsbefreites Idyll,

⁶⁴ Vom U-Bahnhof Mümmelmannsberg aus gibt es gar keinen Blick auf Lohbrügge.

⁶⁵ Die nachfolgenden Ausführungen wurden im Vortrag „Dem Blick entzogen? Stadtanthropologische Versuche zu Sackgasse“ auf der 13. Doktorandentagung der dgv in Regensburg 2014 zur Diskussion gestellt und für diese Arbeit weiter entwickelt.

abgeschiedener Ort der Ruhe und sicherer Spielplatz für Kinder. Stadt- und Verkehrsplaner_innen arbeiten selbstverständlich mit dieser Art von Straßen.

Dabei sind die Kontexte für die Entstehung von Sackgassen vielfältig. Sackgassen können durch Landschaft definierte Endpunkte wie Wege zu Straßendörfern in einer Bucht an der Küste oder in einer Schlucht in den Bergen sein. Sie können als Sackgassen entworfen werden für suburbane Siedlungsgebiete. Oder sie können, beispielsweise in den Innenstädten der Metropolen, nachträglich aus durchgehenden Straßen gestaltet werden, sei es durch ein Überbauen mit Immobilien, Veränderung der Pflasterung oder den Einsatz von Stadtmobiliar wie Pollern.

Als Verkehrsweg ist die Sackgasse insofern paradox, als dass sie überwiegend die Verringerung eines Verkehrs zum Ziel hat, nämlich die des motorisierten Durchgangsverkehrs. In Wohngebieten kommt das den Anwohner_innen zugute, welche vor dem Durchgangsverkehr bewahrt werden. Selbst müssen diese, zumindest wenn sie in einer auch für den Fuß- und Radverkehr geschlossenen Sackgasse leben, hingegen längere Wege bewältigen und belasten als Autofahrer_innen die umliegenden Straßen.

Es wäre jedoch zu einfach, die Sackgasse als vorstrukturierten Weg auf ihre ausbremsende Funktion zu reduzieren und sie wie bislang in der anthropologischen (Groß-) Stadtforschung üblich zu ignorieren. In Lohbrügge gibt es eine ganze Bandbreite von Sackgassen, die sich in ihrer Durchlässigkeit und Eignung als Verbindung, Anlässen für das Aufsuchen und der Eignung als Rückzugsort deutlich unterscheiden.

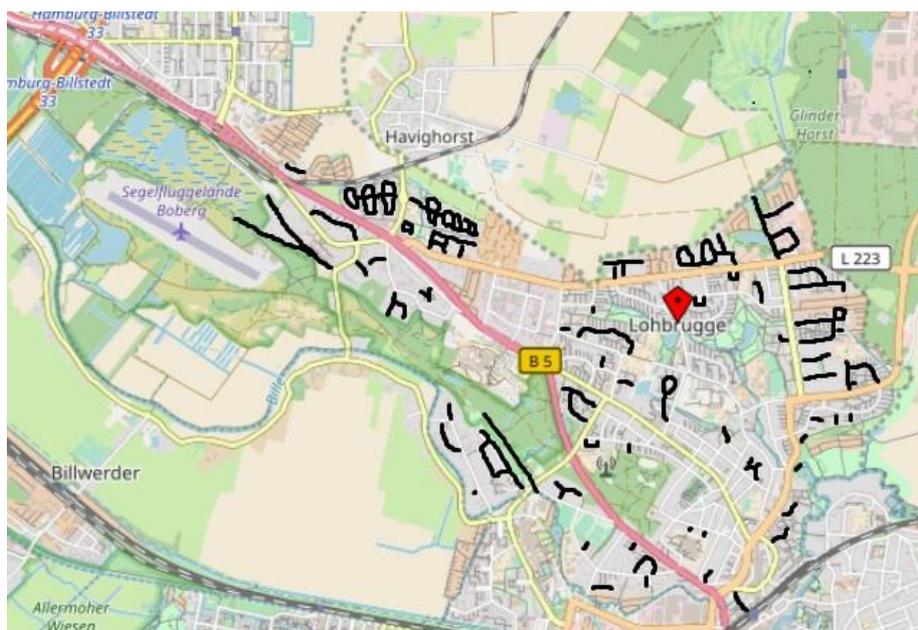


Abbildung 99: Sackgassen und Ringstraßen im Wegenetz Lohbrüggens (selbst erstellte Markierungen, zitiert nach Open Street Map URL 10.11.2018)

Nördlich von Reinbeker Redder und östlich vom Röpradredder führen die Sackgassen in den Grüngürtel zur Landesgrenze hin. Hier befindet sich mit einem Abzweig des Harnackringes, der amtlichen Karten zufolge als öffentliche Straße gilt (Amtliche Bezirkskarte Bergedorf 2008) auch ein Extrembeispiel an Abgeschlossenheit, welches einer *gated community*⁶⁶ nahe kommt. Zur Sicherung des Parkraums (Gespräch mit Anwohner, Forschungstagebuch am 26.6.2014) wurde dieser Abzweig mit einer Schranke und Überwachungskamera ausgestattet und dem KFZ-Verkehr verschlossen, während für Radfahrer_innen und Fußgänger_innen Wege daran vorbei vorgesehen sind. Schranke und Kamera können für letztere jedoch Hemmschwellen darstellen, diese Sackgasse ohne konkreten Anlass wie einen privaten Besuch, Postzustellung oder Arbeit für einen Pflegedienst aufzusuchen. Von meinen Interviewpartner_innen (er)kannte niemand diesen Abzweig einer Ringstraße.



Abbildung 100: Gated Community? Interviewfoto Abzweigung vom Harnackring mit Schranke am 2.3.2012

Ein Beispiel für Abgeschlossenheit im großen Maßstab ist das Quartier Dorfanger Boberg mit seinen Ringstraßen zu beiden Seiten der Straße Heidhorst. Nur über Rad- und Fußwege durch Grüngürtel und Kleingartenanlagen ist diese „Insel“ (Bodenschatz 2001: 21) mit dem Hamburger Ortsteil Mümmelmansberg und dem Ort Havighorst in Schleswig-Holstein sowie dem Rest des Stadtteils Lohbrügge verbunden.

⁶⁶ Eine exzellente Deutung des Verhältnisses zwischen Materialitäten, Praktiken und Politiken in Bezug auf *gated communities* in Sao Paolo und Los Angeles unternimmt Teresa P.R. Caldeira (Caldeira 2005: 83-107). Dieser Abzweig des Harnackrings kann als ein de facto privatisierter Raum verstanden werden, ist aber juristisch und in Bezug auf seine Durchlässigkeit keine *gated community*.

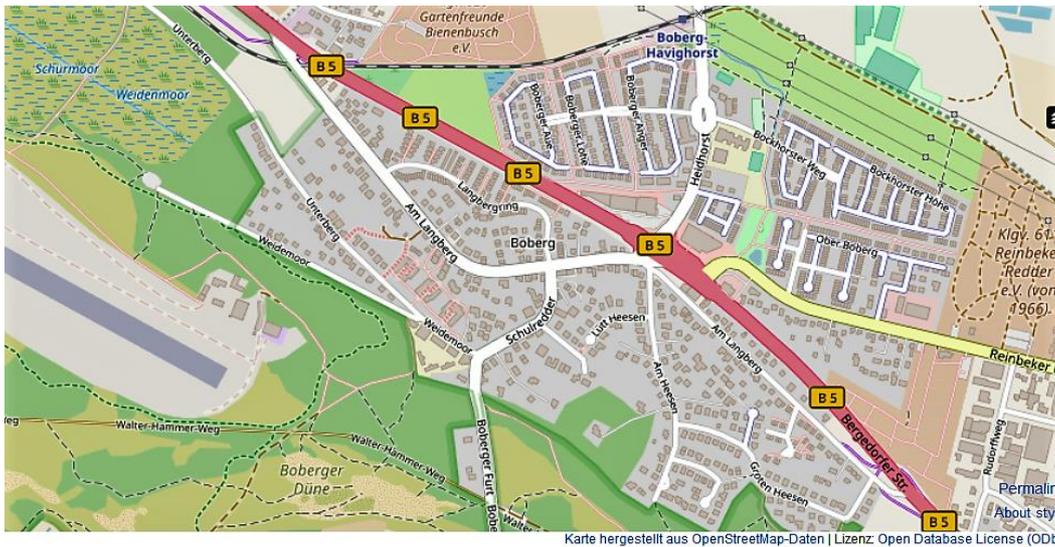


Abbildung 101: Boberg mit Wohngebiet Dorfanger Boberg nördlich der B5 (zitiert nach Open Street Map URL 13.4.2018)

Andere Sackgassen bilden gemeinsam Ringstraßen für Fußgänger_innen wie der Abzweig vom Schulredder, der durch eine Treppe mit dem Lütt Heesen verbunden ist, oder für Radfahrer_innen wie Buchenweg und Röprade, die ein Grünstreifen mit Spielplatz miteinander verbindet.



Abbildung 102: Durchlässig für Fußgänger_innen: Treppe vom Schulredder zum Lütt Heesen am 26.5.2014

Abbildung 103: Durchlässig für Fußgänger_innen: Wendekreis im Lütt Heesen von der Treppe her kommend am 11.7.2011



Abbildung 104: Durchlässig für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen: Spielplatz zwischen Röprade und Buchenweg vor der Sanierung, am 2.9.2011

Abbildung 105: Durchlässig für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen: Wendehammer im Buchenweg am 2.9.2011

Offener dagegen werden nicht nur Sackgassen, die sich besonders gut als Verbindungen für Radfahrer_innen und Fußgänger_innen eignen, wie etwa das nachträglich zur Sackgasse gemachte Endstück der Stormarnhöhe, sondern auch solche, in denen sich nicht nur überwiegend Privatwohnungen und -häuser, sondern wichtige Anlaufpunkte für verschiedene Öffentlichkeiten befinden.



Abbildung 106: Durchlässig für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen: Wendekreis am Endstück der Stormarnhöhe am 2.9.2011

Abbildung 107: Durchlässig für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen und Standort verschiedener Institutionen: Wendekreis Kurt-Adams-Platz (KAP) mit Auferstehungskirche am 17.4.2014

Dies trifft zum Beispiel auf den Kurt-Adams-Platz mit Auferstehungskirche, Jugendzentrum, Kindergarten und Altentagespflegestätte oder den Abzweig vom Richard-Linde-Weg, von dem aus das Waldstück Sander Tannen und die Kneipe im Sander Dickkopp aus zu erreichen sind, zu. Auch für Autofahrer_innen gibt es Anlässe, diese Sackgassen zu befahren, ehe sie mit dem Aussteigen aus dem Fahrzeug einen Perspektivwechsel vornehmen. Dem Blick aus dem Durchgangsverkehr sind die in diesen Sackgassen ansässigen Einrichtungen jedoch entzogen.



Abbildung 108: Sackgasse als Weg zum Wahrzeichen: Abzweig des Richard-Linde-Wegs am 17.4.2014

Die offenste und vielfältigste Sackgasse Lohbrüggens ist die Johann-Meyer-Straße, eine Sackgasse, in der die Ordnung der Dinge umschlägt, „Übergang und Zwischenraum“ (Rolshoven 2000: 107-122). Sie endet in einem großen Wendekreis am Bahnhof Bergedorf, dem wichtigsten Knotenpunkt für die verschiedenen Wege-Netze in Lohbrügge. Von hier aus führen Rad- und Fußwege über den Herzog-Carl-Friedrich-Platz zur Alten Holstenstraße und in die andere Richtung zur B5. An der Einmündung liegt die Polizeiwache des Bezirks, am Herzog-Carl-Friedrich-Platz die Agentur für Arbeit. Dazwischen sind mehrere Zeilenbauten mit Wohnungen. Der Bahnhof kann über Rampen und Aufzüge auch im Rollstuhl oder mit einem geschobenen Fahrrad durchquert werden. Auf der anderen Seite des Bahndamms befindet sich das Bergedorfer Zentrum mit dem großen Einkaufszentrum City Center Bergedorf, CCB. Von der Johann-Meyer-Straße aus können Wege mit Bahn, Bus, Taxi, dem im Parkhaus abgestellten Auto oder einem im Fahrradparkhaus abgestellten oder an einen Laternenpfahl angeschlossenen Fahrrad fortgesetzt werden. Ein Perspektivwechsel der Verkehrsteilnehmer_innen ist nicht zwingend, aber sehr wahrscheinlich.



Abbildung 109: Endstück der Johann-Meyer-Straße: Einfahrt mit Wohnhäusern am 26.5.2014

Abbildung 110: Vielfältiger Übergangsraum: Endstück der Johann-Meyer-Straße mit Blick auf den Bahnhof am 26.5.2014

Für Rückzug ist die Johann-Meyer-Straße der falsche Ort, auch das Wohnen dort darf man sich nicht als ruhig vorstellen. Sie ist als Verkehrsweg angelegt und zwar als einer, der den Wechsel des Verkehrsmittels begünstigt. Sie ist Kontaktzone, wobei Kontakt auch Konfrontation mit einschließt. Sie ist End- und Startpunkt, Parkraum, Wohnort, Arbeitsort, Treffpunkt, Übergangs- und Zwischenraum und Schnittstelle und somit ein sehr dynamischer Raum. Sie ist aber auch im Kontext des Bezirks die Rückseite des Bergedorfer Bahnhofs und eher mit funktionalen Einrichtungen wie Arbeitsagentur, Polizeiwache oder Parkmöglichkeiten als mit „symbolischem Kapital“ (Bourdieu 2005) ausgestattet. Es ist fraglich, ob die Johann-Meyer-Straße überhaupt als Sackgasse wahrgenommen wird.



Abbildung 111: Vor dem Bahnhof: links Einmündung in den Herzog-Carl-Friedrich-Platz und Zugang zum Bahnhof am 26.5.2014

Abbildung 112: Vor dem Bahnhof: rechts Fahrradparkhaus, Parkhaus und Fußweg zur Bergedorfer Straße am 26.5.2014

Sackgassen sind gestörte oder unterbrochene Verkehrswege, die Nutzerströme kanalisieren. Um ihre Auswirkungen auf einen Stadt-Raum zu begreifen, ist es jedoch nicht sinnvoll, sie gleich auch symbolisch als Sackgassen zu behandeln und zu ignorieren.

Die Untersuchung der Sackgassen in Lohbrügge zeigt, dass eine von ihnen, die Johann-Meyer-Straße ein wichtiger Knoten- und Wendepunkt ist, an dem

verschiedene Verkehrswege zusammenlaufen. Im Wortsinne „attraktive“ (Jacobs 1993: 337-338) Institutionen und Orte wie Bahnhof, Kneipe oder Landschaft können auch Autofahrer_innen in Sackgassen ziehen und diese moderat beleben. Die Sackgassen in Lohbrügge sind jedoch kein Bestandteil des Wegenetzes des Busverkehrs⁶⁷ und dem Blick der Busreisenden entzogen. Viele sind zwar durchlässig für den Fußgänger_innen und Radfahrer_innen, werden aber nur genutzt, wenn sie für diese sinnvollen Verbindungen darstellen.

Für Perspektiven auf den Stadtteil bedeutet die Vielzahl der Sackgassen, dass ein großer Teil des physischen Stadtraums und einige wichtige Einrichtungen dem Blick im Vorbeifahren entzogen sind.

4.4 Ränder, Grenzen und Barrieren im Wege-Netz

One person's infrastructure is another's topic, or difficulty.
(Star 1999: 380)

Die Positionen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer_innen und ihre Blickwinkel und Erfahrungsmöglichkeiten städtischer Räume wurden eingangs vorgestellt. Welche Wege-Netze und Knotenpunkte als Verbindungen im Stadtteil sowie in seine Umgebung die Blicke aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln lenken, wurde anschließend aufgezeigt. Als eine besondere Form von Straße wurden Sackgassen auf ihre Wirkungen in Bezug auf Bewegung mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Wahrnehmung hin untersucht.

Um die Konflikthaftigkeit von Orten und Wegen aus der Perspektive der jeweiligen Nutzer_innen, um Ränder, Grenzen und Barrieren geht es in diesem Abschnitt zur prägenden Wirkung der Wege-Netze im Stadtteil. Hierzu wird die Definition von „Rändern“ des Stadt- und Regionalsoziologen Detlev Ipsen übernommen und seine Definition von „Grenzen“ (Ipsen 2003: 196-213)⁶⁸ mit den Überlegungen zu „borders“ und Grenzwirkungen, insbesondere dem „*curse of border vaccums*“, nach Jacobs (1993: 336-352) verbunden – unter Einbeziehung der Reflexionen von Johanna Rolshoven zu „Übergängen und Zwischenräumen“ (Rolshoven 2000: 107-122). Aufbauend auf diesen Konzepten und den im Rahmen des Infrastruktur-

⁶⁷ Mit einer Ausnahme: Während des Umbaus des Bergedorfer Bahnhofs bis 2011 wurde der Wendehammer in der Johann-Meyer-Straße als Ausweichstandort für den Busbahnhof genutzt. Damit war diese Sackgasse eine intensiv genutzte Busstrecke.

⁶⁸ In raumbezogener kulturalanthropologischer Forschung wird häufig der Begriff der „Grenzräume“ verwendet wie in den Beiträgen zu: „Grenzen und Differenzen. Zur Macht sozialer und kultureller Grenzziehungen“ (Hengartner/Moser 2006). Dabei geht es u.a. darum, auf den Konstruktionscharakter nationaler Grenzen aufmerksam zu machen (vgl. „GrenzRaumSee“ von Blum/Tschofen (Hg.) 2008). Für die analytische Fragestellung nach der prägenden Wirkung von Materialitäten ist Ipsens Definition der Grenze als Trennlinie jedoch besser geeignet. Durchlässigkeit von Räumen wird mit den Begriffen Rand und Übergang berücksichtigt.

Ansatzes von Susan Leigh Star formulierten Gedankengängen zu „*bridges and barriers*“ (Star 1999: 377–391) werden anschließend Begriffsbestimmungen für gefühlte, spürbare und unüberwindbare Barrieren erarbeitet.

4.4.1 Wege als Grenzen, Ränder oder Übergänge

In „*Städte zwischen Innen und Außen: Randbemerkungen*“ widmet sich Detlev Ipsen zunächst der Grenze:

Der Rand ist immer auch eine Grenze, aber die Grenze keineswegs ein Rand. Die Grenze ist eine Linie, gedacht oder materiell, der Rand aber ein Band. Die Grenze trennt das Eigene vom Anderen und gibt diesen Konstruktionen den jeweiligen Raum.

(Ipsen 2003:198)

Ipsens Beitrag ist in einem Band zu „*Raum als Gegenstand der Soziologie*“ erschienen. Er untersucht Stadtränder im Hinblick auf die Aspekte Stadtbild, Stadtgeschichte, Wirtschaftszyklen, Segregationsprozesse, Wunschorte, informelle Siedlungen und deren Entwicklungschancen, Stadtwachstum und Raumnutzung im soziologischen Sinne. Und so verfeinert er die Definition:

Was aber unterscheidet nun die Ränder von Grenzen? Zum ersten sind Grenzen symbolisch oder materiell oder in beiderlei Hinsicht eindeutig, Ränder bleiben mehrdeutig. Zum zweiten trennen Grenzen klar unterscheidbare sozialräumliche Einheiten, Ränder verbinden Einheiten, indem sie ausgewählte Teile von ihnen aufnehmen. Das macht ihre Unbestimmtheit aus oder anders ausgedrückt: Ränder sind simultane Räume. Zum dritten sind Grenzen eher Linien, Ränder haben Fläche, sie gleichen Bändern oder Teilen von Bändern. Ränder bieten daher Raum für eine Vielzahl von Aktivitäten. Dies führt zu dem vierten wichtigen Unterscheidungsmerkmal: Ränder sind wenig reguliert, Grenzen dagegen kulturell, sozial oder materiell hoch reguliert. So sind Ränder eher Potentiale, Grenzen verhindern potentielle Veränderungen. Damit wird auch deutlich dass Ränder Räume der Transformation sind.

(Ipsen 2003: 199)

Ipsen bezieht sich dabei auf Stadtränder, auf Gebiete zwischen Stadt und Land. Für die kulturwissenschaftliche Stadtforschung hat Johanna Rolshoven ganz allgemein ihre Überlegungen zu „*Übergängen und Zwischenräumen*“ formuliert (Rolshoven 2000: 107-122). Hierzu rechnet sie Räume in ganz unterschiedlichem Maßstab. Im öffentlichen Raum zählt sie dazu Straßen, Unter- und Überführungen, Fußgängerübergänge, Tunnel und Passagen ebenso wie Fortbewegungsmittel wie Flugzeug, Fähre und Aufzug und Umschlagplätze wie Straßenbahnhaltestellen oder Asylbewerberheime. In Bezug auf die kommunikative Funktion meint sie Freiräume im unterschiedlichen Maßstab, die Schwellengespräche ermöglichen wie die genannten, aber auch die Kneipe. An

Räumen, die die drinnen und draußen verbinden, nennt sie etwa Innenhöfe, Treppenhäuser, Türen, Wintergärten und Balkone. Als Beispiele für Innenräume führt Rolshoven Flure und Wartezimmer in den Wohnungen und Büros an (Rolshoven 2000: 113-115).

Einer der wenigen, die sich Gedanken um konkrete, um tatsächliche Übergangsräume in der Stadt gemacht hat, ist der Gartenarchitekt und Landschaftspfleger Andreas Paul. Seinen räumlichen Bestimmungsversuchen stellt er weiter gefaßte Überlegungen zur Seite, indem er sagt, daß Übergänge überall dort entstehen, wo sich etwas berührt: Aggregatzustände, Gegenstände, Elemente und Phänomene (auch sozialer Natur). An den Gedanken des Übergangs läßt sich demnach ganz allgemein der Gedanke der Verbindung und der Kommunikation knüpfen.

(Rolshoven 2000: 110-111)

Sowohl Ipsen als auch Rolshoven beschäftigen sich mit unbestimmten Räumen, die zwischen dem Eigentlichen liegen und in denen zwei unterschiedlich definierte Orte ineinander übergehen, wobei Ipsen etwas stärker den trennenden und Rolshoven etwas stärker den verbindenden Aspekt betont.

Den gesamten Stadtteil Lohbrügge, der dichter an der Hamburger Innenstadt liegt als Blankenese oder Barmbek und über ein eigenes Geschäftszentrum verfügt, als Stadtrand zu bezeichnen wäre eine problematische Verkürzung. Doch östlich vom Dorfanger Boberg, nördlich des Reinbeker Redders und östlich des Röpraredders verläuft eine doppelte Verwaltungsgrenze, die der Stadt und des Bundeslandes Hamburg, die durch einen Grüngürtel auch sichtbar und spürbar ist. Wie die älteren Gebiete Bobergs, die im Südwesten in den Grüngürtel der Boberger Niederung eingebettet sind, können diese gefühlten oder tatsächlichen Stadtränder als „Glücksränder“ (Ipsen 2003: 205) erlebt werden:

Würde man nur die Vorstädte des sozialen Wohnungsbaus in Paris, Madrid oder Hamburg betrachten, so würde man die projektive und reale Besetzung des Randes zumindest in Mitteleuropa, Teilen Westeuropas und den Vereinigten Staaten aus den Augen verlieren. Für viele Städter ist nicht die Urbanität, sondern das Siedeln und die Siedlung vor der Stadt Ziel des Lebens.

(Ipsen 2003: 205)

Der Stadtrand in Lohbrügge ist ebenfalls kein gleichmäßiges Band, sondern unregelmäßig. Er kann über drei Verbindungsstraßen, Heidhorst, Reinbeker Redder und Binnenfeldredder und zahlreiche Rad- und Fußwege durchquert werden. Dabei verlaufen die Straßen Reinbeker Redder und Röpraredder fast parallel zur Landesgrenze.



Abbildung 113: Element des Stadtrandes: Röpredder zwischen Korachstraße und Reinbeker Redder am 2.9.2011

Abbildung 114: Element des Stadtrandes, Grenze und Übergangsraum: Reinbeker Redder aus Reinbek am 2.9.2011

Doch während der Röpredder mit dem Lindwurm auf der einen Straßenseite ein Teil des Quartiers Lohbrügge-Nord ist und als Verbindung in Lohbrügge mit guten Anschlüssen nach außen genutzt wird, ist der Reinbeker Redder bereits ein mehrdeutiges Element des Stadtrandes. Er verbindet die Kreuzung mit der B5 in Boberg im Norden Lohbrüggens (ab der Landesgrenze als Hamburger Straße) mit dem Zentrum von Reinbek. Beim Durchfahren mit dem Auto wirkt diese Straße auf mich wie ein grüner oder im Herbst gelber Tunnel, weil die Zweige der Bäume am Straßenrand auch über der Fahrbahn wachsen (Forschungstagebuch am 28.10.2015).

Aus der Perspektive der Menschen, die die Orte im Stadt-Raum nutzen - und dies ist die (einzig) legitime ethnologische Perspektive – erhalten die Orte ihren Sinn erst durch die Ortsveränderung, durch den Raum zwischen zwei Orten, den Übergang oder den Zwischenraum. Beide Notionen – Übergang und Zwischenraum – scheinen in der Lage, in sinnvoller Weise vom Ortsbegriff ablenken zu können. Während dieser ein mächtiger, ein ideologischer Begriff ist, der vorgibt, das Eigentliche zu bezeichnen, erscheint der Übergang als das Ephemere, als bloße Passage oder Trajet, als das Uneigentliche, das übergangen wird.

(Rolshoven 2000: 109)

Der Reinbeker Redder, den Busreisende nur abschnittsweise erleben, ist ein Übergangs- oder Zwischenraum für diejenigen, die Lohbrügge von Glinde oder Reinbek her kommend oder in die Gegenrichtung mit dem Auto durchqueren.



Abbildung 115: Element des Stadtrandes, Grenze und Übergangsraum: Reinbeker Redder und Stadtgrenze (zitiert nach Open Street Map URL 30.4.2018)

Gleichzeitig ist er eine eindeutige materielle Grenze zwischen verschiedenen Gebieten. Er teilt die Anlagen des Kleingartenvereins Reinbeker Redder e.V. in einen nördlichen und südlichen Abschnitt. Er grenzt eine Reihenhaussiedlung, Kleingartenanlagen, Wohngebiete und das kleine Gewerbegebiet im Havighorster Weg im Norden sowie eine Einzelhaussiedlung, das Gewerbegebiet Bodestraße, das Quartier Lohbrügge-Nord und ein kleines Einzelhausgebiet im Süden deutlich ab. Er ist aber auch ein Element des Stadtrandes, was im Zusammenhang mit verschiedenen Transformationsprozessen von Interesse ist, die Ipsen als „Korrespondenzen“ bezeichnet.

Die Stadt entledigt sich am Rand der im Moment unbrauchbaren Elemente. Elemente, das sind Dinge, Funktionen, Menschen. Der Rand bietet so eine Entlastung der Gegenwart und zugleich Potential noch nicht erkannter Verwertung. Dabei wird er selber belastet, das bewirkt die Melancholie bei den Beobachtern des Randes.

(Ipsen 2003: 212)

Die Bandform des Stadtrandes ist zwischen der Kolonie Hülsreihe des Kleingartenvereins Haempton und der Siedlung Haempton unterbrochen, weil die Landesgrenze den Reinbeker Redder hier in einem kurzen Abschnitt berührt. An dieser Stelle, neben der Siedlung Haempton, lag das umstrittene Pavillondorf Hirtenland. Die Fläche bleibt ein Streitpunkt zwischen Anwohner_innen und Behörden, ein Lohbrügger Brennpunkt. Nach dem Abbau 2005 war für sie zunächst eine Reihen- und Einzelhausbebauung vorgesehen. Im Zusammenhang mit dem Hamburger Wohnungsbauprogramm von 2013 wurde diese Planung jedoch geändert und eine höhere Geschossbebauung vorgesehen (Bezirksamt Bergedorf 2015a). Obwohl Lohbrügge bereits dicht besiedelt ist, stehen mehrere Flächen am Reinbeker Redder im Fokus von Bezirksamt und Stadtverwaltung (Bezirksamt Bergedorf 2015b). Und schließlich wird im Untersuchungszeitraum am Reinbeker Redder die Ansiedlung eines Bordells genehmigt (Stadtteilzeitung

Lohbrügge Nr. 19 9/2013), gegen das einige Anwohner_innen mit Schildern „Wir sagen Nein zum Rotlichtmilieu“ an ihren Zäunen protestieren (Forschungstagebuch am 28.10.2015).

Während Anwohner_innen am Reinbeker Redder und den angelagerten Sackgassen und Ringstraßen mit Blick aufs Landschaftsschutzgebiet auf „Glücksränder und städtische Dörfer“ (Ipsen 2003: 205-206) hoffen, ist er für das Bezirksamt ein „Potential“, Menschen wie die mittellosen und als fremd erlebten Neuankömmlinge oder unerwünschte Funktionen wie Bordell oder Hochhaussiedlung an den Rand zu verlagern, wo der Widerstand geringer eingeschätzt wird. Für Pendler_innen hingegen ist der Reinbeker Redder nur eine Passage, ein Übergang zwischen Stadt und Land, zwischen Hamburg und ihren Wohn- oder Arbeitsorten. Durch diese widersprüchlichen Wünsche und Bedürfnisse wird diese Straße zu einer Besonderheit des Stadtrandes, einer Randfigur.

Während Ipsen, dessen Interesse in dem mehrfach zitierten Aufsatz den Rändern gilt, diese erste Definition zu Grenzen nebenbei mit einfließen lässt (Ipsen 2003: 198), hat sich Jane Jacobs intensiv mit unterschiedlichen Arten von materiellen Grenzen und ihren Wirkungen auf Stadt-Räume auseinander gesetzt. Als eine desaströse Form von Grenzwirkungen charakterisiert sie das, was sie als „*curse of border vacuums*“ bezeichnet:

Massive single uses in cities have a quality in common with each other. They form borders, and borders in cities usually make destructive neighbors.

A border – the perimeter of a single massive or stretched-out use of territory forms the edge of an area of ‘ordinary’ city. Often borders are thought of as passive objects, or matter-of-factly just as edges. However, a border exerts an active influence.

Railroad tracks are the classic examples of borders, so much so that they came to stand, long ago, for social borders too – ‘the other side of the tracks’ – a connotation, incidentally, associated with small towns rather than with big cities. Here we shall be concerned not with the social connotations of areas demarcated by borders, but rather with the physical and functional effects of borders on their immediate city surroundings.

(Jacobs 1993: 336)

Als Beispiele für Gebiete, die häufig ein Grenzvakuum bedingen, führt sie neben Bahndämmen etwa Uferzonen, Campusgelände von Hochschulen, Krankenhausgelände, Parkplätze und Parks auf. Während für Ipsen Grenzen ganz allgemein zwei sozialräumliche Einheiten voneinander trennen, fragt Jacobs in Bezug auf Stadt-Räume nach der Art dieser Einheiten und macht auf die Problematik monofunktionaler Gebiete aufmerksam.

Different as railroad tracks, waterfronts, campuses, expressways, large parking areas and large parks are from each other in most ways, they also have much in common with each other – so far as their tendency to exist amid moribund or declining surroundings is concerned. And if we look at the parts of cities most literally attractive – i.e. that they attract people, in the flesh – we find that these fortunate localities are seldom in the zones immediately adjoining massive single uses.

The root trouble with borders, as city neighbors, is that they are apt to form dead ends for most users of city streets. They represent, for most people, most of the time, barriers.

(Jacobs 1993: 336)

Die Überlegungen von Jacobs helfen dabei, die Stadt-Räume beidseitig der Grenzen in den Blick zu nehmen. Während sie den Begriff der Sackgasse⁶⁹ hier metaphorisch und den der Barriere wörtlich gebraucht, wird der Begriff der Barriere künftig wörtlich oder metaphorisch synonym zum Hindernis verwendet. Barrieren sind damit das, was der Passage, Ortsveränderung, Verbindung und Kommunikation, also dem, was Rolshoven als Übergänge und Zwischenräume fasst, symbolisch oder materiell im Weg stehen und die Bewegung ausbremsen oder unmöglich machen.

Wenn Jacobs Krankenhäuser, Bahngleise oder Parks auf ihre Grenzwirkungen hin untersucht, so argumentiert sie damit nicht gegen die entsprechenden Einrichtungen oder Infrastrukturen an sich, sondern appelliert an Architektur und Stadtplanung, sich mit diesen Grenzwirkungen bewusst auseinander zu setzen, um sie bei der Planung berücksichtigen und abmildern zu können⁷⁰. Als mögliche positive Grenzwirkungen sieht sie, dass Grenzen Stadt-Räume strukturieren und den Nutzer_innen die Orientierung erleichtern können (Jacobs 1993: 345-346).

⁶⁹ Der englischsprachige Begriff *dead end* wird von Jacobs metaphorisch und doppeldeutig gebraucht: die Sackgasse als Weg, der für einen Großteil der Nutzer_innen nirgendwo hin führt, und daher zweitens mit sich bringt, dass der entsprechende Ort wie ausgestorben, *dead*, ist. In der vorliegenden Arbeit wurden Sackgassen konkret untersucht und diese metaphorische Deutung um die Aspekte Durchlässigkeit, Belebtheit und Eignung als Rückzugsort ergänzt.

⁷⁰ In diesem Zusammenhang spricht Jacobs mit Bezug auf Lynch von *seams*, Säumen, die wie die Ränder nach Ipsen oder die Übergänge nach Rolshoven unbestimmter sind und unterschiedliche sozialräumliche Einheiten miteinander verbinden (Jacobs 1993: 345-346).



Abbildung 116: Verbindung, Übergangsraum und Grenze im Stadtteil: B5/Bergedorfer Straße zwischen A1 und Bahndamm (zitiert nach Open Street Map URL 2.7.2018)

Das Beispiel des Reinbeker Redder zeigte bereits, dass eine Straße gleichzeitig Verbindung, Übergang und Zwischenraum, Grenze und Rand sein kann – je nachdem welche sozialräumlichen Einheiten betrachtet werden. Auch die B5 oder Bergedorfer Straße, ein Abschnitt der Verbindung zwischen Hamburg und Berlin, zwischen den Stadtteilen Billstedt und Bergedorf, ist ein Übergang und Zwischenraum für Pendler_innen. Im Stadtteil Lohbrügge wirkt diese viel- und mit hoher Geschwindigkeit befahrene Straße⁷¹, an die das Unfallkrankenhaus angelagert ist, jedoch vor allem als Grenze. Sie trennt den Ortsteil Boberg in einen nördlichen Teil mit Einkaufszentrum, Neubaugebieten und Gewerbegebiet und einen südlichen, in die Boberger Niederung eingebetteten Teil mit gemischter Bebauung, in dem noch einige Villen aus dem frühen 20. Jahrhundert stehen. Als eine Seite des Straßendreiecks schneidet die B5 die Ortsteile Ladenbek und Heckkaten vom Rest des Stadtteils ab und zwar derart, dass es nach Ladenbek hin nicht einmal eine Kreuzung mit dem Ladenbeker Furtweg gibt, sondern dieser die B5 überquert.

⁷¹ Bis in Höhe der Sander Tannen beträgt die zugelassene Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, ab dann 50 km/h.



Abbildung 117: Verwaltungsgrenzen: Schilder an der Stadtgrenze zum Oststeinbeker Ortsteil Havighorst im Kreis Stormarn und Landesgrenze zu Schleswig-Holstein am Reinbeker Redder am 29.10.2015

Abbildung 118: Verwaltungsgrenzen: Schild an der Stadtteilgrenze zu Billstedt an der B5 am 29.10.2015

Weitere Grenzen sind etwa die bereits erwähnten Verwaltungsgrenzen der Stadt und des Bundeslandes Hamburg, die durch Schilder markiert und einen Grüngürtel materialisiert sind. Im Alltag meiner Interviewpartner_innen spielen diese Grenzen normalerweise keine Rolle, sie werden nur im Zusammenhang mit Problemen bei der Beschulung thematisiert (N. am 23.4.2012; T. am 9.11.2012).



Abbildung 119: Die Bille als Stadtteilgrenze zu Billwerder und naturräumliche Grenze: Brücke am Boberger Furtweg und Naturschutzhaus des NABU am 29.10.2015



Abbildung 120: Die Bille als Stadtteilgrenze zu Billwerder und naturräumliche Grenze: Brücke am Boberger Furtweg und Weg am Flusslauf am 29.10.2015

Auf meine direkte Frage im dritten Interviewteil, ob die Interviewpartner_innen die Grenzen des Stadtteils spürbar finden, nennen diejenigen, die die Verwaltungsgrenze kennen, die Bille. Sonst wird die Lage des Flusses jedoch nicht angesprochen.



Abbildung 121: Interviewfoto der Unterführung Alte Holstenstraße von Bergedorf in Richtung Lohbrücke am 9.4.2011 (Gesichter nachträglich anonymisiert)

Der Bahndamm jedoch bildet nicht nur eine Verwaltungs-, sondern auch eine materielle und symbolische Grenze zwischen den Stadtteilen Lohbrügge und Bergedorf, die von den Interviewpartner_innen sowie in informellen Gesprächssituationen von sich aus erwähnt wird. Durch die Unterführungen für die B5 und die Alte Holstenstraße sind die Stadtteile verbunden, Fußgänger_innen und Radfahrer_innen können auch durch den Bahnhof „auf die andere Seite“ gelangen oder mit anderen Verkehrsmitteln ihre Wege fortsetzen.

Der Bahndamm wird als historische Grenze begründet:

Also geschichtlich, wissen Sie ja, geht es in Lohbrügge so, dass es dänisch war [...] bis zu dem Krieg von Friedrich dem Großen. Der und als es... ähm... Da hat er den Krieg ja gewonnen, das war denn so siebzehnhundert sowieso, ne... 1765 vielleicht oder so was... Und dann wurde es preußisch. Das heißt, also immer noch nicht hamburgisch. Es war preußisch. Die Landesgrenze ging da bei der Bahn ungefähr lang.

(L. am 8.2.2012)

Die materielle historische Grenze ist nicht identisch mit der heutigen, wie etwa das Foto auf dem Cover von „Lohbrügge. Die Geschichte eines Hamburger Stadtteils. Band 1 Die Alte Holstenstraße“ zeigt (Kultur- und Geschichtskontor 1999). Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert lagen die Schienen ebenerdig. Die Zollstation befand sich ein Stück oberhalb der Gleise an der Alten Holstenstraße in Höhe des heutigen Marktkaufcenters (Langhammer/Thienel 1999: 9-15).

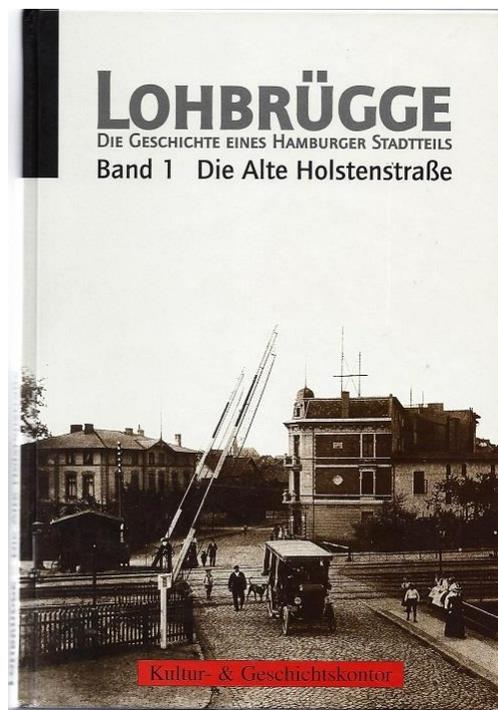


Abbildung 122: Bahngleise als historische und symbolische Grenze zwischen Bergedorf und Lohbrügge: Titelblatt von „Lohbrügge. Die Geschichte eines Hamburger Stadtteils. Band 1 Die Alte Holstenstraße“ (Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 1999)

Im Lebenslauf der Interviewpartner_innen wird die Bahnstrecke sowohl aus Lohbrügger (N. am 23.4.2012; M. am 7.3.2012) als auch aus Bergedorfer (L. am 8.2.2012) Kinderperspektive als Grenze von Spielräumen geschildert.

Auch für uns Kinder die klassische Grenze zwischen Bergedorf und Lohbrügge. – Und früher ja sowieso, ne. [*Stimme nimmt norddeutsche Klangfärbung an:*] Die fein'n Bergedorfers wollten ja nichts mit den Lohbrügger Rabauken zu tun haben.
(M. am 7.3.2012)

In den Stimmen dieses Lohbrüggers und der nachfolgend zitierten Bergedorferin werden mit einigen Zuschreibungen weitere soziale Komponenten dieser Grenze deutlich. „Das war die Grenze für uns Bergedorfer Mädchen. Das war eindeutig, also man durfte nur bis zum Bahnhof gehen.“ (L. am 8.2.2012). Die Grenze des Spielraums wird also auch geschlechts- und milieuspezifisch begründet:

Naja, für die Bergedorfer wohnten früher, und das hat sich total verändert. Früher [...] wohnten dort die armen Leute, die Polacken und was immer sie, wie immer sie das nannten. Da war das Eisenwerk. Da waren zwar nicht... Also, Hein und Dietrichs ist eine der großen Fabriken gewesen, die ist zwar auf Bergedorfer Gebiet, genauso wie von Sievers die Fabrik und die von Kuffike, das ist alles ähm... Aber es ist alles hinter der... hinter den Gleisen, also sozusagen auf der anderen Seite. Und da wohnten eben halt in diesen Gebieten [...] Und das sind alles, diese Häuser und Hütten sind von den Arbeitern gewesen. Und deswegen wohnten hier eben für die Bergedorfer... Also, da ging man eben nicht hin, ne. Und die Mädchen durften da sowieso nicht hin, die könnten dann ja überfallen werden oder ihnen was passieren oder so.
(L. am 8.2.2012)

Auch wenn man „auf der anderen Seite“ nur als aktuelle räumliche Orientierung verstehen möchte, sind die Bereiche beidseitig des Bahndammes von Interesse.



Abbildung 123: Vorderseite: Bergedorfer Seite des Bahnhofs am 31.8.2018

Die Lohbrügger Seite des Bahnhofs ist als solche am Ende des Untersuchungszeitraumes nur durch eine auf den Boden gemalte Aufschrift „Lohbrügge“ zu identifizieren, auf der aber häufig Fahrzeuge parken, und wird auch als „Rückseite“ bezeichnet. Das ist durch die Architektur des Bahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes auf der Bergedorfer Seite durchaus begründet. Die Lohbrügger Seite ist mit dem Wendehammer und den verschiedenen Parkmöglichkeiten in der Johann-Meyer-Straße jedoch besser zugänglich für verschiedene Verkehrsteilnehmer_innen.



Abbildung 124: Rückseite: Lohbrügger Seite des Bahnhofs am 31.8.2018

Zwar erleben einige Interviewpartner_innen die Innenstadtbereiche von Bergedorf und Lohbrügge als ein gemeinsames Zentrum um die Alte Holstenstraße (O am 12.6.2012; P. am 26.7.2012) und sind Märkte wie auch Einrichtungen über beide Stadtteile verteilt. Die Alte Holstenstraße ist jedoch keine durchgehende gemeinsame Fußgängerzone, sondern besteht aus befahrbaren Abschnitten und je einer Fußgängerzone auf jeder Seite des Bahndammes. Eine weitere Fußgängerzone befindet sich in der Straße Sachsentor und wird auf einer Sitzung des Stadtteilbeirats von einer Bewohnerin Lohbrüggens pointiert mit der Alten Holstenstraße verglichen: „Das Sachsentor ist länger, größer, breiter und hat mehr ältere Häuser.“ (Forschungstagebuch am 11.9.2014). Dem in die Jahre gekommenen Marktkaufcenter in Lohbrügge steht das 1973 eröffnete und 2010 deutlich erweiterte Einkaufszentrum City Center Bergedorf (Wikipedia: City Center Bergedorf URL: 20.9.2016) gegenüber. Ein Interviewpartner meint sogar: „Das eigentliche Zentrum war immer im Bergedorfer Bereich.“ (S. am 19.8.2012)⁷².

⁷² Fragen von Zentralität ziehen sich durch die gesamte Arbeit, wie bereits in Bezug auf die vervielfachten Ortsnamen deutlich wurde. Vertieft wird das Thema im fünften Kapitel.

Gerade im Zentrum Lohbrüggens kommen weitere Grenzwirkungen zum Tragen. Aus der Fußgängerzone in der Alten Holstenstraße ist der motorisierte Verkehr mit Ausnahme von Lieferfahrzeugen zu den Lieferzeiten ausgeschlossen. Radfahren ist hier nur außerhalb der Geschäftszeiten erlaubt. In diesem monofunktionalen Straßenabschnitt mit seinen juristisch definierten zeitlichen Rhythmen, den Autofahrer_innen über verschiedene Parkplätze und Parkhäuser erreichen können, stehen zahlreiche Ladenlokale leer. Zwischen der Fußgängerzone und dem sie umgebenden Ludwig-Rosenberg-Ring liegt im Osten mit dem Sander Markt eine große Parkfläche und im Westen der Hein-Möller-Weg mit der Rückseite des Marktkaufcenters und Zufahrten für Lieferanten, zum Parkhaus und weiteren Parkplätzen.



Abbildung 125: Rückseite der Alten Holstenstraße: Interviewfoto Hein-Möller-Weg mit Casino am 2.3.2012

Auf die Frage danach, was er als Zentrum des Stadtteils erlebt, beschreibt dieser zugezogene Bewohner Lohbrüggens einige Grenzwirkungen:

Das Zentrum des Stadtteils... Das hat eigentlich... Das is' so 'n büschen das Problem: Der Stadtteil hat eigentlich kein... kein wirkliches... Zentrum. [...] Denn diese schmale Fußgängerzone... Wenn man jetzt die Eisenbahnbrücke als... als Trennung nimmt, [...] da ja Bergedorf ist, kann ich ja nicht sagen, [...] Sachsentor gehört nicht dazu, weil das ist Bergedorf. [...] Diese... kümmerliche Fußgängerzone möcht' ich nicht als Zentrum bezeichnen. [...] Die grüne Lunge is' schön [..., aber] zu leer, um... um... Zentrum zu sein. [...]... der Lohbrügger Markt? Nee, da ist ja auch tote Hose, da stehen Autos drauf in der Woche. [...] 'n richtiges Zentrum hat's hier eigentlich nicht, nee.

(Q. am 13.8.2012)

Mit Adjektiven wie „leer“ und „tot“ beschreibt er die Abwesenheit oder geringe Anwesenheit von Menschen. Während Grünflächen auch als Glücksränder mit

freiem Blick und Zugang in die Landschaft erlebt werden können, ist die Abwesenheit von Menschen ein Problem für die Innenstädte⁷³. Die Wege der einen Verkehrsteilnehmer_innen, die als Barriere oder schlimmstenfalls als Grenze für die Wege der anderen wirken, tragen in Bergedorf und Lohbrügge dazu bei.

4.4.2 Hindernisse der Bewegung: gefühlte, spürbare und unüberwindliche Barrieren

Ränder verbinden unterschiedliche sozialräumliche Einheiten miteinander, Grenzen trennen diese eindeutig voneinander und Barrieren behindern die Bewegung dazwischen. Als Hindernisse stehen sie symbolisch oder materiell im Weg und bremsen Bewegung aus oder machen sie unmöglich. Susan Leigh Star beschreibt in „*The ethnography of infrastructure*“ (Star 1999: 377-391) anhand eines Beispiels aus dem Städtebau die Wirkung von Barrieren:

At least since Winner's (1986) classic chapter, 'Do Artifacts Have Politics?' the question of whether and how values are inscribed into technical systems has been a live one in the communities studying technology and its design. Winner used the example of Robert Moses, a city planner in New York, who made a behind-the-scenes policy decision to make the automobile bridges over the Grand Central Parkway low in height. The reason? The bridges would then be too low for public transport -buses - to pass under them. The result? Poor people would be effectively barred from the richer Long Island suburbs, not by policy, but by design.

Whether or not one takes the Moses example at face value (and it has been a controversial one), the example is an instructive one. There are millions of tiny bridges built into large-scale information infrastructures, and millions of (literal or metaphoric) public buses that cannot pass through them.

(Star 1999: 388-389)

In ihrem Text geht es um technische, soziale und nicht zuletzt digitale Infrastrukturen, während die vorliegende Arbeit an dieser Stelle auf die Infrastruktur der Wege-Netze beschränkt bleibt, um herauszufinden, wie diese den Blick lenken. Hierzu wird weiter zwischen gefühlten Barrieren, spürbaren Barrieren und unüberwindbaren Barrieren unterschieden. Gefühlte Barrieren sind selbst keine materiellen Barrieren, werden aber als Hindernisse erlebt, während spürbare Barrieren durch ihre Materialität Nutzer_innen die Bewegung erschweren. Unüberwindbare Barrieren sind spürbare Barrieren, die für eine bestimmte Gruppe von Nutzer_innen nicht passierbar sind.

Die Abzweigung im Harnackring können Radfahrer_innen und Fußgänger_innen problemlos passieren, aber die Schranke für den motorisierten Verkehr und die

⁷³ Welches sowohl von meinen Interviewpartner_innen als auch auf dem Stadtteilbeirat und in der Bergedorfer Zeitung als solches definiert wird.

Überwachungskamera können als Hemmschwellen erlebt und zu gefühlten Barrieren werden. Die Gleisunterführungen an der B5 und der Alten Holstenstraße sind durchlässig für motorisierten Verkehr, Radfahrer_innen und Fußgänger_innen und werden trotzdem von letzteren als gefühlte Barrieren, ja sogar „Angst-Räume“ (Lawaetz-Stiftung (Hg.) 2011: 31) empfunden.

Im Fall der Gleisunterführung der Alten Holstenstraße wurde im Rahmen des RISE-Programms versucht, diesem Angst-Raum⁷⁴ und damit der gefühlten Barriere mit einer Lichtinstallation entgegen zu wirken.

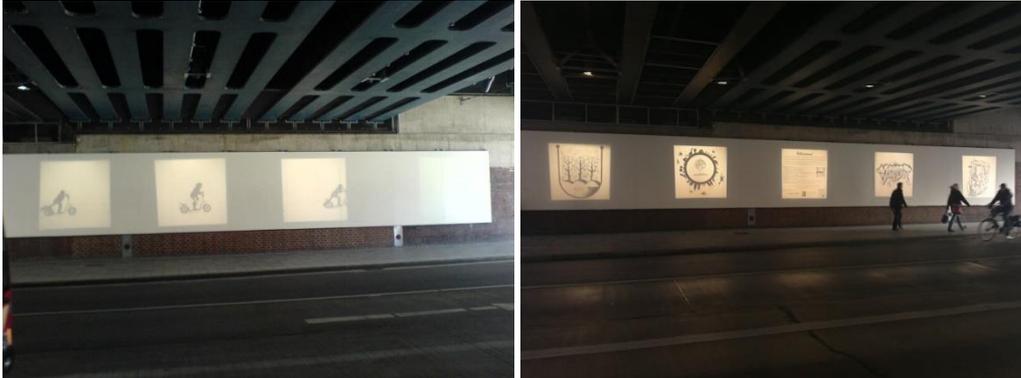


Abbildung 126: Gefühlte Barriere: Bahnunterführung und Gegenmaßnahme Lichtinstallation in der Alten Holstenstraße am 9.4.2011

Abbildung 127: Gefühlte Barriere: Bahnunterführung und Gegenmaßnahme Lichtinstallation in der Alten Holstenstraße am 7.1.2014

Gefühlte Barrieren müssen nicht notwendigerweise mit einem Gefühl der Bedrohung verbunden sein. So kann auch einfach nur der Eindruck, in einer Sackgasse im Wohngebiet im Unterschied zu anderen Anwesenden wie dem Bofrost-Lieferanten oder der UPS-Botin nichts zu suchen haben und in den Privatraum der Anwohner_innen, die einen bei der Gartenarbeit offensichtlich beobachten, eingedrungen zu sein (Forschungstagebuch am 11.7.2011), Radfahrer_innen davon abhalten, die kürzeste Strecke zu wählen.

Die Großwohnanlage Billebogen wird von denen, die dort jemand besuchen wollen, aufgrund ihrer gleichförmigen Architektur als desorientierend erlebt (O. am 12.6.2012). Detailliert beschreibt das diese Bewohnerin Lohbrügger:

Der Billebogen ist äh... ich finde, das ver... der verwirrendste Gebäudekomplex, den ich kenne. [...] Ich weiß immer noch nicht, infolgedessen war ich da auch... und habe ich da nie mich so richtig äh... aufgehalten und wohl gefühlt, weil wenn ich da in so 'n Bogen reinlaufe, weiß ich nie, wo ich bin. Ich verlier immer die... völlig immer die Orientierung. [...] Auch wenn man da durch so 'n Tunnel durchgeht, dann ist man plötzlich wieder in so 'm Hof... [...] Also ist... dahinter kommt da nochmal was – ich steig da bis heute hin nicht durch – und irgendwann

⁷⁴ Der Begriff des „Angst-Raums“ wird an dieser Stelle, wo es um das Erleben von Materialitäten geht, vorerst aus dem Feld übernommen und im siebten Kapitel aufgegriffen und ausdifferenziert.

kommt man dann auch mal zur Bille durch, aber, ich finde, das ist 'n Komplex, wo ich mich bis heute drin verlaufe.

(P. am 26.7.2012)

Die Wirkungen des Billebogens auf seine Nutzer_innen hat die Architektin Beate Brockmann untersucht und in „Wohngebiet Billebogen. Strukturveränderung und Nutzungsentwicklung im Stadtkern von Bergedorf-Lohbrügge“ dokumentiert (Brockmann 1988). Am Ende des Untersuchungszeitraums der vorliegenden Arbeit wurde im Rahmen des RISE-Programms versucht, durch eine farbliche Gestaltung der Hauseingänge die Orientierung im Billebogen zu verbessern.⁷⁵



Abbildung 128: Billebogen: Interviewfoto Innenhof aus Hauseingang Wilhelm-Bergner-Straße am 2.9.2011

Abbildung 129: Billebogen: Suppenfest am Billeufer am 16.9.2011

Die Auswirkungen des Gefühls von Desorientierung, dem Fehlen einer inneren Ordnung, problematisiert Jacobs:

If the sameness of use is shown candidly for what it is – sameness – it looks monotonous. Superficially, this monotony might be thought of as a sort of order, however dull. But esthetically, it unfortunately also carries with it a deep disorder: the disorder of conveying no direction. In places stamped with the monotony and repetition of sameness you move, but in moving you seem to have gotten nowhere. North is the same as south, or east as west. Sometimes north, south, east and west are all alike⁷⁶, as they are when you stand within the grounds of a large project. It takes differences - many differences - cropping up in different directions to keep us oriented. Scenes of thoroughgoing sameness lack these natural announcements of direction and movement, or are scantily furnished with them, and so they are deeply confusing. This is a kind of chaos.

(Jacobs: 291-292)

⁷⁵ Eine Untersuchung der Auswirkung dieser Maßnahme steht meines Wissens noch aus.

⁷⁶ Dieser Effekt ist in US-amerikanischen Großstädten mit gitternetzförmiger Straßenführung wie New York wesentlich stärker als in einer westeuropäischen Stadt wie Hamburg.

Gefühlte Barrieren können also beispielsweise durch Grenzwirkungen (in) der Umgebung, aber auch durch den Eindruck, Grenzen des Angemessenen oder Erlaubten zu überschreiten oder durch die Sorge, sich zu verirren, entstehen.

Spürbare Barrieren können kleine Dinge sein wie zwei Metallbügel, zwischen denen ein Fahrradanhänger nicht hindurchpasst, Poller, die Autos am Falschparken hindern, Treppen, Stufen oder Schwellen, die den Rollator aufhalten. Aber auch ganze Straßen und Wege können spürbare Barrieren darstellen, wie etwa der vierspurige Straßenzug von Sander Damm und Lohbrügger Markt, der Fußgängerzone und Marktplatz trennt, und einen kurzen Aufenthalt an der Ampel erfordert. Das Kopfsteinpflaster in den Seitenstraßen vom Höperfeld kann dazu führen, dass Radfahrer_innen diese meiden oder auf die Bürgersteige ausweichen.



Abbildung 130: Spürbare Barriere Kopfsteinpflaster: Interviewfoto der Straße Klapperhof am 12.7.2011

Es wird sogar zu einem Gesprächsthema, *topic* nach Star, im Fall der Straße Klapperhof, zu der mir ein Anwohner erläutert:

Ja, das ist dann wohl der Klapperhof. Der übrigens nicht nach dem klapprigen Pflaster, was manche denken, seinen Ruf hat, [...] sondern weil es einen Kleinschmied gab, der dort wohnte und Klapper hieß.

(O. am 12.6.2012)

Obwohl diese Aussage von einem früheren Mitglied der Initiative zur Erhaltung historischer Bauten, wahrscheinlich fundierter ist, werden die sinnlichen Qualitäten

der Straße in einer Anekdote, die ich bei der Einweihung der Geschichtstafeln am 15.4.2015 von einem älteren Lohbrügger höre, besser spürbar:

Während [O.] mir im Interview erzählte, er ginge auf einen hier ansässigen [S]chmied zurück, ist [*dieser ältere Einwohner Lohbrüggens*] der Überzeugung der Name hätte mit dem Kopfsteinpflaster zu tun und wirft anekdotisch ein, die umliegenden Autoreparaturwerkstätten hätten früher defekte oder frisch reparierte Wagen darüber gezogen oder gefahren, mit dem Mechaniker auf dem Boden [*des Fahrzeuges*], um zu hören, wo es klappere.

(Forschungstagebuch am 21.4.2015).

Spürbare Barrieren können aber auch landschaftlichen Gegebenheiten sein wie im Kleinen der Verlauf der Bille und im Großen die Lage auf einem Hügel wie die des Bereiches um die Erlöserkirche im früheren Sande oder die von Lohbrügge-Nord, welche den Weg für Radfahrer_innen in Richtung Fußgängerzone und Bahnhof angenehmer machen als die Gegenrichtung.

Darin unterscheiden sich weiterhin die Fußgängerzonen in Bergedorf und Lohbrügge: Während das Sachsentor in Bergedorf ebenerdig liegt, führt der Weg durch die Alte Holstenstraße hangaufwärts in Richtung Lohbrügger Markt. Dadurch werden Fußgänger_innen in Richtung Bahnhof ein wenig schneller, während sie sich in Richtung Markt etwas mehr anstrengen müssen. Mit den seit 2015 wieder stattfindenden Seifenkistenrennen auf einer Strecke im Leuschnerpark zwischen Lohbrügger Landstraße und Markt machen sich einige Engagierte die Hanglage Lohbrüggens für ein Event kreativ zunutze.

Der Begriff der spürbaren Barriere bezieht sich ausschließlich auf die materielle Durchlässigkeit und sagt nichts darüber aus, wie störend diese tatsächlich erlebt werden. Die Hanglage der Alten Holstenstraße ist in Lohbrügge den Leuten nicht einmal bewusst und erscheint ihnen auch als unwichtig (Forschungstagebuch am 11.9.2014). Der Verlauf der Bille wird von sich aus nicht als Grenze, sondern als angenehmer Spazierweg beschrieben (T. am 9.11.2012, R. und S. am 19.8.2012), während die verbindende Gleisunterführung trotz aller Bemühungen, sie angenehmer zu gestalten, weiterhin als zu vermeidende Grenze erfahren wird.

Unüberwindbare Barrieren sind der Bahndamm und die Bereiche mit Lärmschutzwänden an der B5 für alle übrigen Verkehrsteilnehmer_innen, die diese überqueren wollen. Somit stellen gerade die für viele Nutzer_innen so wichtigen schnellen Verbindungen in die Hamburger Innenstadt und ins Umland Barrieren im Kontext der Wege-Netze des Bezirks dar, was insbesondere im gemeinsamen Zentrum von Bergedorf und Lohbrügge zum Problem wird und sich zusammen mit weiteren Faktoren nachteilig für Lohbrügge auswirkt.

Im Unterschied zu den ausdrücklich auf Großstädte bezogenen Beobachtungen von Jacobs (1993: 22) fällt in Lohbrügge auf, dass mit Lohbrügger Markt, Lohbrügger Landstraße und Leuschnerstraße die Straßen und der Platz im Innenstadtbereich am attraktivsten sind, die unterschiedliche Verkehrsteilnehmer_innen gut erreichen können und gemeinsam nutzen. Der Fußgänger_innen vorbehaltene Bereich muss Leerstände verkraften.

Grenzen können – etwa als Bebauungsgrenze und Grüngürtel – sowohl positiv als Glücksränder erfahren werden als auch negative Auswirkungen auf Einheiten zeigen, die wie die beiden Teile Bobergs von Verbundenheit profitieren würden. Kleine Barrieren wie das Kopfsteinpflaster verändern das Verhalten der Nutzer_innen, während unüberwindbare Barrieren wie der Bahndamm zu Grenzen in den Köpfen werden.

Verbindungen für ein Verkehrsmittel können Grenzen oder Barrieren für die Nutzer_innen anderer Verkehrsmittel darstellen. Wie die Wege-Netze in Lohbrügge grundsätzlich vorstrukturiert sind, wurde in den drei Kapiteln zu den Wege-Netzen der wichtigsten Verkehrsmittel, der Sackgasse als besonderer Straße und Grenzen und Barrieren herausgearbeitet. Hieran anschließend wird untersucht, wie sich das bei der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einen Gesamteindruck der jeweiligen Betrachter_innen auswirkt.

4.5 Leicht zu übersehen? Geleitete Blicke

Aufbauend auf den Überlegungen dazu, wie die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel Stadterfahrungen prägt und durch welche Besonderheiten die Wege-Netze Lohbrüggens den Blick auf den Stadtteil vorstrukturieren, wird nun die Wirkung des Stadtteils auf mehrere Betrachter_innen, die sich Lohbrügge auf unterschiedlichen Wegen annähern, untersucht.

Hierzu werden vier Dokumente, die Eindrücke von Lohbrügge vermitteln, dahingehend analysiert, wie die Wege-Netze unterschiedlicher Verkehrsmittel die Blicke der Verkehrsteilnehmer_innen geleitet haben und was gesehen oder übersehen wurde beziehungsweise gar nicht zu sehen war. Diese Dokumente, ein Artikel im Hamburger Abendblatt für die „Stadtteil-Serie“, der Film „Ankommen“ zur Situation von Migranten im Hirtenland, ein Auszug aus meinem Forschungstagebuch und ein Interviewauszug mögen zunächst heterogen erscheinen. Ihnen ist jedoch gemeinsam, dass die Berichterstattenden für unterschiedliche Rezipient_innen bewusst ein Bild von Lohbrügge entwerfen, während die Tatsache, dass sie sich dem Stadtteil von außen her nähern, und die dazu gewählten Verkehrsmittel und –wege ihr Stadt-Erleben und die von ihnen

gewählten Darstellungsformen mit prägen. Hierauf baut die kulturanthropologische Analyse ihrer Eindrücke von Lohbrügge auf.

Der Artikel „Lohbrügge“ aus dem Hamburger Abendblatt wurde in redigierter Form im „Großen Hamburg Buch“ publiziert (Hübner-Weinhold 2012: 508-515). Obwohl er einige Ungenauigkeiten⁷⁷ und sachliche Fehler⁷⁸ enthält, ist er wegen des Gesamteindruckes vom Stadtteil und als Dokument eines Mannes, der Lohbrügge im Alltag als Arbeitsort (ebd: 513) mit dem Auto aufsucht, von Bedeutung.

Der erste Blick stimmt trübe. Jedenfalls wenn man aus Hamburgs Zentrum mit dem Auto über die Bundesstraße 5 nach Lohbrügge fährt. Am Rand der vierspurigen Piste machen einige belanglose Gewerbebauten und eine rund acht Meter hohe triste Lärmschutzwand aus Beton den ersten Eindruck – und der täuscht. Denn wer von der Bergedorfer Straße auf Höhe Heidhorst scharf rechts abbiegt, findet sich plötzlich in einer gewachsenen Siedlung mit schmalen, gewundenen Straßen und schmucken Eigenheimen wieder, dem Ortsteil Alt-Boberg. Lohbrügge ist ein Stadtteil, der seinen Charme erst auf den zweiten Blick entfaltet und dann viele Überraschungen bietet. So grenzt zum Beispiel die Boberger Niederung südlich an die Verkehrsschlagader Bergedorfer Straße/B5. Dieses 350 Hektar große Areal ist das wohl spektakulärste Hamburger Naturschutzgebiet.

Nach wenigen Schritten vom Parkplatz an der Boberger Furt tritt man aus dem Wald völlig unerwartet in eine lang gestreckte Dünenlandschaft.

[...]

Wer Lohbrügge nur auf einer der Hauptverkehrsachsen durchquert, ahnt nicht, dass dieser Stadtteil seit 1972 sogar einen eigenen Campus hat.

(Hübner-Weinhold 2012: 508-509; 510)

⁷⁷ Auf die Frage danach, wie sie und ihr Mann den Zeitungsartikel fanden, antwortet diese Interviewpartnerin mit „Nicht so doll. [...] Das ist nicht getroffen irgendwie.“ Sie kritisiert den Ausdruck „Ortsteil Alt-Boberg“: „Also, den gibt es irgendwie gar nicht.“ Die Boberger Niederung sei eher „von Mümmelmansberg im Zentrum der Naherholung“. Und ihr Mann ergänzt: „Zumindest der Badese, der wird eher von Mümmelmansbergern frequentiert.“ Überhaupt sehen beide den Schwerpunkt mit Boberg verkehrt gesetzt:

„So grenzt zum Beispiel die Boberger Niederung südlich...“ [...] und dann wird ganz viel über die Boberger Dünen geschrieben. [...] Jetzt, über dies Grüne Zentrum und so, da ist nicht viel. [...] Das Unfallkrankenhaus ist hier ganz groß. Und [...] über die Fachhochschule steht ganz viel. [...] Natürlich is' auch was, was zu Lohbrügge gehört. [...] Ja, dann hier „Mein Lieblingsplatz“ ist dann wieder äh... „Kein Stress, keine Hektik“, es ist schon wieder Boberg. [...] Also eigentlich nicht Lohbrügge. – Und [...] das mit dem Dickkopp, das stimmt auch nicht mehr. [Dass der neue Besitzer den] in den kommenden Jahren gründlich sanieren will.

(R und S am 19.8.2012)

Die Informationen zum Sander Dickkopp wurden in der Fassung für das Buch überarbeitet (Hübner-Weinhold in: Das große Hamburg-Buch 2012: 513).

⁷⁸ Wie die Verwendung eines Fotos, das die Alte Holstenstraße auf der Bergedorfer Seite zeigt (Hübner-Weinhold 2012: 511, rechts oben) oder die Bildunterschrift eines nachträglich kolorierten Fotos von 1910 „Die Alte Holstenstraße in Lohbrügge mit Blick auf den Ludwig-Rosenberg-Ring“, welchen es seinerzeit weder physisch noch als Straßennamen gab (ebd: 511, links oben), die Höhenangabe der Lärmschutzwand an der B5 mit 8 Metern (ebd: 508) oder die Aussage, dass man das Grüne Zentrum vom Röpredder aus nur durch einen Torbogen in den Lindwurm hinein erreicht (ebd: 513), während dieses sowohl von großen Straßen wie Am Beckerkamp oder Leuschnerstraße als auch über zahlreiche Ringstraßen und Sackgassen sowie Fußwege erreichbar ist.

Mittwoch, 15. August 2012

Die Stadtteilserie

HAMBURG

Die Serie bald als Buch: jetzt bestellen unter www.abendblatt.de/buchshop oder Telefon 040-343-255 66

Lohbrügge

Hamburgs größte Sandkiste und eine Hochburg für Narren, die sogar Rheinländer anzieht

Name & Geschichte

Lohbrügge bezeichnet mit „Loh“ einen Wald, mit „-brügge“ eine Brücke und verweist auf einen Flussübergang. Erstmals erwähnt wurde Lohbrügge 1237 in einer Urkunde der Grafen Johannes und Gerhard von Holstein, 50-jährig und Lauenburg. 1929 schenkte sich Sander mit Robert und Oldendorf zur Gemeinde Lohbrügge zusammen. Das wurde 1937 Bergedorf zugeschlagen und mit dem Groß-Hamburg-Gesetz zu einem Stadtteil Hamburgs.

Zahlen & Fakten

Bevölkerung: 38 767 Einwohner, davon 6228 (16,0 %) unter 18 Jahren, 9308 (24,0 %) sind 65 und älter, 13 453 (34,7 %) haben Migrationshintergrund.

Fläche: 11,0 Quadratkilometer.

Wahlbezirk: 19-227

Händewahlbezirk: 211

Niedergelassene Ärzte: 61

Dienstleistungsstellen: 1926, zu 1000 Einwohner: 16

Quelle: Statistikamt Nord 2011

Kurz & knapp

Pluspunkte: Grün, so grün überall hat dieser Stadtteil überaus viele Naturerben.

Minuspunkte: Fast 4000 Straßtennen pro Jahr sprechen für anhaltende soziale Probleme im Stadtteil.

Sicherheits-Aspekt: Im Bezirk Bergedorf auf Platz 2 in der Kriminalitätsstatistik, bei Raubgeheimdelikten dort sogar Spitzenreiter.

Verkehr/Anbindung: Zahlreiche IVV-Busse und die S-Bahnlinie 21 mit Haltestellen in Bergedorf und Nienburg sorgen für schnelle Verbindung zur Innenstadt.

Einkaufen: Die Einkaufszentren Lüneburger Markt und Hagenberg sowie die Mendel-Einkaufspassage und etliche Discounter sichern die Nahversorgung. Zum Shopping lädt die Fußgängerzone Alte Holtenauerstraße und das City-Center Bergedorf mit 80 Fachgeschäften liegt nach wie vor an der Ecke.

Restaurants: Der Alt Lohbrügger Hof, das Treibhaus, mehrere griechische Lokale sowie das Schwänke.

Bekannte Söhne

Wilhelm Bergner (1835-1905), Gründer einer Kaugummi- und Maschinenfabrik, verlegte sein Unternehmen 1864 von Geesthacht im damals dänische Sande. Er schuf eine werkseigene Krankenkasse und moderne Arbeiterwohnungen. Schriftsteller **Mex Müller** (1868-1931) wurde in Lohbrügge geboren.

Mein Lieblingsplatz

Kein Stress, keine hektik. Mitten in der Stadt am Rand einer hohen Düne im feinen Sand ist ein Strandhäfen und Silberstrand sich im Wind biegen sehen, während nur wenige Meter über den Baumzweigen Segelflieger elegant zur Landung schweben. Das geht nur auf der Böhmer Düne. Wer mehr wissen möchte, besucht das Infocenter der Stiftung Naturschutz Hamburg und der Loh-Schmidt-Stiftung (Böhmer Park 50, Mi.-Fr. 9-13, Sa 12-17, So 11-17 Uhr, Tel. 73 93 12 66).

Das Original

Der alte Sander Dickkopp ist jetzt Engländer. „John Turner Tower“ heißt der Lohbrügger Wasserturm seit März 2012. Nachdem es jahrelang bergab ging mit der Gastronomie im Waldgebiet Sander Tannen, sorgen Saut und als im englischen Pub, Livemusik, Familienbrunch am Wochenende und Barbecue für neues Leben. Gastronomie-Inhaber Björn Wendel und Turmbestizer Jens Schmidt wollen den 25 Meter hohen Turm in den kommenden Jahren zudem gründlich sanieren.

LOHBRÜGGE

Karte: Frank Hahn

Die Komplettlösung nach Brand- u. Wasserschaden.

Wilhelm Leuschner Seniorenzentrum

Ihre Makler vor Ort

Grundstücke in Lohbrügge gesucht!

Wir suchen Partner für Immobilienkunden:

Renate Okun Tel. 040 - 3472 2593
Ulla Savelsberg Tel. 040 - 3472 7176
 e-mail: immobilienanzeigen@abendblatt.de

Abbildung 131: Artikel "Lohbrügge" von Mark Hübner-Weinhold in der Stadtteilserie am 15.8.2012

In diesem Artikel wird weiterhin ausführlich auf den Segelflughafen, das Unfallkrankenhaus an der B5 und die HAW mit den dort stattfindenden Fashingspartys eingegangen. Da der Verfasser sich dem Stadtteil vom Hamburger Zentrum her mit dem Auto nähert oder ihn so „auf den Hauptverkehrsachsen durchquert“, erschließen sich ihm zwischen „Plattenbauten“ und „architektonischer Tristesse“ Lohbrügge-Nords „wunderbare, oft verborgene

Oasen der Ruhe“ wie das Grüne Zentrum oder der ehemalige Lohbrügger Friedhof bei der Erlöserkirche häufig „erst auf den zweiten Blick“.

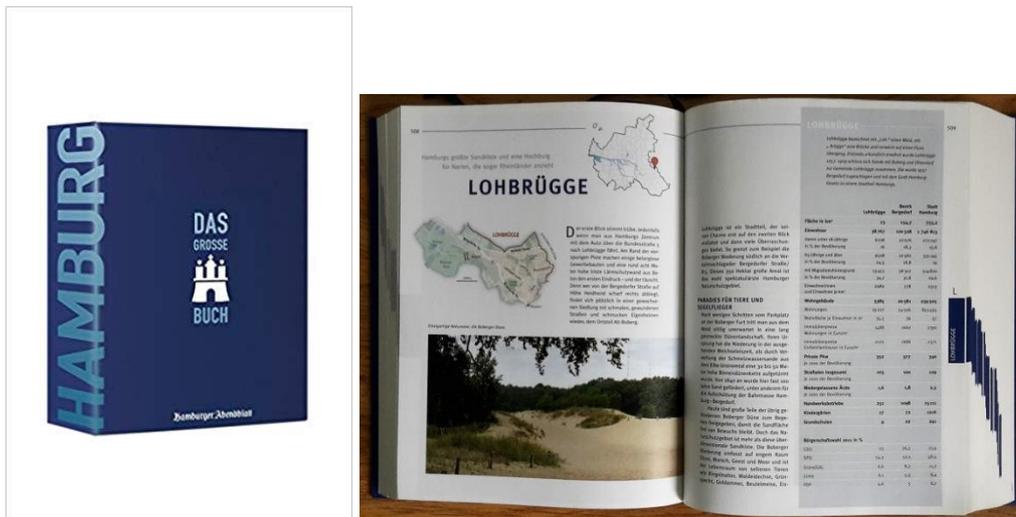


Abbildung 132: Zweitverwertung "DAS GROSSE HAMBURG-BUCH" des Hamburger Abendblattes (2012), zitiert nach Amazon URL 28.12.2018

Abbildung 133: Zweitverwertung: Redigierter Artikel "Lohbrügge" im GROSSEN HAMBURG BUCH, ergänzt um statistische Werte aus den Stadtteilprofilen, historische Fotos und zwei Seiten „Zeitreise. Lohbrügge historisch“

Ihm fehlt jedoch „ein attraktives urbanes Zentrum“. Die Bildauswahl für das Buch zeigt, dass hier dem Lohbrügger Zentrum tatsächlich so wenig Aufmerksamkeit gewidmet wurde, dass es mit dem Bergedorfer Zentrum austauschbar erscheint⁷⁹ (Hübner-Weinhold 2012: 511-513). Mit Ausdrücken wie „grün“, „Naherholung“, „Natur“ und „Oase“ einerseits und „trübe“, „Beton“, „Tristesse“ und „Plattenbauten“ andererseits bedient er sich eines Narrativs von „grün“ und „grau“ (Windmüller 2012: 11-13), um für die Leser_innen des Abendblattes und der Folgepublikation ein Bild von Lohbrügge zu entwerfen, das stark von der Intensität der Auseinandersetzung des Betrachters mit dem Ort, einem zweiten Blick, aber auch seiner eigenen Bereitschaft aus dem Auto auszusteigen, ist.

⁷⁹ So wird ein Foto ausgewählt, das die Alte Holstenstraße auf der Bergedorfer Seite zeigt (ebd: 511, rechts oben).



Abbildung 134: DVD der Videodokumentation "Ankommen. Migrantenleben in Hamburg-Lohbrügge" 2003/2004: Vorder- und Rückseite der CD-Hülle

Der Filmemacher Christoph Rupprecht geht 2003/2004 in seiner Videodokumentation „Ankommen“ zur Situation von Migrant_innen in der Unterkunft Hirtenland dichter heran. Zwar wählt er für die Eingangssequenz die Perspektive aus dem Auto und zeigt das Ortsschild Lohbrüggens an der B5 in entsprechender Höhe. In den nächsten, einführenden Sequenzen zu Lohbrügge und seiner Bevölkerung sind Fußgänger_innen an der Kreuzung mit dem Lohbrügger Markt von der Alten Holstenstraße her, der Sanmannsche Hof⁸⁰, die Korachhäuser im Winter und eine Luftaufnahme von Häuserzeilen und Grün in Lohbrügge-Nord zu sehen. Mit der Annäherung an die Menschen, deren Ankunftserfahrungen er wiedergibt, wechselt die Kameraführung in einen gut besetzten Bus und dann an die Haltestelle Haempton, wo dieser Bus anhält, und eine afghanische Familie aussteigt, um zum Hirtenland zu gehen. Im weiteren Verlauf der Dokumentation folgt die Kamera für Aufnahmen im Außenraum für mehrere Sequenzen Bussen, einmal einer Gruppe russischer Fußgängerinnen im Grünen Zentrum und über eine längere Sequenz einem Jungen aus Kasachstan auf dem Fahrrad (unter anderem über die Lohbrügger Landstraße). Neben Aufnahmen und Tonsequenzen eines Konzertes in der LOLA stellt das Nachverfolgen der Wege der Protagonist_innen einen roten Faden dar, der sich durch den Dokumentarfilm zieht. Dabei sind die gezeigten Wege immer belebt, benutzt und befahren, aber noch übersichtlich. Sie verbinden die Asylbewerberunterkunft, die auch für diejenigen, deren Asylantrag erfolgreich war, oft länger als geplant und erhofft Wohnort bleibt, mit Orten und Institutionen, die für die Migrant_innen wichtig sind. Als Ausbildungsorte kommen die Schule Leuschnerstraße und die Gesamtschule Lohbrügge für die Kinder und die Volkshochschule, wo Sprachkurse für die Erwachsenen stattfinden, ins Bild. Als

⁸⁰ Der letzte der Bauernhöfe aus dem 16. Jahrhundert, welcher 2006 abgerissen wurde.

Freizeitorte werden das Vereinshaus, der frühere und derzeitige Sportplatz des VfL Lohbrügge sowie Spazierwege und Voliere im Grünen Zentrum gezeigt. Wohn- und Arbeitsorte müssen von den Migrant_innen erst noch – unter erschwerten Bedingungen – gefunden und erarbeitet werden. Die 26-minütige Dokumentation schließt mit einer Sequenz mit Blick auf den Lohbrügger Markt (Ankommen 2003/2004).

Die Langzeitdokumentation „Ankommen“ entstand im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“. Während die Intention des Artikels im Abendblatt darin besteht, Hamburger_innen und Interessierte mit Lohbrügge als Wohn- oder Freizeitort vertraut zu machen, geht es in „Ankommen“ darum, den nicht näher definierten Zuschauer_innen in einer Art filmischem *Go-Along* (Kusenbach 2003: 455-462), die Situation von Menschen nahe zu bringen, die unter besonderen und eingeschränkten Bedingungen versuchen, sich in Lohbrügge einzuleben. Die Wege der Migrant_innen werden im Bus, zu Fuß oder auf dem Fahrrad zurückgelegt und durch die Kameraführung nachvollzogen, während der Filmemacher auch Aufnahmen aus dem Auto oder aus der Luft zeigen kann. In der Dokumentation wird ein Bild von einem Lohbrügge vermittelt, das im Außenraum nicht nur grün und grau ist, sondern auch häufig rot wie die Backsteinhäuser an der Lohbrügger Landstraße. Die Zuschauer_innen werden vom Leben auf Straßen, dem Marktplatz und im Park mit in die Innenräume bis an den Herd, vor einen Getränkeautomaten oder an den Kopierer genommen. Symbolische oder sakrale Räume kommen in der Dokumentation kaum vor. Vom Kulturzentrum LOLA ist lediglich die Bühne im Innenraum zu sehen⁸¹ und der Wasserturm Sander Dickkopp kommt nur auf einem Wimpel des VfL Lohbrügge ins Bild, während der Fernsehturm vom damaligen Sportplatz des VfL aus im Hintergrund zu sehen ist. Dabei dokumentiert der Film Leben im öffentlichen Raum ebenso wie die Bewegungsmuster im Stadtteil.

Die Perspektive der Bahnreisenden und Fußgängerin spiegelt sich in einem Auszug aus dem Forschungstagebuch der Verfasserin wieder. Das Forschungstagebuch dient als Arbeitsinstrument, in dem zu diesem frühen Zeitpunkt der Untersuchung, als unterschiedliche Stadtteile als mögliche Forschungsobjekte besucht wurden, spontane Eindrücke festgehalten wurden. Die notierten Vermutungen wurden inzwischen überprüft und werden im Folgenden, zum Teil in Fußnoten kontextualisiert oder korrigiert. Es handelt sich um eine Detailbeschreibung des eingangs zitierten Schlüsselerlebnisses: Am Tag des

⁸¹ Was sich auch nur Kennern der LOLA oder denen erschließt, die den Abspann sorgfältig lesen.

vorliegenden Eintrags steuere ich als S-Bahn-Reisende Bergedorf an, wo ich auf der Baustelle des im Umbau befindlichen Bahnhofs den für diese Zielsetzung verkehrten Ausgang nehme.

Um 15:00 Uhr komme ich in Bergedorf [*am Bahnhof*] an. Unten ist Lohbrügge ausgeschildert[. ...]Ich nehme den Weg in die Gegenrichtung⁸² und lasse mich mit der Menge treiben. Busbahnhof und Arbeitsagentur, ein Parkplatz, beginnende Fußgängerzone. In der Bäckerei sind die Toiletten mit Schwarzlicht ausgeleuchtet. (In der Stadtbücherei am Düsseldorfer Hauptbahnhof war das auch so – damit die Junkies ihre Adern nicht finden.) Ich meide den Durchgang unter den Gleisen und folge dem Verlauf der Fußgängerzone. Dönerbuden, 1-Euro-Shops, schließlich das Marktkauf-Center, ein kleineres Center, das nicht sehr belebt wirkt. Die Passage daneben steht leer. Auch zwischendurch immer wieder leere Ladenlokale. Eine junge Mutter mit rausgewachsenem Haaransatz bleibt mit dem Kinderwagen stehen und zündet sich eine Zigarette an. Viele ältere Leute sind unterwegs, einige Migranten. Ein gut sortiertes, altmodisches Handarbeitsgeschäft fällt mir am Ende der Fußgängerzone auf. Ein älteres Paar begrüßt eine Frau der gleichen Generation. Lohbrügger Marktplatz. Mal wieder eine große Kreuzung, vierspurige Straße. Wo bin ich hier eigentlich? Eine Tafel mit Stadtplan zeigt: in Lohbrügge. Ich verlasse die Fußgängerzone und überquere die Straße. Lohbrügger Landstraße. Es gibt noch einige Geschäfte. Ich komme a[n der] Lola, einem Kulturzentrum vorbei, von dem ich mich vor kurzem gefragt habe, wo es zu finden sein mag ohne nachzuschauen. Dahinter eine Schule. Schumacher-Bau?⁸³ Die Straße scheint noch lange auswärts zu führen. Aber ich kehre jetzt um.
(Forschungstagebuch am 6.4.2011)

Wie in den eingangs zitierten Quellen wird hier eine Perspektive aus dem Hamburger Zentrum her kommend eingenommen. Diesmal führt der Weg über die Schiene direkt an die Schnittstelle zu Bergedorf, dem eigentlichen Ziel. Als Stadtforscherin probiert sie einen *dérive*, lässt sich „mit der Menge treiben“ und passt ihr Verhalten an die anderen Fußgänger_innen an, die zu dieser Tageszeit unterwegs sind. Dabei reagiert sie auf die materielle Umgebung mit „Meiden“ der Gleisunterführung oder Stoppen an der Ampel. Entlang der Fußgängerzonen und Bürgersteige fallen ihr alltägliche Einrichtungen wie Arbeitsagentur, Einkaufszentrum, Schule und Kulturzentrum genauso wie „1-Euro-Shops“ und Leerstände in der Fußgängerzone auf, während sie das „Hansa Kino“ auf der Alten Holstenstraße, das einzige Kino im Bezirk, nicht bemerkt. Dabei macht sie eine Beobachtung, die sich später häufig wiederholen wird (u.a. Forschungstagebuch am 19.4.2011), nämlich die eines zufälligen Zusammentreffens von Bekannten auf

⁸² Ein Fehlschluss: Ich glaubte nur, den Weg in die Gegenrichtung zu nehmen.

⁸³ Nur die zeitliche Einordnung stimmt: Der „Schulpalast“ wurde vom Regierungsbaurat Andreas entworfen, dem Hamburger Architekten Meves weiter ausgebaut und unter der Bauleitung des Architekten Weding vom Gemeindebauamt Lohbrügge realisiert. Die Einweihung fand 1932 statt (Ulmer 2000: 139). Fritz Schumacher war von 1909 bis 1933 Oberbaudirektor in Hamburg (Lubitz 2002) und Lohbrügge derzeit noch eine preußische Gemeinde.

der Straße. Die Alltagserfahrung als zugezogene Hamburgerin mit anderen ehemaligen Marktplätzen, von denen allein der Name und die Funktion als Wegkreuzung geblieben sind⁸⁴, lässt sie die Straße als Hamburger Kuriosum bewerten, wobei sie den eigentlichen Platz, der an diesem Nachmittag als Parkplatz genutzt wird, übersieht. Doch der Straßename stellt auch ihre Orientierung in Frage und veranlasst sie, ihren Standort zu überprüfen, wobei ihr der Aufsteller mit einem Stadtplan hilft. Die Ortsnamen beeinflussen weiterhin ihre Orientierung. Sie begreift den Namen des Kulturzentrums LOLA als Akronym der Lohbrügger Landstraße und kann jetzt einen Veranstaltungsort, dessen Namen sie im Zusammenhang mit Veranstaltungstipps gelesen hat, verorten. Der Straßename Lohbrügger Landstraße verstärkt ihren visuellen Eindruck, sich von „der Stadt“ zu entfernen, was in Bezug auf in die Hamburger Innenstadt verkehrt, aber stimmig ist, wenn man wie die meisten der Interviewpartner_innen das gemeinsame Zentrum vom Bergedorf und Lohbrügge als „die Stadt“ (u.a. K am 11.10.2011; Q am 13.8.2012) erlebt. Und deswegen ist dort, wo die Videodokumentation Rupprechts mitten im Alltag Lohbrüggens einsetzt, und die Ampel das Flanieren kurzzeitig stoppt, für die Besucherin nach einem kurzen Schlenker in die Straße hinein bereits ein Wendepunkt erreicht.

Anders als die Verfasserin hat diese Sozialwirtin, die sich Lohbrügge als potentiellen Arbeitsort vom Beifahrersitz anschaut, Begleitung, die sie gezielt durch Lohbrügge führt. In diesem Interviewauszug reagiert sie auf die Frage nach ihrem ersten Eindruck von Lohbrügge:

Das ist, das ist schon immer sehr wichtig. Also wenn... also... Ich weiß gar nicht, wie war denn das...? Ich glaub, wir sind erstmal hier in die... hier in... naja, in die Alte Holstenstraße dieses Gebiet so reingefahren und dann... Billebogen... und das fand ich auf jeden Fall ansprechend. [...] Und das ist bei uns so, wenn ein Auftrag endet und dann kommen so... so die nächsten Aufträge in Sicht, dann gucken wir uns meistens auch die Gebiete an und dann gibt es immer irgendwelche Resonanzen. Also dass manche Leute sagen, ja das, da habe ich Lust drauf, oder auch, nee, das... da will ich nicht hin. [...] Und jetzt finde ich Lohbrügge immer noch... also freundlich... Und ich mag eben auch dieses... es hat ja auch in vielen Bereichen eben dieses Kleinstädtische [...] Es gibt ja auch noch so... Kopfsteinpflasterstraßen und so... Ecken, wo es eben kleine Häuschen gibt und so... und das find ich schon nett. Und so diese... Den Billebogen finde ich jetzt auch nicht irgendwie runterziehend, nur den Lindwurm, den finde ich schon [...] also... heavy.

(K. im Interview am 11.10.2011)

⁸⁴ Vgl. etwa Bahrenfelder Marktplatz (Bushaltestellenname und kleiner Platz an einer vierspurigen Straße zwischen Autobahnabfahrt und Friedensallee) oder Eimsbütteler Marktplatz (sechsspuriger Abschnitt der B5 an der Kreuzung mit der B4).

Die Rolle ihrer Begleitung am Steuer wird an dieser Stelle nicht thematisiert, aber der- oder diejenige wählt eine Route, die im Zentrum beginnt und an den verschiedenen Großwohnsiedlungen vorbei, aber auch durchs frühere Sande mit seinen „Kopfsteinpflasterstraßen“ und „kleinen Häuschen“ führt. Von Anhalten und Umkehren ist nicht die Rede. Durch ihr fachliches Vorwissen hat die Interviewpartnerin die Großwohnsiedlungen im Stadtteil im Auge und prüft und erspürt Lohbrügge als potentiellen Arbeitsort. Dabei gefällt ihr das Kleinstädtische, was sie unter anderem an der Höhe der Häuser und der Materialität des Straßenbelags fest macht, während der Lindwurm auf sie so bedrückend wirkt, dass sie ihn gleich mit zwei Gewichtsmetaphern beschreibt, „runterziehend“ – im Unterschied zum Billebogen – und „heavy“. Obwohl sie in erster Linie mit Menschen arbeitet, bezieht sie sich in dieser Rückschau auf die materiellen Gegebenheiten, um Lohbrügge als „freundlich“ zu charakterisieren.

Die zitierten Quellen sind Dokumente von Personen, die Lohbrügge von außen her, aus dem Hamburger Zentrum kommend erleben, und anderen den Stadtteil nahe bringen wollen. Die von ihnen gewählten Verkehrsmittel⁸⁵ und deren vorstrukturierte Wege prägen ihr Erleben des Ortes mit.

Der Autofahrer, der nach Lohbrügge pendelt, sieht vor allem grün und grau, Natur und Lärmschutzwände aus Beton. Erst beim Aussteigen aus dem Auto, auf den zweiten Blick, entdeckt er Besonderheiten und „Oasen“. Seine Beziehung zu Lohbrügge ist stark durch die routinemäßige Erfahrung der Hauptverkehrsader B5 geprägt, die er als Passage oder Übergang zu seiner Arbeitsstätte erlebt.

Im Dokumentarfilm wird durch die Aufnahme aus der Luft und den Blick auf das Verkehrsschild aus dem Auto ein Überblick für die Zuschauer_innen geschaffen. In dem Moment, wo die Kamera den Menschen folgt, deren Situationen sie nachvollzieht, zeigt sie Fußgänger_innen und Busse (und die Busse sowohl von außen als auch als dicht bevölkerte Innenräume) und folgt einem Radfahrer – mit den Mitteln des Mediums Film. Hierdurch ergibt sich ein differenzierteres Bild, kommen Wohnorte, Institutionen und Freizeiteinrichtungen, Straßen, Sportanlagen und Parks und das Miteinander dort in den Blick. „Ankommen“ in Lohbrügge ist für die Menschen ein Prozess, aber sie haben vielfältigere Beziehungen zum Stadtteil als der Verfasser des Artikels.

⁸⁵ Deren Nutzung interessierte nicht – wie von manchen Interviewpartner_innen angenommen – in normativer, umweltpolitischer Hinsicht. Zwar wurde auf Dissonanzen zwischen Einstellungen und Verhalten geachtet, aber in Hinblick darauf, wie die tatsächliche Nutzung der Verkehrsmittel und die Wahrnehmung dabei Eindrücke von Lohbrügge mit formen.

Die Verfasserin des Forschungstagebuchs kommt mit der Bahn an und verläuft sich nur in den Stadtteil, dessen Geschäftszentrum sie zu Fuß erkundet, ehe die zunächst nur gefühlten Distanzen sie umkehren lassen. Sie beschränkt sich auf Alte Holstenstraße und einen kurzen Abschnitt der Lohbrügger Landstraße. In ihrer Wahrnehmung erscheint der Stadtteil gewöhnlich, vergleichbar mit anderen Hamburger Stadtteilen und darin typisch für unsichtbares Hamburg. Als einzige signifikante Besonderheit Lohbrüggens fällt ihr das Kulturzentrum LOLA auf.

Mit dem Auto ist die Sozialwirtin, die im Interviewauszug zitiert wurde, unterwegs. Als Beifahrerin kann sie den Blick schweifen lassen und schaut sich ihren potentiellen Arbeitsort an, um eine Beziehung dazu zu entwickeln. Das Fahrzeug wird dabei nicht nur auf den Hauptverkehrsadern durch den Stadtteil geschleust, sondern biegt auch in kleinere Straßen. Neben den Großwohnanlagen Billebogen und Lindwurm, die sie berufsbedingt erwartet hat, sieht sie genauso Kopfsteinpflasterstraßen und kleine Häuser⁸⁶. Ihr erster Eindruck ist „freundlich“, „nett“, „ansprechend“.

Die vorstrukturierten Wege-Netze unterschiedlicher Verkehrsmittel prägen den Blick auf Stadt-Räume ebenso wie die Zusammenhänge, in denen Menschen in ihnen unterwegs sind und die Beziehungen, die sie demzufolge zu ihnen entwickeln.

Der im Zusammenhang mit Ortsnamen bereits zitierte Augé beschäftigt sich mit Orten in der Übermoderne. Er unterscheidet anthropologische Orte, die durch „Identität“, „Relation“ und „Geschichte“ gekennzeichnet sind (Augé 2010: 83), von Nicht-Orten, zu denen Individuen rein zweckmäßige Beziehungen unterhalten (ebd: 96) und charakterisiert letztere:

Zu den Nicht-Orten gehören die für den beschleunigten Verkehr von Personen und Gütern erforderlichen Einrichtungen (Schnellstraßen, Autobahnkreuze, Flughäfen) ebenso wie die Verkehrsmittel selbst oder die großen Einkaufszentren oder die Durchgangslager, in denen man Flüchtlinge kaserniert.

(Augé 2010: 42)

Anthropologische Orte und Nicht-Orte will er jedoch nicht binär einander gegenübergesetzt verstanden wissen, sondern als „fliehende Pole“ (ebd: 83-84)

⁸⁷. Die Abstufungen dazwischen werden jedoch weder in seinem Konzept noch in

⁸⁶ Wahrscheinlich zwischen Lohbrügger Kirchstraße, Lohbrügger Landstraße und Höperfeld, denn zwischen Lohbrügger Landstraße und Leuschnerstraße, gibt es zwar gelegentlich Kopfsteinpflaster, aber überwiegend höhere Häuser mit Fronten zur Straße hin.

⁸⁷ Das vollständige Zitat lautet:

Ort und Nicht-Ort sind fliehende Pole, der Ort verschwindet niemals vollständig, und der Nicht-Ort stellt sich niemals vollständig her - es sind Palimpseste, auf denen das verworrene Spiel von Identität und Relation ständig aufs Neue seine Spiegelung findet.

den Anwendungen anderer Autoren auf empirisch erhobenes Material deutlich. Durchgesetzt – ob nun affirmativ oder kritisiert – hat sich der prägnantere Begriff der Nicht-Orte, der für die vorliegende Arbeit zu Lohbrügge ungeeignet ist. An Augés Überlegungen interessieren mich jedoch die Beschreibungen von Beziehungen, die Menschen zu Orten unterhalten:

Wie man leicht erkennt, bezeichnen wir mit dem Ausdruck ‚Nicht-Ort‘ zwei verschiedene, jedoch einander ergänzende Realitäten: Räume, die in Bezug auf bestimmte Zwecke (Verkehr, Handel, Transit, Freizeit) konstituiert sind, und die Beziehung, die das Individuum zu diesen Räumen unterhält. Diese beiden Sachverhalte überlagern sich zwar in weiten Teilen gegenseitig und ganz sicher offiziell (die Individuen reisen, kaufen, suchen Erholung), aber sie vermischen sich nicht im selben Maße, denn die Nicht-Orte vermitteln einen ganzen Komplex von Beziehungen zu sich selbst und zu den anderen, die nur indirekt mit ihren Zielen zusammenhängen: So wie die anthropologischen Orte Organisch-Soziales hervorbringen, so schaffen die Nicht-Orte eine solitäre Vertraglichkeit.
(Augé 2010: 96)

Augés Überlegungen fügen denen von Jacobs zur Monofunktionalität, welche sich auf die Zwecke bezieht, die Räume ermöglichen, den Aspekt der Beziehung von Menschen zu diesen Räumen hinzu. Die zitierten Quellen zeigen, dass Abstufungen möglich und sinnvoll sind, wenn man die Beziehungen verschiedener Individuen zu Orten berücksichtigt. Die flanierende Stadtforscherin beschränkt sich unbewusst aufs mäßig belebte Geschäftszentrum. Autofahrer_innen können Stadt-Räume sowohl funktional als zu bewältigende Strecken erleben und als Passage übersehen wie der Verfasser des Artikels im Abendblatt als auch bewusst wahrnehmen und neugierig erkunden wie die Sozialwirtin ihren zukünftigen Arbeitsort oder der eingangs zitierte Bewohner seinen Wohnort nach längerer Abwesenheit. Der Dokumentarfilmer, dessen Kameraführung weitgehend am beobachteten Verhalten einer Gruppe orientiert ist, zeigt Bewegungsmuster und Rhythmen im Stadtteil Lohbrügge und greift die unterschiedlichen Kontexte, in denen sich seine Protagonist_innen diesen erschließen, auf.

Anhand der zitierten Dokumente wird deutlich, wie die Materialitäten der Wegenetze die Bewegung in Lohbrügge vorstrukturieren und Blicke auf den Stadtteil leiten und wie darüber hinaus die Zusammenhänge, in denen Menschen Orte nutzen, zum jeweiligen Gesamteindruck beitragen. Beziehungen zu Orten prägen den Blick der Menschen auf diese.

(Augé 2010: 83-84)

An der Frage, wie diese von ihm selbst nicht zufriedenstellend aufgelöste, begriffliche Binariät zu überwinden ist, schließen auch die oben zitierten Überlegungen von Rolshoven zu „Übergängen und Zwischenräumen“ an (Rolshoven 2000: 107-122).

4.6 „Nichts Besonderes“ sichtbar, aber „alles da“

Auf die Frage hin, was sie einem Besucher oder einer Besucherin in Lohbrügge zeigen würden, fällt den meisten Interviewpartner_innen wenig ein. „Aber so ganz klar rauspicken in Lohbrügge, würd' ich sagen... Ja, wurde früher schon immer gesagt: ‚Lohbrügge ist nicht Besonderes, aber Heimat.‘ Nech.“, fasst ein älterer Herr zusammen (T. am 9.11.2012).

Wie können nun die bisherigen Arbeitsergebnisse, die Perspektiven unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer_innen, die Analyse des Aufbaus der Wege-Netze Lohbrüggens, die Eindrücke vom Stadtteil, die durch diese einerseits und die jeweiligen Beziehungen der Beobachter_innen andererseits geprägt werden, zusammen gedacht werden? Hierzu wird zunächst die tatsächliche Nutzung von Verkehrsmitteln im Verhältnis zueinander thematisiert. Daran anschließend wird Vorkommen und Sichtbarkeit von „landmarks“ (Lynch 1965: 48) entlang der Hauptverkehrswege und abseits davon untersucht. Für Lohbrügge wird zwischen Orientierungspunkten, die im physischen Stadt-Raum sichtbar sind und dem Zurechtfinden dienen, und Wahrzeichen, die symbolisch – als Zeichen – sichtbar sind und im physischen Stadt-Raum sichtbar sein können, unterschieden. Zusammenhänge von Übersehen und Funktionalität werden mit Bezug auf Augé, Jacobs, Star und Hasse diskutiert und zu den in den Interviews geäußerten Bedürfnissen an die Sichtbarkeit von Stadt-Räumen in Beziehung gesetzt.

Für Fußgänger_innen ist Lohbrügge in seinen Ausdehnungen insgesamt zu weitläufig. Auch wenn einige Menschen ihre jeweiligen Nah-Räume und Nachbarschaften zu Fuß erkunden, kämpfen die kleinen, über den Stadtteil verteilten Nahversorgungszentren, mit Leerständen. Freizeitaktivitäten wie Ausführen des Hundes, Spaziergänge oder Joggen kommen gebietsweise wie in dem und um das Waldgebiet Sander Tannen verstärkt vor. Als Verbindungen werden vor allem die Straßen und die Ausläufer des Grünen Zentrums um Bahnhof, Fußgängerzone, Lohbrügger Landstraße und Leuschnerstraße genutzt. Der Fußgängerstrom in Richtung HAW bewegt sich jedoch an der Alten Holstenstraße vorbei. Der kürzeste Weg führt über Johann-Meyer-Straße, Ludwig-Rosenberg-Ring und den Ulmenliet hoch zum Campus, wie ich bei einem späteren Wahrnehmungsspaziergang an einem Dienstagmorgen gegen 10 Uhr feststelle (Forschungstagebuch am 19.4.2011). In der Fußgängerzone sind zwar Menschen unterwegs, aber nicht genug, um flächendeckend den Handel am Leben zu halten. Die meisten Fußgänger_innen bewegen sich in den Bereichen, wo die verschiedenen Wege-Netze gemeinsame Knotenpunkte haben und weitere Einrichtungen auf sie attraktiv wirken.

Personen- und entfernungsabhängig wird in Lohbrügge und im Bezirk, sehr selten auch noch bis Billstedt, in unterschiedlicher Intensität das Fahrrad verwendet. Auch die beiden Interviewpartner_innen, die keinen Führerschein haben, sind (wenn nicht als Beifahrer_in) überwiegend mit dem Rad unterwegs. Um auch die Wohngebiete, Gewerbegebiete, Kleingartenanlagen, Parks und Sackgassen kennen zu lernen, an denen die Buslinien vorbeiführen, nutzte ich für die Wahrnehmungstouren überwiegend das Fahrrad. Konkrete Orte und Straßen, die den Interviewpartner_innen als Radfahrer_innen bekannt sind, werden in den Interviews häufig angesprochen.

Obwohl die gute Anbindung Lohbrüggens gelobt wird, ist für die meisten Interviewpartner_innen der eigene Wagen das vorrangige Verkehrsmittel für Arbeitsweg und Alltagserledigungen. Das wird durch die großzügige Verwendung von Konjunktiven und Einschränkungen wie „selten“, „kann“ oder „ab und zu“ in Bezug auf die Nutzung von Bahn, Bus und Fahrrad ausgedrückt und kann in einem Fall im Kontext der Interviewsituation beobachtet werden. Die emotionale Bindung der Interviewpartner_innen an den Schienenverkehr und ihr im Alltag gezeigtes Verhalten entsprechen damit einem von Marcus Menzl in Henstedt-Ulzburg festgestellten⁸⁸:

Die Gemeinde ist nicht nur hinsichtlich der räumlichen und zeitlichen Entfernung in einer - aus Sicht vieler Haushalte - akzeptablen Entfernung zu Hamburg, sie vermittelt diese Nähe auch durch die existierende Schienenanbindung nach Hamburg - durch die AKN-Bahn. Dabei kommt dieser Bahn oftmals offensichtlich eher symbolische Bedeutung zu, sie steht dafür, nicht völlig mit der Vergangenheit zu brechen und angebunden zu sein an das Leben in Städten und wird daher als wichtiges Argument für Henstedt-Ulzburg und gegen peripherere Standorte ins Feld geführt. Im Alltag ist dann zu konstatieren, dass kaum ein Haushalt die AKN tatsächlich nutzt.

(Menzl 2007: 150)

S-Bahn-Fahrten werden von meinen Interviewpartner_innen in Zusammenhang mit Ausflügen, außergewöhnlichen Arbeitsverpflichtungen oder Besuchen in der Hamburger Innenstadt genannt. Für die Feldforschung nutze ich tagsüber ständig die S-Bahn, die auch außerhalb der Stoßzeiten gut ausgelastet ist, und gelegentlich die U-Bahn nach Mümmelmannsberg, meist in Verbindung mit Bussen oder dem Fahrrad. Während die Schienenverbindung tagsüber unproblematisch genutzt wird, zeigt sich, dass S-Bahnen und Bahnhöfe nachts

⁸⁸ Beide Samples setzen sich überwiegend aus Mittelschichtsangehörigen einer mittleren Altersgruppe zusammen, die über eigene Fahrzeuge verfügen. In Lohbrügge sind die Entfernungen zum Hamburger Zentrum und vor Ort geringer, die Anbindungen an Bahn und Bus besser und die Frequenzen des Öffentlichen Nahverkehrs sowie dessen tatsächliche Nutzung den Erhebungen zufolge höher als in Henstedt-Ulzburg.

sowohl von Frauen als auch von Männern ungerne genutzt oder gemieden werden (L. am 8.2.2012, Q am 13.8.2012, T. am 9.11.2012), worauf im siebten Kapitel noch eingegangen wird.

Ein Erleben aus dem Bus heraus wird nur von einem einzigen Interviewpartner mehrfach lapidar mit „Da fährt der 12er Bus lang.“ thematisiert, der Orte an der Strecke wieder erkennt. Dabei geht er nur auf den Lindwurm näher ein (Q am 13.8.2012). Es fällt auf, dass gerade jemand hinschaut, für den die Nutzung des Busses keine Routine ist, sondern der ihn nur gelegentlich gebraucht, um eine Freundin in Billstedt zu besuchen oder mit der Verlängerung der Linie in die Gegenrichtung, nach Geesthacht, fährt. Dabei ist der Bus das Verkehrsmittel, welches innerhalb von Lohbrügge nach dem eigenen Wagen am zweithäufigsten genutzt wird, und viele Interviewpartner_innen betonen die Bedeutung einer guten Busanbindung:

... einfach mittendrin zu sein, 'ne gute Anbindung zu haben, in alle Richtungen, ob das Richtung Mümmel ist oder Richtung Bergedorf oder wohin auch immer, Richtung Nettelnburg auch, 'ne gute Busverbindung zu haben, also, wegzukommen, nicht abgeschnitten zu sein [.]

(P. am 26.7.2012)

Busreisende müssen jedoch wie eingangs ausgeführt ihre Aufmerksamkeit nicht unbedingt der Strecke widmen. Falls sie es doch tun, überwiegt entlang der häufig befahrenen Strecken Wohnbebauung, wie auch im Film „Ankommen“ deutlich wird. Die Netze des Busverkehrs verbinden nämlich Orte mit einem hohen Publikumsaufkommen miteinander, und das sind in Lohbrügge überwiegend dicht besiedelte Wohngebiete⁸⁹. Anders als im 2003/2004 gedrehten Dokumentarfilm ist diese Wohnbebauung im Untersuchungszeitraum nicht mehr nur überwiegend grau oder rot geklinkert, sondern auch gelb, hellgrau oder weiß wie die frisch verputzten Häuserzeilen im Wohngebiet Grandkoppel.

Die Wege für den motorisierten Verkehr sind derart vorstrukturiert, dass man Lohbrügge gut durchqueren kann, ohne viel vom Stadtteil mit zu bekommen,

⁸⁹ Der Bus M12 fährt an dem hellrot geklinkerten Billebogen und den verschiedenen, oft grauen Häuserzeilen und Großwohnanlagen in Lohbrügge-Nord sowie auf dem Rückweg an den Einfamilienhäusern und Villen in Am Langberg entlang. Die Linie 234 führt an der Volkshochschule, dem in einer Nische gelegenen Bauernhaus an der Twiete, dem Hotel Alt Lohbrügger Hof, dem Eingang zum Institut für Holzforschung, dem hinter Bäumen versteckten haus brügge und verschiedenen Seniorenheimen mit großen Portalen auf der Leuschnerstraße, an zahlreichen Häuserzeilen in Lohbrügge-Nord sowie beidseitig der Mendelstraße, an den kürzlich weiß-gelb verputzten Häuserzeilen Wohngebiet Grandkoppel und den roten und grauen Häusern beidseitig des Ladenbeker Furtweges vorbei. Die 332 macht noch einen Schlenker durch die Wohngebiete mit Mehrfamilienhäusern und Villen im Höperfeld und dunkelrot geklinkerten Einzel- und Doppelhäusern in der Riehlstraße, ehe sie dieselbe Strecke nimmt wie die 232, die an Ladenlokalen, der LOLA, der Schule Leuschnerstraße und verschiedenen Restaurants wie auch rot geklinkerten Häuserzeilen vorbei gekommen ist. Im weiteren Verlauf der Lohbrügger Landstraße führt diese Strecke an Ladenlokalen, der Freikirche der Adventgemeinde und dem Schützenhof vorbei, aber auch am Wohngebiet Grandkoppel mit seinen frisch verputzten gelben und weißen Häuserzeilen.

wodurch der „trübe“ erste Eindruck, den der Artikel im Hamburger Abendblatt vermittelt, nachvollziehbar wird.

Während für Bergedorfer_innen und Lohbrügger_innen die Bahnlinie „das Eigene vom Anderen“ (Ipsen 2003: 198) trennt, zeigen sich der enge Zusammenhang und die gleichzeitige Verwechslungsgefahr mit dem Stadtteil Bergedorf gerade in den Fehlschlüssen Ortsfremder wie der Bildauswahl für den Zeitungsartikel und dem Verirren der Verfasserin. Im Vorbeifahren auf den Hauptverkehrsstrecken sind kaum distinktive Merkmale Lohbrüggens auszumachen.

Das wird bei einer Untersuchung der Standorte der *landmarks* nach Lynch entlang der Wege-Netze deutlich. Lynch definiert diese:

Landmarks are another type of point-reference, but in this case the observer does not enter within them, they are external. They are usually a rather simply defined physical object: building, sign, store or mountain. Their use involves the slinging out of one element from a host of possibilities. Some landmarks are distant ones, typically seen from many angles and distances, over the tops of smaller elements, and used as radial references. They may be within the city or at such a distance that for all practical purposes they symbolize a constant direction. Such are isolated towers, golden domes, great hills. Even a mobile point, like the sun, whose motion is sufficiently slow and regular, may be employed. Other landmarks are primarily local, being visible only in restricted localities and from certain approaches. These are the innumerable signs, store fronts, trees, doorknobs, and other urban detail, which fill in the image of most observers. They are frequently used clues of identity and even of structure, and seem to be increasingly relied upon as a journey becomes more and more familiar.

(Lynch 1965: 48)

Der Begriff *landmark*, den Korssakof-Schröder und Michael gekonnt mit „Merkzeichen“ übersetzen, beinhaltet im Deutschen sowohl „Orientierungspunkt“ als auch „Wahrzeichen“. In Bezug auf Lohbrügge ist es wichtig, zwischen beiden zu differenzieren, weil Orientierungspunkte und Wahrzeichen dort nicht immer identisch sind. Als Orientierungspunkte werden mir im Zusammenhang mit Wegbeschreibungen zu den Wohnorten meiner Interviewpartner_innen (U. am 16.7.2014) oder in privaten Kontexten beispielsweise zwei Tankstellen an der B5 oder ein Lebensmittel-Discounter an der Lohbrügger Landstraße genannt. An den viel frequentierten Strecken liegen weiterhin deutlich sichtbar zweckmäßige Einrichtungen, wie das Einkaufszentrum Dorfanger Boberg, das Unfallkrankenhaus, die Polizeiwache und die Wache der Berufsfeuerwehr, die mir die Orientierung auf der Strecke erleichtern.



Abbildung 135: Orientierungspunkte: Einkaufszentrum "Dorfanger Boberg" an der B5/Bergedorfer Straße am 27.6.2011

Abbildung 136: Orientierungspunkte: Polizeiwache und Feuerwache am Sander Damm am 26.8.2011

Der langgestreckte Gebäudekomplex des Lindwurms oder die Silhouetten der Korachhäuser, die vom Bürgerverein Lohbrügge in die Titellillustration der Kopfzeile und vom Stadtteilbüro in den Header der Webseite als Wahrzeichen aufgenommen wurden, sind von den stark befahrenen Strecken des motorisierten Verkehrs aus ebenfalls gut sichtbar und stellen damit gute Orientierungspunkte dar.

Der Sander Dickkopp, das Wahrzeichen Lohbrüggens für Bürgerverein, VfL oder das Stadtteilbüro, ist ein anthropologischer Ort im Sinne Augés mit Identität, Relation und Geschichte für die Menschen im Stadtteil. Im Unterschied zu den erwähnten Orientierungspunkten liegt dieser Wasserturm mit angeschlossener Gastwirtschaft jedoch am Ende einer Sackgasse im Wohngebiet und bleibt hinter den Baumwipfeln der Sander Tannen verborgen. Dort, wo seine Spitze sichtbar ist, tritt sie hinter der des daneben stehenden Fernmeldeturms zurück.



Abbildung 137: Fast überall sichtbares Wahrzeichen: Korachhäuser von oben auf dem Hügel: Tonkuhlenweg vom Reinbeker Redder her am 2.9.2011

Abbildung 138: Fast nur von hier sichtbares Wahrzeichen: "Sander Dickkopp" vom Tal aus: Interviewfoto Heckkatenweg Ecke Billwiese am 26.8.2011

Auch die Türme der evangelischen Kirchen in Lohbrügge, die auf der Titelillustration des „Lohbrüggers“ oder auf dem Header der Website des Stadtteilbüros zu sehen sind, können als Wahrzeichen Lohbrüggens verstanden werden, der historische Backsteinturm der Erlöserkirche, die zwischenzeitlich durch nächtliche Beleuchtung in Szene gesetzt wurde (Lawaetz-Stiftung/Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2012: 40), oder der durch das Grafitti von Heiko Zahlmann und Sascha Siebdrat zu Ruhm gekommene Turm der Auferstehungskirche, der inzwischen von Efeu überwuchert wird. Aber beide liegen abseits der viel genutzten Wege und sind nicht hoch genug, um dennoch als Orientierungspunkte dienen zu können.



Abbildung 139: Wahrzeichen, aber kein Orientierungspunkt: Evangelische Erlöserkirche an der Lohbrügger Kirchstraße am 2.7.2011

Abbildung 140: Wahrzeichen, aber kein Orientierungspunkt: Evangelische Auferstehungskirche mit Grafitti in der Sackgasse Kurt-Adams-Platz am 27.6.2011

Die LOLA hingegen, ein über den Stadtteil und den Bezirk hinaus bekanntes Kulturzentrum, fügt sich relativ unauffällig in einen dunkelrot geklinkerten Gebäudekomplex zu Beginn der Lohbrügger Landstraße ein.

Und der Zweckbau der HAW liegt oberhalb der Sichthöhe der Autofahrer_innen auf der B5 zwischen Lohbrügger Kirchstraße, Ulmenliet und Höperfeld und bleibt hinter Grünanlagen verborgen.



Abbildung 141: Interviewfoto Lohbrügger Landstraße mit LOLA auf der linken Seite am 12.7.2011

Das hat zur Folge, dass es eine Kluft zwischen der äußeren Ordnung und der inneren Ordnung Lohbrüggens gibt. Die positiv besetzten Wahrzeichen liegen verborgen und sind auf den vorstrukturierten Wegen nicht sichtbar, wodurch der Stadtteil schlimmstenfalls negativ mit den Großwohnanlagen in Lohbrügge-Nord assoziiert (Lohbrügge 2002: 639) und bestenfalls als von standardisierter Wohnbebauung, vielfältigen Grünanlagen und einem etwas zu wenig belebten Zentrum geprägt erlebt und dabei leicht übersehen wird. Für Menschen, die mit Lohbrügge durch weitere Beziehungen verbunden sind, dort wohnen oder arbeiten, Freunde oder Familie besuchen, Hobbies ausüben, Restaurants besuchen, sich in religiösen oder kulturellen Gemeinden oder bei der freiwilligen Feuerwehr engagieren, ist es ein anthropologischer Ort nach Augé. Ihre innere Ordnung, ihre jeweiligen Vorstellungen davon, beinhalten viele der kleinen Merkzeichen, die Lynch erwähnt.

Mit dem Konzept der Funktionstrennung werden in der Stadtplanung der Moderne Orten eindimensional die Zwecke Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr zugewiesen. Augé kritisiert zweckmäßige Beziehungen von Menschen zu Orten und die damit verbundene Austauschbarkeit dieser Orte und gebraucht den zumeist wertend verstandenen Begriff der Nicht-Orte. Jacobs belegt empirisch die negative Grenzwirkung Monotonie als Folge von Monofunktionalität und argumentiert für Funktionsmischung. Und die Verfasserin verwendet den Begriff

der *Unsichtbarkeit*, der häufig auch im Zusammenhang mit Benachteiligung und sozialer Ungleichheit benutzt wird. Diversität, Distinktionen und Differenzen sind bevorzugte Forschungsgebiete der Kulturanthropologie. Standardisierung, Funktionalität und Austauschbarkeit werden dagegen meist negativ konnotiert.

Im *infrastructures*-Konzept von Susan Leigh Star wird eine neutralere Perspektive auf Funktionalität eingenommen. Sie stellt fest, dass Infrastrukturen – und als solche werden hier auch Stadt-Räume behandelt – erst im Zusammenbruch, erst wenn ihre Funktionalität gestört ist, Aufmerksamkeit erlangen, „*becomes visible on breakdown*“ (Star 1999: 382). Unsichtbarkeit ist demnach für Star ein Zeichen für Funktionstüchtigkeit. Und in Jürgen Hasses Begriff des „Übersehens“ wird der Aspekt der Selbstverständlichkeit des Zweckmäßigen deutlich (Hasse 2007: 9).

Die positiven Aspekte von Zweckmäßigkeit, insbesondere dass sie den Alltag vereinfacht, werden leicht übergangen. Die Ansprüche und Bedürfnisse von Menschen an Stadt-Räume sind oft bescheidener, als Stadt-Anthropolog_innen annehmen. Austauschbarkeit und Ähnlichkeit können mit Gefühlen von Nähe und Vertrautheit einhergehen.

Danach gefragt, woran er merkt, dass er wieder zu Hause ist, nachdem er unterwegs gewesen ist, antwortet dieser Interviewpartner: „Die gewohnte Umgebung. Es ist alles wieder da, was man braucht.“ (O. am 12.6.2012) Mit der vagen Formulierung „alles da“ drücken mehrere Interviewpartner_innen ihre Zufriedenheit mit dem vor Ort vorhandenen Angebot aus.



Abbildung 142: Riehlstraße am 20.4.2012

Abbildung 143: Siedlung Grandkoppel an der Lohbrügger Landstraße am 11.7.2011

Die Sichtbarkeit Lohbrüggens ist zwar für einige Akteur_innen wie Bürgerverein und Geschichts-AG eine Frage und Aufgabe, worauf im sechsten Kapitel noch eingegangen wird. Doch die Insignifikanz des Stadtteils – „nichts Besonderes“ – wird auch als Stärke erlebt. Trotz der auf den Tondateien dokumentierten Geräuschkulisse wird Lohbrügge außer im direkten Umfeld von Bahnhof, Feuer-

und Polizeiwache als „ruhig“, „vertraut“ und „angenehm“ beschrieben (P. am 26.7.2012). Der austauschbare, reizarme Stadtteil wird von einer Interviewpartnerin dahingehend positiv erlebt, dass sie nicht „groß gefordert“ ist (P. am 26.7.2012). Darin unterscheidet er sich von „bedrückenden“ (K. am 11.10.2011) Brennpunkten oder den Szenevierteln voller „Leben“ der Großstadt Hamburg, die man aber auch „aushalten“ (R. am 19.8.2012) muss.

Für flanierende Großstadtanthropolog_innen eignet sich Lohbrügge nicht als Forschungsobjekt. Aufgrund der Distanzen im Stadtteil ist man hier besser auf Rädern unterwegs. Um auch abseits gelegene Winkel zu erforschen, ist das Fahrrad eine bessere Wahl. Denn für den motorisierten Verkehr sind die Wege stärker vorstrukturiert, was insbesondere für die Strecken der Busse gilt. Hierdurch sind die zahlreichen Sackgassen und dort situierte Wahrzeichen oder Institutionen dem Blick von den Hauptverkehrsstraßen entzogen.

Bei den gut sichtbaren Merkzeichen, die dir Orientierung erleichtern, handelt es zum einen um Großwohnanlagen und zum anderen um austauschbare Einrichtungen wie Tankstellen oder Discounter. So kommt es zu einer Kluft zwischen innerer und äußerer Ordnung. Für die Menschen, die in verschiedenen Beziehungen mit ihm verbunden sind, ist Lohbrügge nicht unsichtbar. Sie kennen die für sie wichtigen Institutionen sowie Wahr- und Merkzeichen. Es „funktioniert“ aber so selbstverständlich, dass es keine große Aufmerksamkeit erfordert. Das wird von ihnen durchaus als „angenehm“ empfunden.

Auf Ortsfremde dagegen wirkt der Stadtteil funktional und austauschbar – beispielsweise mit Bergedorf. Lohbrügge ist für sie also nicht nur als Ortsname, sondern auch in seiner Materialität leicht zu übersehen.

5 Städtische Qualitäten: Gesehenes klassifizieren

Lohbrüggens Geschichte wurde als die Entwicklung mehrerer Dörfer zu einer Großgemeinde beschrieben, welche der Stadt Hamburg und darin dem Kreis und späteren Bezirk Bergedorf untergeordnet wurde. Die Schwerpunkte lagen auf Städtebau und Bevölkerungsentwicklung im zeitgeschichtlichen Kontext. Die Untersuchung des Umganges mit Ortsnamen durch unterschiedliche Akteur_innen zeigte die geringe relationale Sichtbarkeit „Lohbrüggens“, welches neben dem sichtbaren und mit vielfachen Bedeutungen belegten „Bergedorf“ in den Hintergrund tritt. Die Wege-Netze unterschiedlicher Verkehrsmittel leiten die Bewegung und damit auch die Blicke verschiedener Verkehrsteilnehmer_innen auf die Materialitäten Lohbrüggens – oder darüber hinweg.

Diese Forschungsergebnisse sind Voraussetzung, um Lohbrügge konzeptionell als Ausschnitt einer Großstadt, als Teil der Stadt Hamburg verstehen zu können. In diesem Kapitel wird untersucht, wie Lohbrügge von der kulturanthropologischen Forschung, von den Menschen, die mit ihm zu tun haben, und von der Verfasserin für die vorliegende Arbeit als Stadt-Raum begriffen und eingeordnet wird. Die Frage mag banal klingen, sie ist es aber nicht. Denn das, was nicht klassifiziert und eindeutig zugeordnet werden kann, wird häufig übergangen oder beiseite gelassen, wie Geoffrey C. Bowker und Susan Leigh Star in „*Sorting Things Out. Classification and its Consequences*“ darlegen (Bowker/Star 2000: 33-50). Dass mit Lohbrügge vergleichbare Stadtteile eine systematische räumliche Lücke kulturanthropologischer Stadtforschung darstellen, wurde eingangs aufgezeigt. Nun wird der Frage nachgegangen, welche Rolle Klassifizierung durch unterschiedliche Akteur_innen dabei spielt.

Das vorherige Kapitel schloss mit Überlegungen zur Standardisierung im Allgemeinen und dem Hinweis auf die Austauschbarkeit Lohbrüggens mit Bergedorf im Besonderen. Im Doktorandenkolloquium des Institutes für Volkskunde/Kulturanthropologie der Universität Hamburg wird Lohbrügge einerseits mit weiteren Hamburger Stadtteilen wie Eilbek, Wandsbek oder Osdorf verglichen, andererseits als „klassischer Vorort“ und „suburbaner Raum“ bezeichnet, und weiterhin die historische Bedeutung des heutigen Stadtteils als industrielles Zentrum im ländlichen Raum angesprochen (Forschungstagebuch am 4.1.2012), auf die im zweiten Kapitel eingegangen wurde. Eine Möglichkeit, diese Perspektiven in Bezug auf Lohbrügge zusammen zu denken, zeigen die Überlegungen des Stadt- und Regionalsoziologen Ipsen zu „vergangenen“ oder „eingewachsenen Rändern“ in „Städte zwischen Innen und Außen: Randbemerkungen“ auf (Ipsen 2003: 201-203).

Kulturanthropologische Stadtforschung ist vorwiegend Großstadt- und Metropolenforschung. Auf Tim Bunnell und Anant Maringanti geht der Begriff „*metrocentricity*“ zurück, den der Stadt- und Regionalforscher Roger Keil in „Globale Suburbanisierung: Die Herausforderung des 21. Jahrhunderts“ (Keil 2010: 8-9) und die Kulturanthropologin Brigitta Schmidt-Lauber als „Metrozentrismus“ in „Andere Urbanitäten. Zur Pluralität des Städtischen“ (Schmidt-Lauber 2018: 9-11) aufgreifen⁹⁰. In aktuellen kulturanthropologischen Überblickspublikationen wie „Stadtethnologie. Einblicke in neue Forschungen“ von Anja Schwanhäußer (Schwanhäußer 2010) oder „Anthropologie der Stadt. Konzepte und Perspektiven“ von Jens Wietschorke (Wietschorke 2013) wird dieser Umstand jedoch höchstens affirmativ erwähnt. Wie beschränkt der Fokus damit innerhalb der erforschten Großstädte bleibt, zeigt die Stadtanthropologin Alexa Färber (2010).

Ein „Dazwischen“ wird zwar in der Stadtplanung und kulturanthropologischen Forschung immer häufiger thematisiert, wie etwa „Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“ des Architekten und Stadtplaners Thomas Sieverts (1999) oder die „Übergänge und Zwischenräume. Eine Phänomenologie von Stadt-Raum und ‚sozialer Bewegung‘“ der Kulturanthropologin und Europäischen Ethnologin Johanna Rolshoven (2000) verdeutlichen. Aber der Soziologe und Stadtplaner Marcus Menzl wählt für „Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg“ mit Henstedt-Ulzburg nicht einen dicht besiedelten Stadtteil als Forschungsfeld, sondern eine eindeutig suburbane Gemeinde (Menzl 2007).

Die Einschränkungen einer Stadt-Forschung, die sich ausschließlich als Großstadt- und Metropolenforschung versteht, hat Brigitta Schmidt-Lauber mit „Mittelstadt. Urbanes Leben jenseits der Metropole“ (Schmidt-Lauber 2010) auf den Punkt gebracht: 88% der Bewohner_innen Deutschlands leben in Städten, doch die Mehrzahl von diesen nach neuer Definition mit 60,6 % in Mittel- und Kleinstädten (ebd: 12-13). Das Stadt-Erleben dieser Bewohner_innen wird auf diese Art und Weise systematisch übersehen.

In den Großstädten und Metropolen ist die Lage in einem anderen Maßstab vergleichbar. Auch in Hamburg wohnt der Großteil der Bevölkerung nicht in den hoch verdichteten, zentral gelegenen und umkämpften urbanen Vierteln⁹¹. Von

⁹⁰ Keil übernimmt den Begriff einfach, während Schmidt-Lauber den Entstehungskontext im Rahmen der *postcolonial studies* in der Geographie herausarbeitet. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurden postkoloniale Entwicklungen, die auch für Hamburg eine Rolle spielen, nicht untersucht. Der Begriff wird also wie bei Keil gebraucht.

⁹¹ Dem Kulturanthropologen und Europäischen Ethnologen Moritz Ege fehlt der Untersuchung westlicher Klein- und Mittelstädte „tendenziell die politische Dringlichkeit“ (Ege 2018: 173). Auch wenn seine Kritik an Schmidt-Laubers Aufweichung des Urbanitätsbegriffs (, der der Verfasserin im

den zehn nach Einwohnerzahl größten der 104 Hamburger Stadtteile gehören 2013 dazu nur Eimsbüttel, Winterhude und Wilhelmsburg (Statistisches Landesamt: Atlas Bevölkerungszahl URL 20.5.2015). Wie der mit Abstand größte Hamburger Stadtteil Rahlstedt mit 87.783 Einwohnern, wie Billstedt, Bramfeld, Langenhorn, Niendorf oder Barmbek-Nord ist Lohbrügge mit 39.069 Einwohnern (ebd.) als zehntgrößter Hamburger Stadtteil anscheinend zu „langweilig“ (Hengartner 2005: 67), „durchschnittlich“ (Färber 2010: 270, Fußnote 4) oder „selbstverständlich“ (Hasse 2007: 11-12), um Gegenstand einer kulturanthropologischen Großstadtforschung zu werden.

Die kritische Rückfrage, ob in dieser Perspektive nicht die meisten Stadtteile sowohl Hamburgs als auch anderer Städte unsichtbar sind (Forschungstagebuch am 4.1.2012), ist durchaus berechtigt. Doch dann drängt sich die Gegenfrage auf, welchen Nutzen die aufgeführten analytischen und theoretischen Konzepte haben, wenn sie auf den überwiegenden Teil der Stadt-Räume und ihre Bewohner_innen nicht anwendbar sind.

In den folgenden Abschnitten werden daher einige der zitierten wirkmächtigen Konzepte von Stadt-Räumen in Bezug auf Lohbrügge dahingehend untersucht, in welchen Aspekten sie auf den Stadtteil anwendbar oder problematisch sind und wie sie sich einerseits zum Erleben der Menschen vor Ort und andererseits den Ergebnissen der empirischen und analytischen Arbeit verhalten.

5.1 Zur heterogenen Monotonie von Großstädten und Metropolen

„Städte sind langweiliger, als die kulturwissenschaftliche Forschung suggeriert“, stellt der Volkskundler und Kulturanthropologe Thomas Hengartner in „Zur Kulturanalyse der Stadtforschung“ fest, um kurz darauf zu bemerken: „Städte sind vielfältiger, als die urbanethnologisch-kulturwissenschaftliche Forschung suggeriert.“ (Hengartner 2005: 67). Was zunächst einmal paradox klingt – eine heterogene Monotonie oder eine monotone Heterogenität – zeigt das Dilemma eines Stadtteils wie Lohbrügge im Kontext einer Großstadt wie Hamburg auf. Auch wenn das *imaginaire* (Lindner 2008: 83-94) eines Hamburgs sich aus touristischen Hotspots wie St. Pauli, Jungfernstieg, HafenCity und Blankenese, aus gentrifizierten Szenevierteln wie Eppendorf, Ottensen und Sternschanze, aus so genannten „sozialen Brennpunkten“ wie Osdorfer Born und Steilshoop genauso

Unterschied zu Ege generell zu beliebig ist) geteilt wird, drückt sich in dieser Aussage ein elitärer Habitus gegenüber den Bewohner_innen von Klein- und Mittelstädten aus. Aus Schmidt-Laubers Antwort hierauf: „[Wir Kulturanthropolog_innen] negieren [...] Ungleichheiten nicht, sondern fragen ganz im Gegenteil gerade nach hierarchischen Verhältnissen und suchen ihre Logiken und ihre Produktion zu erkennen.“ (Schmidt-Lauber 2018b: 194).

zusammensetzen mag wie aus Vierteln, die wie Wilhelmsburg oder St. Georg zwischen beidem oszillieren, so ist der überwiegende Teil des Stadtgebietes und der Alltag der Menschen, die dort leben, deutlich weniger spektakulär.

5.1.1 In Relation gesehen: Größe, Dichte, Heterogenität und wirtschaftliche Produktionslinien

In der kulturanthropologischen Forschung wird quantitativen Verfahren große Zurückhaltung und eine Skepsis den zugrundeliegenden Fragestellungen sowie den resultierenden Deutungsmöglichkeiten entgegen gebracht. Dabei wird ihr Nutzen, nämlich die Ausmaße eines Phänomens und seine Relation zu anderen Phänomenen bewerten zu können, häufig unterschätzt.

Für soziologische Zwecke kann die Stadt definiert werden als eine relativ große, dicht besiedelte und dauerhafte Niederlassung gesellschaftlich heterogener Individuen.

[Hervorhebung im Original]

(Wirth 1983: 345)

Dieses Zitat des Soziologen Louis Wirth, eines der Mitbegründer der „Chicago School of Sociology“, wird häufig formalhaft verkürzt als „Größe, Dichte, Heterogenität“ verwendet und dementsprechend kritisiert, wobei die Auseinandersetzung mit der von Wirth aufgeworfene Frage nach Relationalität unterblieb. Es ist auch in die Fachgeschichte der kulturanthropologischen Stadtforschung eingegangen (Hengartner 1999: 232-237; Wietschorke 2013: 203). Deren Hauptinteresse war und ist auf die Haltungen und das Verhalten gerichtet, die sich in urbanen Kontexten herausbildeten und auf die bereits der bei Wirth zitierte Simmel 1903 in „Die Großstädte und das Geistesleben“ Bezug genommen hatte (Simmel 1983: 237-246).

Urbanität als charakteristische Lebensform lässt sich empirisch unter drei aufeinander bezogenen Gesichtspunkten betrachten:

1. als eine *physisch-reale Struktur*, die ein Bevölkerungsfundament, eine Technologie und eine ökologische Ordnung umfaßt;
2. als ein *soziales Ordnungssystem*, das eine charakteristische Gesellschaftsstruktur, eine Reihe gesellschaftlicher Einrichtungen und ein typisches Gefüge gesellschaftlicher Beziehungen einschließt; und
3. als ein *fester Bestand an Haltungen und Gedanken*, und eine Konstellation von Persönlichkeiten, die typische Formen kollektiven Verhaltens zeigen und charakteristischen Mechanismen gesellschaftlicher Kontrolle unterworfen sind.

(Wirth 1983: 353-354)

Da diese drei Faktoren nicht getrennt voneinander zu sehen sind, wird zunächst auf die physisch-reale Struktur der Stadt Hamburg und einige relationale Kontexte

eingegangen. Diese Großstadt ist mit 1,8 Millionen Einwohner_innen, von denen ein knappes Drittel einen Migrationshintergrund⁹² hat, eine der zehn größten Städte der Europäischen Union und gleichzeitig die größte Stadt dort, die keine Hauptstadt ist (Michalski 2010: 9). In Deutschland ist Hamburg nach der Hauptstadt Berlin und vor München, Köln, Frankfurt am Main, Stuttgart, Düsseldorf, Dortmund, Essen und Leipzig die zweitgrößte Stadt der Bundesrepublik. In Verwaltungskontexten der Bundesrepublik ist diese Stadt ein Bundesland wie Berlin und Bremen, außerdem eine Kommune und eine kreisfreie Stadt. Hamburg ist in sieben Bezirke gegliedert, von denen das im Osten der Stadt gelegene Wandsbek mit 419.610 Einwohner_innen mit Abstand der größte ist (Hamburger Stadtteilprofile 2015: 134)⁹³. Die Bezirke Hamburg-Nord, Hamburg-Mitte, Altona und Eimsbüttel sind mit zwischen 250.000 und 300.000 Einwohner_innen ähnlich groß (ebd: 22; 56; 86; 106). Deutlich kleiner sind der südlich der Elbe gelegene Bezirk Harburg mit 156.569 (ebd: 202) und der Bezirk Bergedorf im Südosten der Stadt mit 123.288 Einwohner_innen (ebd: 172).

Der Bezirk Bergedorf wiederum ist in vierzehn Stadtteile gegliedert. Von diesen sind Lohbrügge mit 39.074 und Bergedorf mit 33.295 Einwohner_innen mit Abstand die größten und ist Neuallermöhe mit 23.841 Einwohner_innen auf gut 4,2 km² der drittgrößte (Hamburger Stadtteilprofile 2015: 172-199). Wie die Stadtteile südlich der Elbe und um die Alster herum, wie Lurup im Bezirk Altona und Harburg im gleichnamigen Bezirk gehört Neuallermöhe damit zu den am dichtesten besiedelten Stadtteilen Hamburgs. Lohbrügge und Bergedorf dagegen weisen eine mittlere Siedlungsdichte auf. Der Rest des Bezirks Bergedorf ist sehr schwach besiedelt (ebd: 7). Im historischen Gebiet der Marschlande mit Allermöhe, Moorfleet, Billwerder, Tatenberg, Spadenland und Ochsenwerder und in Reitbrook hat kein weiterer Stadtteil mehr als 2.500 Einwohner_innen. In den der historischen Stadt Bergedorf angelagerten Vierlanden ist Kirchwerder mit 9.341 Einwohner_innen der größte Stadtteil, während Curslack und Neuengamme zwischen 3.500 und 4.000 Einwohner_innen haben und Altengamme 2.227 (ebd: 172-199).

⁹² Über weitere Wanderungsprozesse innerhalb der Stadt oder nach Hamburg wie Wanderbewegungen zwischen Stadt und Umland, weiteren Städten in Deutschland, Europa- oder weltweit, gibt „Migrationshintergrund“ keine Auskunft. Mit dem Begriff werden nur Menschen bezeichnet, die selbst oder deren Vorfahren aus dem Ausland kommen.

Einen Überblick über den fachlichen Diskurs in der Volkskunde/Kulturanthropologie gibt der Band: „Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung“; 37. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde in Freiburg im Breisgau vom 27. bis 30. September 2009“ (Johler/Mattern/Zinn-Thomas 2011).

⁹³ Die hier zitierten Zahlen in den „Hamburger Stadtteilprofilen 2015“ sind rückwirkend für das Jahr 2014 ermittelt worden. (Hamburger Stadtteilprofile 2015).

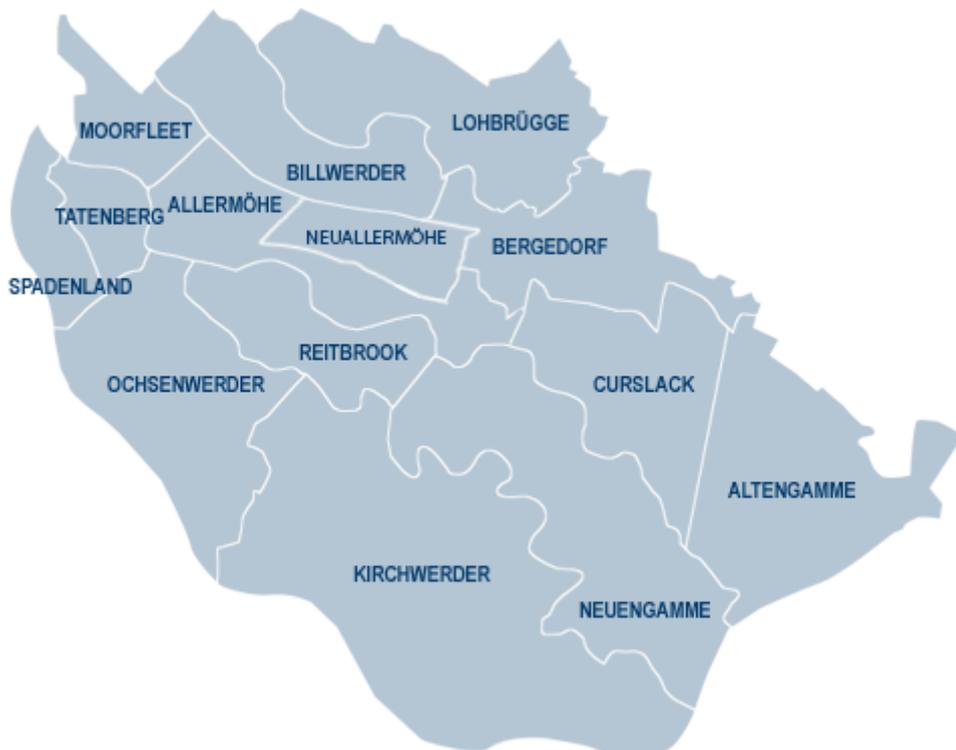


Abbildung 144: Karte der Stadtteile im Bezirk Bergedorf (zitiert nach Stadt Hamburg URL 3.12.2018)

Im Kontext der Großstadt Hamburg ist Lohbrügge der zehntgrößte Stadtteil Hamburgs nach Einwohnerzahl, im Kontext des Bezirks Bergedorf der größte. Mit 2.995 Einwohner_innen pro km² liegt es etwas über der durchschnittlichen Siedlungsdichte der Hansestadt von 2.388 Einwohner_innen pro km². Diese Durchschnittswerte werden allerdings unter Einbeziehung ländlich gebliebener Stadtteile wie die in den Vierlanden oder von Industrieansiedlung belegten Stadtteilen wie Moorfleet berechnet. Vermutlich ist auch in Lohbrügge die Siedlungsdichte insgesamt und punktuell besonders in den Großwohnsiedlungen höher, insbesondere wenn man die Fläche des Naturschutzgebietes Boberger Niederung mit berücksichtigt.

In Bezug auf die Aussagekraft der quantitativen Größe Bevölkerungsdichte differenziert Wirth:

Da die offizielle statistische Erhebung die Bevölkerung eines Gebietes nicht bei Tag, sondern bei Nacht erfaßt, hat der Schauplatz des intensivsten urbanen Lebens - das Stadtzentrum - im allgemeinen eine geringe Bevölkerungsdichte, und die Industrie- und Handelsbezirke einer Stadt, in denen sich die für die urbane Gesellschaft charakteristischsten wirtschaftlichen Aktivitäten abspielen, könnten kaum irgendwo als wirklich urban bezeichnet werden, würde Bevölkerungsdichte wörtlich verstanden werden als ein Kennzeichen der Urbanität.

(Wirth 1983: 344)

Bevölkerungsdichte als Merkmal von Urbanität ist für Wirth also Interaktion im öffentlichen Raum. Ähnlich argumentiert auch Jane Jacobs in „*The need for concentration*“. Sie nimmt auf eine Tradition der Stadtplanung Bezug, die Dichte vorwiegend als gesundheitliches und soziales Problem begreift, und plädiert für Nutzungsmischung in den Zentren, eine Mischung, die auch Wohnen beinhaltet. In Bezug auf die statistische Bevölkerungsdichte bezieht sie anders als Wirth auch Privaträume in ihre Überlegungen ein. Während sie Enge und Überbelegung durchaus als großstädtische Probleme begreift, macht Jacobs deutlich, dass die Zahl der Einwohner_innen auf einer städtischen Fläche keine Aussage über Größe⁹⁴ und Zustand der Wohnräume trifft, welche aber wichtig ist, um das Lebensgefühl vor Ort zu erfassen (Jacobs 1993: 261-289). Jacobs referiert ausdrücklich auf Großstädte und nicht auf Kleinstädte oder Vororte, die vorstädtisch geblieben sind:

But I hope no reader will try to transfer my observations into guides as to what goes on in towns, or little cities, or in suburbs which are still suburban. Towns, suburbs and even little cities are totally different organisms from great cities. We are in enough trouble already from trying to understand big cities in terms of the behavior, and the imagined behavior, of towns. To try to understand towns in terms of big cities will only compound confusion.

(Jacobs 1993: 22)

Vom Hamburger Zentrum aus gesehen mag man Lohbrügge als Vorort erleben, und selbstverständlich lassen sich die von Jacobs ursprünglich am Beispiel New Yorks und einiger weiterer US-amerikanischer Großstädte Ende der 1950er Jahre entwickelten Überlegungen nicht ohne weiteres auf einen Stadtteil wie Lohbrügge übertragen⁹⁵. Aber ihr Vorgehen ähnelt sowohl dem der Gründer der Chicago School als auch dem aktuellen stadtanthropologischen. Sie geht induktiv von ihren Beobachtungen aus und verdichtet diese anhand unterschiedlicher Quellen. Und während die Rahmenbedingungen in den USA wie Blockbauweise, Flächennutzung, Wohnungsbau und Kreditwesen nicht auf eine deutsche Großstadt zu übertragen sind, bieten die bereits zitierten Gedankengänge ebenso wie ihre Überlegungen zu Bevölkerungs- und Nutzungsmischung und Siedlungsdichte in Stadt- versus der in Wohnräumen wichtige Ansätze auch für die Untersuchung anderer Stadt-Räume.

⁹⁴ Für die Stadtteilprofile werden zwar Durchschnittswerte für die Wohnungsgrößen erhoben (Stadtteilprofile 2015). Auf die Größe eines ganzen Stadtteils bezogen sind diese aber qualitativ nicht mehr sehr aussagekräftig.

⁹⁵ Ein Beispiel hierfür: Im Unterschied zu den Stadtplanern ihrer Zeit, welche autogerechte Städte konzipierten und bauten, vertrat Jacobs explizit die Position der Fußgänger_innen (Jacobs 1993: xi-xii). Wie im vierten Kapitel dargelegt zeigen die empirischen Beobachtungen in Lohbrügge jedoch, dass dort die für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer_innen gut zugänglichen und gemeinsam genutzten Orte am attraktivsten sind.

Bringt man Wirths Überlegungen zu Dichte und Jacobs' zu Diversität zusammen, so ist es sinnvoll, sich mit der Bevölkerungsstruktur und Raumnutzungen in Lohbrügge auseinander zu setzen. Die Bevölkerungszusammensetzung in Lohbrügge ist durchaus heterogen, sogar heterogener als im Hamburger Durchschnitt, sowohl in Bezug auf die Herkunft der Bewohner_innen als auch in Bezug auf die Alterszusammensetzung. Dabei ist ein höherer Anteil an älteren Bewohner_innen charakteristisch für Lohbrügge. Diese Heterogenität der Bevölkerung geht jedoch nicht mit einer funktionalen Diversität des Stadtteils einher, der überwiegend als Wohnort dient.

Auf die Frage danach, wie er Lohbrügge charakterisieren würde, bringt ein Interviewpartner die Situation auf den Punkt:

Naja... es wurde mal gesagt, Schlafstadt, da ist ein bisschen was dran. Es gibt halt recht wenig Arbeitsplätze. Ja, äh... im Grunde genommen ja nur Schulen und soziale Einrichtungen oder... äh... äh... Geschäfte. Wirkliche... bis auf Bodestraße da oben, wo hier... ein bisschen äh... [...] Rudorffstraße [*Rudorffweg*]... was weiß ich, wie die Straßen da alle heißen [*Gewerbegebiet Neuboberg*], die kleinen [...] und da sind einige kleine Betriebe. Einer ist wohl relativ groß, Medizintechnik... [...] Die auch... europa- oder weltweit exportieren. Aber ansonsten... äh... [*Vogelgezwitscher*] ist das halt 'ne Wohnsiedlung im weitesten Sinne. Und... das kann man gut finden oder schlecht finden, das ist halt so. [...] Und... ich finde, dass durchaus Lohbrügge auch für seine Menschen was zu bieten hat. [*Vogelgezwitscher*] Bin manchmal erstaunt äh, wie wenig dann auch manches genutzt wird.

(O. am 12.6.2012)

Wirtschaftliche Aktivitäten prägen die Entwicklung von Städten. Jens Wietschorke spricht von einer „kulturelle[n] Dominanz produktionsgeschichtlicher Entwicklungslinien“ (Wietschorke 2013: 203), die auch im oben aufgeführten Wirth-Zitat deutlich wird. Es ist jedoch wichtig zwischen der kulturgeschichtlichen Bedeutung des Hafens für Hamburg und den gegenwärtigen charakteristischen Wirtschaftszweigen der Stadt zu unterscheiden. Während die Hafengelände riesige Flächen des Stadtraums einnehmen, Hafenanlagen wie auch Schiffe von der Elbe und dem gut zugänglichen nördlichen Elbufer aus visuell und auditiv sehr präsent sind und touristisch vermarktet werden, ist der Stellenwert der Hafengewirtschaft nach Umsätzen und Zahl der Beschäftigten relational zu anderen Branchen in Hamburg rückläufig. Als Arbeitsort ist das Hafengebiet selbst seit Einführung der Containerschiffahrt in den 1970er Jahren und dem damit verbundenen Abbau von Arbeitsplätzen nur einem geringen Teil der Bevölkerung bekannt.

Heute ist die größte Arbeitgeberin nach Anzahl der Beschäftigten in Hamburg die Stadt selbst (ter Haseborg/Mikuteit URL 3.7.2018), gefolgt von Unternehmen der

Luftfahrtindustrie. Der Volkswirt Wolfgang Michalski, der sich ausgiebig mit den wirtschaftspolitischen Aktivitäten der Stadt auseinandersetzt, aber über diese Rolle als Arbeitgeberin hinweg geht, benennt als die Hamburg prägenden Wirtschaftsaktivitäten „Hafenwirtschaft – Logistik – China“, „drittgrößter Luftfahrtstandort der Welt“, „Medien – IT – Design“, „Life Sciences und Medizintechnik sowie erneuerbare Energien“ und „Optische und Nanotechnologien“ (Michalski 2010: 422-453). Insofern ist Lohbrügge mit seinen zahlreichen, öffentlich finanzierten Ausbildungseinrichtungen und deren Beschäftigten sowie jungen und erwachsenen Besucher_innen nicht untypisch für Hamburg. Mit dem Unfallkrankenhaus, der Fakultät Life Sciences der HAW auf dem Campus Bergedorf und der Medizintechnologiefirma 3B Scientific sowie dem Stammsitz des Optiker-Filialisten Bode weist es einige Wirtschaftsaktivitäten auf, die für Hamburg im 21. Jahrhundert charakteristisch sind. Deren Stellenwert tritt jedoch hinter dem Wohnen als primärer Nutzung zurück.

Während also die physisch-reale Struktur wie auch das soziale Ordnungssystem, die für Wirth Urbanität ausmachen gegeben sind, während statistisch gesehen Größe, Dichte und Heterogenität der Bevölkerung sowohl in ganz Hamburg als auch im Stadtteil Lohbrügge gegeben sind, scheint „Urbanität“ auf das Lebensgefühl vor Ort, auf die Haltungen und Gedanken der Menschen, die mit diesem Stadtteil zu tun haben, nicht zu passen. Von keinem meiner Interviewpartner_innen wird Lohbrügge direkt oder indirekt als großstädtisch bezeichnet, auch wenn zwei in Reaktion auf meine Frage hin, ob sie Lohbrügge als Vorstadt bezeichnen würden, darauf aufmerksam machen, dass der „Bergedorf“ mit über 100.000 Einwohner_innen „statistisch gesehen“⁹⁶ eine Großstadt⁹⁷ sei (O. am 12.6.2012; T. am 9.11.2012). Mehrere Interviewpartner_innen grenzen Lohbrügge von „Hamburg“ ab, das „voller Straßen und Autos“ (L. am 8.2.2012) sei, und vergleichen es mit Vierteln wie Eimsbüttel, Ottensen oder Eppendorf, wo mehr „Leben“ (R. am 19.8.2012) sei. Damit ist Lohbrügge – ebenso wie viele andere der oben erwähnten Stadtteile Hamburgs – nicht mehr im Fokus einer Großstadt- oder Metropolenforschung, die ihre Untersuchungsgebiete in Reaktion auf die öffentliche Aufmerksamkeit und damit vorwiegend in den Zentren der Städte oder auch den Brennpunkten am äußeren Rand wählt. Den Fokus von Forschungsvorhaben in Berlin beispielsweise bringt Alexa Färber mit einem Haiku auf den Punkt, dessen Fußnoten den eigentlichen Beitrag ausmachen:

⁹⁶ Bettina Schmidt-Lauber zitiert neuere Definitionen, die noch Städte bis zu einer Größe von 250.000 Einwohner_innen als Mittelstädte erfassen (Schmid-Lauber 2010: 12-13).

⁹⁷ Was aber politisch für einen Bezirk nicht dieselben Folgen hat wie für eine Stadt.

Am² Ring ist Stadt zu
Ende. Arme Zone³ B:⁴
Kein Exotik⁵-Reiz⁶
(Färber 2010: 267-272)

Die Mehrheit der ethnographisch-kulturanalytischen Forschungsvorhaben sind in den zentral gelegenen Stadtvierteln Berlins verortet und beschäftigen sich mit den Szenen oder Brennpunkten dort (ebd: 270 Fußnote 5). Der Großteil der Berliner_innen lebt jedoch nicht dort (ebd: 270 Fußnote 4), sondern in dem Bereich, den der Berliner Verkehrsverbund als Zone B klassifiziert, eine Zone, die nur in Kombination mit der von den Forscher_innen präferierten zentralen Zone A oder der peripheren Zone C zugänglich ist (ebd: 269-270 Fußnoten 4-5). Mit dem Begriff der „Zone“ nimmt Färber auf Ernest Burgess einen weiteren Vertreter der Chicago School (ebd: 268 Fußnote 3) Bezug, dessen Zonenmodell (Burgess 1967: 47-62) auch in der kulturanthropologischen Stadtforschung rezipiert wurde (Hengartner 1999: 191-197; Lindner 2004: 125). Burgess, der einen systematischen Zugang zum Großstadtwachstum herzustellen sucht, gliedert hierfür die Stadt in fünf Zonen,

die (wie eine Zielscheibe) als konzentrische Kreise aufgebaut sind: der 'central business district' der Innenstadt (Zone I), die sogenannte 'Übergangszone' mit den Immigrantenkolonien und Slums (Zone II), die Wohngebiete der (respektablen) Arbeiterschaft und der 'Zweiten Generation' der Einwanderer (Zone III), das Wohngebiet der amerikanische[n] Mittelschicht (Zone IV) und schließlich die Pendlerzone von 'suburbia' (Zone V)
(Lindner 2004: 125)

Das am Beispiel Chicagos zu Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelte Modell, welches ohne die auf diese Stadt bezogenen Ausdifferenzierungen (Burgess 1967: 55) schematisch bleibt, lässt sich nicht ohne weiteres auf europäische Verhältnisse anwenden (Hengartner 1999: 197), insbesondere in einem postindustriellen⁹⁸ Deutschland der Nachwendezeit, in dem viele Städte anders als Hamburg von Schrumpfung betroffen sind. Interessant sind jedoch die Befunde zur inneren Gliederung der Stadt und zu der Art, wie Nutzungen und Bevölkerungsgruppen ungleichmäßig über das städtische Gebiet verteilt sind. Hamburg ist nicht nur in Imagekampagnen des Senats der Ära von Beust eine „wachsende Stadt“ (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2007) auf gleichbleibender Fläche. Im Kontext dieser Stadt ist Lohbrügge weit

⁹⁸ Mit „postindustriell“ ist gemeint, dass die Bedeutung herstellender Wirtschaftsaktivitäten relational zu anderen zurückgegangen ist, nicht dass es keine Produktion mehr gibt.

überdurchschnittlich gewachsen durch die Zuwanderung verschiedener Bevölkerungsgruppen bis in die 1980er Jahre hinein. Seit den 1990er Jahren hat sich dieses Wachstum in einem verringerten und für Hamburg durchschnittlichen Ausmaß fortgesetzt.

Die Geschichte und Bevölkerungszusammensetzung Lohbrüggens sind typisch für die Entwicklung von Großstädten. Aber anders als „loop“ und „zone in transition“ scheint dieser Hamburger Stadtteil, dessen Wohngebiete wie etwa die in Osdorf, Eidelstedt, Langenhorn, Rahlstedt, Billstedt oder Heimfeld überwiegend zwischen „zone of workingmens' homes“ und „residential zone“ nach Burgess einzuordnen wären, wenig Resonanz bei den Forschenden zu finden. Eine Lesbarkeit der Großstadt als „Text und Textur“ (Wietschorke 2013: 202-206)⁹⁹ scheitert wie eingangs ausgeführt an solchen Stadtteilen, obwohl es gerade diese sind, die Hamburg überhaupt zur Großstadt machen.

Eine Auflösung dieses Dilemmas bietet Ipsen mit seinen Überlegungen zu „vergangenen oder eingewachsenen Rändern“ an:

Die meisten europäischen Städte, deren Ursprung in den vergleichsweise winzigen mittelalterlichen Städten zu finden ist, sind von längst verschwundenen Rändern wie von Jahresringen umgeben, in denen sich heute Teile der Entwicklung erkennen lassen. In diesem Sinne lässt sich von der Lesbarkeit einer Stadt sprechen. Jeder vergangene Rand ist wie eine Seite im Geschichtsbuch der Stadt. Häufig lassen nur noch Namen erahnen, was einmal ein Rand war. [...]

In gewisser Hinsicht ist die Entzifferung der vergangenen Ränder ein akademisches Interesse, auch wenn man nicht unterschätzen sollte, wie gewichtig diese persistenten Schichtungen für die Entstehung einer interessanten Atmosphäre eines Stadtgebietes sind. Systemisch gesehen sind diese ehemaligen Ränder aber häufig persistente Strukturen einer Stadt.

(Ipsen 2003: 201-202)

⁹⁹ Wietschorke selbst gelingt es nicht, seine empirischen Beobachtungen in Bezug auf „Räume der Konsumtion in Berlin. Erkundungen. Erkundungen am Mierendorffplatz und im Rheingauviertel“ (Wietschorke 2010: 151-168) in Bezug zu stadtanthropologischen Konzepten der Großstadtforschung zu setzen, weswegen er sie unnötigerweise als „anthropology in the city“ klassifiziert (Wietschorke 2013: 213), anstatt die blinden Flecken einer „anthropology of the city“ zu benennen, die keine Verwendung für derartige empirische Befunde hat.

Bevölkerungsdichte 2014

Einwohnerinnen und Einwohner
je Quadratkilometer

- unter 1 400
- 1 400 bis unter 5 000
- 5 000 und mehr

Landesdurchschnitt:
2 389 Einwohnerinnen und Einwohner
je Quadratkilometer



Quelle: Melderegister am 31.12.2014

© Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

Abbildung 145: Bevölkerungsdichte „bei Nacht“: Karte 2014 (zitiert nach Stadtteilprofile 2015: 7)

Ipsen spricht von „persistenten Strukturen“, Jacobs von „suburbs which are still suburban“. Ulf Hannerz fordert in „Exploring the city. Inquiries toward an urban anthropology“, es dürfe nicht mehr nur in den Städten, sondern müsse über die Städte an sich geforscht werden (Hannerz 1980: 3). In den letzten Jahrzehnten hat sich etwa der Eigenlogik-Ansatz dieser Problematik angenommen (Berking/Löw (Hg.) 2008), doch im Ergebnis beschränkten sich Studien, die damit arbeiteten,

eben räumlich häufig auf jene zentralen, umkämpften Orte, die als paradigmatisch für die jeweiligen Städte wahr genommen wurden, wie der Europäische Ethnologe, Historiker und Politikwissenschaftler Sirko Möge in „Eigenes oder Inszenierung des Eigenen? Aktuelle Ergebnisse der Eigenlogikforschung in Deutschland“ überzeugend argumentiert (Möge 2011: 214-231)¹⁰⁰. Ganz im Sinne Wirths erhalten die Orte mit der höchsten öffentlichen Dichte „bei Tag“, die Brennpunkte des öffentlichen und damit in aller Regel medialen Interesses auch von der Stadtforschung die meiste Aufmerksamkeit. Journalist_innen beklagen den „Rückzug ins Private“ (Friedrichs URL 23.8.2018). Die „Schlafstädte“ der Großstädte und Metropolen erscheinen so als vernachlässigbare Größen, obwohl aus den Interviews hervorgeht, dass den meisten Menschen unabhängig von der dort verbrachten Zeit ihre Wohnorte wichtiger sind als ihre Arbeitsorte. Kulturanthropologische Forschung zum Wohnen bezieht sich häufig auf das Wohnungsinnere und der Zusammenhang zwischen Wohnumfeld und Wohnungsinerem wird erst allmählich wie im *dérive* n°65 mit dem Titel „Housing the Many. Stadt der Vielen“ in den Blick genommen (*dérive* n°65 2016).

Im Unterschied zu Wietschorke wird sich hier von der Auffassung abgegrenzt, dass eine *anthropology of the city* vor allem „Phänomene der Konstanz und der Kontinuität kultureller Formen“ (Wietschorke 2013: 215) als Forschungsschwerpunkt haben und als Herstellungsprozess in den Blick nehmen solle¹⁰¹. Bei aller – von der Verfasserin persönlich häufig geteilten – Begeisterung für die öffentlich vielstimmig diskutierten Bauwerke, Plätze und Quartiere sowie Texturen, die auf diese Bezug nehmen, wird dafür plädiert, als Stadtanthropolog_innen auch ein Forschungsinteresse für die alltäglichen Bedürfnisse und Wahrnehmungen von Menschen in Bezug auf Städte, also nicht nur für verhandelte, sondern auch gelebte Stadt, zu entwickeln – unabhängig davon, ob man diese Bedürfnisse und Wahrnehmungen teilt. Es sind Menschen, die Stadt-Räume bewohnen, benutzen und beleben und zwar nicht nur die hoch verdichteten öffentlichen, sondern auch die vielen halböffentlichen und privaten Räume. Menschliche Bedürfnisse und Wahrnehmungen, welche sich als

¹⁰⁰ Möge hat „Kosmonauten des Untergrunds. Ethnografie einer Berliner Szene“ (Schwanhäußer 2010a), „Wir sind die Stadt. Kulturelle Netzwerke und die Konstitution städtischer Räume in Leipzig“ (Steets, Silke 2008), „Der Geschmack von Wien. Kultur und Habitus einer Stadt“ (Musner 2009), „Bauhausstadt Dessau. Identitätssuche auf den Spuren der Moderne“ (Bittner 2010) und „Typisch Darmstadt. Eine Stadt beschreibt sich selbst“ (Löw/Noller/Süß (Hg.) 2010) untersucht. Sein gesellschaftskritischer Ansatz geht weiter als der hier vertretene forschungskritische. So weist er auf die Nähe der Forscher_innen zu den von ihnen beforschten Milieus hin (Möge 2011: 214-231), die aus kulturanthropologischer Perspektive nur problematisch ist, wenn sie nicht offen zu Diskussion gestellt wird. Für Ethnologie und Anthropologie ist diese Nähe eine Grundvoraussetzung und gleichzeitig methodische Herausforderung.

¹⁰¹ Wofür etwa Binders Studie „Streitfall Stadtmitte. Der Berliner Schloßplatz“ (Binder 2009) ein gelungenes Beispiel wäre.

beobachtbares Verhalten und geäußerte Haltungen manifestieren, die zudem inkongruent sein können, zu untersuchen ist meines Erachtens eine genuine Aufgabe der Stadt-Anthropologie.

5.1.2 Qualitäten und Merkmale urbanen Lebens

An dieser Stelle ist es notwendig, noch einmal auf die verschiedenen Ebenen der Untersuchung zurückzukommen. Der Stadtteil Lohbrügge ist ein konkreter Ort mit einer eigenen Geschichte, auf den verschiedene Menschen durch ihre Aussagen und ihr Verhalten Bezug nehmen. Lohbrügge ist weiter ein Stadtteil im Kontext des Bezirkes Bergedorf der Großstadt Hamburg, ein Teil der Stadt Hamburg mit verschiedenen Positionen und Relationen im Kontext der physisch-realen Struktur Hamburgs. Es interessiert als Bestandteil gängiger Stadt-Bilder von Hamburg, worauf im sechsten Kapitel noch weiter eingegangen wird. Und schließlich wird Lohbrügge als ein Element des Großstadt-Bildes von Stadtanthropolog_innen und damit als Beispiel für viele weitere Stadtteile in Großstädten und Metropolen behandelt und auf mögliche charakteristische Merkmale hin untersucht.

Viele Qualitäten, die wie Größe, Dichte, Heterogenität, Wachstumsprozesse oder wirtschaftliche Produktionslinien von Stadtforscher_innen als charakteristisch für Großstadt verstanden werden, wurden in Bezug auf Hamburg und Lohbrügge schon erörtert. Ernest Burgess bezeichnet 1925 als typische urbane Manifestationen modernen Lebens „*the skyscraper, the subway, the department store, the daily newspaper, and social work*“ (Burgess 1967: 47). Abstrahiert und in die Gegenwart übersetzt weisen diese „typisch amerikanischen“ (ebd.) Manifestationen auf dicht besiedelte Fläche, aber auch Wachstum in die Höhe, auf Infrastrukturen im allgemeinen und beispielhaft auf immer weiter ausdifferenzierte Verkehrsinfrastrukturen, auf neue Medien und immer schnellere Kommunikation sowie auf Arbeitsteilung, Standardisierung und Rationalisierung im allgemeinen, im Handel und in Bezug auf mitmenschliche Fürsorgeleistungen und schließlich auf Anonymität hin.

Anders als in den USA sind in Westeuropa Hochhäuser in europäischen Städten jedoch häufig nicht charakteristisch für die Zentren¹⁰², sondern eher für die städtische Peripherie (Fischer 1999: 121-139). Im Kontext westdeutschen Städtebaus wirken die Korachhochhäuser und der Lindwurm in Lohbrügge

¹⁰² Grundsätzlich ist in Deutschland diese Frage auch vom Zerstörungsgrad der Innenstädte im Zweiten Weltkrieg und der Form des Wiederaufbaus abhängig. Eine Ausnahme stellt etwa das durch die Zeit der US-amerikanischen Besetzung geprägte Frankfurt am Main mit seinen Bankentürmen dar und auch in Düsseldorf werden in den letzten zwanzig Jahren verstärkt Hochhäuser im Zentrum errichtet. Doch in Hamburg haben selbst die Grindelhochhäuser oder die hochgeschossigen Geschäftsbauten um die Alster nicht die charakteristische Form der US-amerikanischen *skyscraper*.

inmitten von Wohnbebauung weniger urban als der gezielt so entworfene Billebogen (Brockmann 1988) mit seinen Rotklinkerfronten zur Straße hin und einigen öffentlichen Einrichtungen im Erdgeschoss. Doch was das Wachstum in die Höhe angeht, zeigt sich, dass die Gründerzeitbauten in Bergedorf und Lohbrügge wie auch die Rotklinkerwohnhäuser aus den 1930er bis 1960er Jahren mit durchschnittlich 3-5 Stockwerken niedriger sind als die Gründerzeitbauten in Altona-Nord, Hoheluft oder Eppendorf oder in der unter Fritz Schumacher errichteten Jarrestadt in Barmbek mit 5-7 Geschossen.

Ausgebaute Straßen und die Versorgung mit Wasser und Elektrizität sind im bundesdeutschen Kontext heute Normalität. Die Ausdifferenzierungen und der Anteil an Innovationen im Bereich der Infrastrukturen wie etwa Satellitenanschlüsse oder Glasfaserkabel für die Internetnutzung gehen zwar häufig von Großstädten aus. Doch bei einer genaueren Betrachtung geben die Verteilung innovativer Infrastrukturen wie Glasfaserkabel oder die Reichweite dieser wie etwa die von Elektroautos fürs Carsharing Auskunft über das Verhältnis einzelner Stadtteile zum Stadtzentrum und Ungleichheiten in der Stadt.

Bei den Verkehrsinfrastrukturen hat die Stadt Hamburg die Besonderheit, dass es seit den 1970er Jahren keine Straßenbahn mehr gibt und Fähren mit geringer Taktung das nördliche Elbufer mit den Stadtteilen HafenCity und Finkenwerder und dem Betriebsgelände von Flugzeugbauunternehmen verbinden. Die U-Bahn verläuft als „Hochbahn“ partiell überirdisch. Das Hamburger U-Bahn-Netz erstreckt sich nicht bis nach Lohbrügge, aber vom Stadtteil aus ist die Endhaltestelle Mümmelmannsberg in Billstedt mit mehreren Buslinien gut erreichbar. Neue Mobilitätsformen wie Car-Sharing oder Leihfahrräder, Elektroautos oder die in den hoch verdichteten Zentren Nordeuropas immer beliebteren Transportfahrräder *bakfiets*¹⁰³, mit denen Kleinkinder in die Krippen gebracht werden, gibt es nach und nach auch in Lohbrügge. Ausdifferenzierung und Innovation der Verkehrsinfrastrukturen gehen jedoch nicht von hier aus. Die beiden meist frequentierten Busse verkehren überwiegend im 10-Minuten-Takt.

Während in den Geschäftsfeldern der neuen Medien verschiedene Unternehmen in Hamburg sehr aktiv sind, ist dies nicht kennzeichnend für Lohbrügge.

Mit Einrichtungen wie Krankenhaus, Arbeitsamt, Polizei- und Feuerwache, Ausbildungseinrichtungen, Seniorenheimen, Kino und seit kurzem auch Stadtbücherei verfügt Lohbrügge im Kontext der Arbeitsteilung, Standardisierung und Rationalisierung im Bezirk über zahlreiche wichtige städtische Einrichtungen.

¹⁰³ In den Niederlanden etwa ist *bakfiets-wijk* (*wijk* bedeutet Viertel, Stadtteil) das umgangssprachliche Synonym für gentrifizierte Stadtteile, wie etwa „Latte-Macchiato-Viertel“ im Deutschen.

Der aus Dichte, Zirkulation und Kommunikation resultierende Rhythmus in Lohbrügge ist jedoch nicht großstädtisch. Abseits der Fußgängerzone sind die Einkaufsmöglichkeiten begrenzt, stehen ältere Nahversorgungszentren leer. In der mäßig belebten Fußgängerzone und auf dem Marktplatz lassen sich immer wieder zufällige Zusammentreffen von Bekannten beobachten. Aus Perspektive einer kulturanthropologischen Stadtforschung ist Lohbrügge als Teil der Großstadt leicht zu übersehen und auch die Menschen vor Ort empfinden und bezeichnen es nicht derart. So stört sich ein Interviewpartner, der Lohbrügge sowohl als „Dorf“ als auch als „schönes Städtchen“ bezeichnet, am kürzlich umgebauten Bahnhof:

Ja, also, der Bahnhof, [...] ne, das ist irgendwo so 'n Großstadtbahnhof[.] Das hat nix mehr mit dem [...] Stadtkern von Bergedorf zu tun. [...] Das ist mein Empfinden dazu. [...] Der alte Bahnhof, das alte Bahnhofsgebäude, das ist ja auch ja in den... in den Nachkriegszeiten oder während des Krieges auch gebaut worden. Sicherlich das war nicht das schönste, nicht das hübscheste, ne, aber es hat 'n, das hat 'n indirekten Bezug zu... zu Bergedorf gehabt, ne. [...] Und das passte auch zu den Umgrenzerorten... zur umgrenzenden Bebauung, ne.

(N. am 23.4.2012)

Sowohl für die Menschen, die mit ihm zu tun haben, als auch für die stadtanthropologische Forschung ist Lohbrügge als Großstadt unsichtbar. Das wirft die Frage auf, wie dieser Stadtteil Hamburgs mit seinen spezifischen Qualitäten sonst als gelebte Stadt verstanden und eingeordnet werden kann.

5.2 Dazwischen, abseits, nebenan? Zwischenstadt, Peripherie, Vorstadt

[D]ie Zuwendung zu Gebieten und Bauten, die in vielerlei Hinsicht abseits liegen, erlaubt analytische Blicke auf Räume von unspektakulärer Normalität sowie auf die Komplexität von Nutzungs- und Aneignungsprozessen.
(Hauser 2012: 31)

Im vorangehenden Kapitel wurde Lohbrügge auf seine Qualitäten als Stadtteil im Kontext der Großstadt Hamburg, auf seine Qualitäten als Element des Großstadt-Bildes von Stadtanthropologinnen und auf seine großstädtischen Qualitäten aus Perspektive der Menschen, die mit ihm zu tun haben, hin befragt und beschrieben. So wurde das konzeptuelle Defizit einer metrozentristischen stadtanthropologischen Forschung herausgearbeitet, die den größten Teil des Stadt-Raums und der Menschen, die eine Stadt überhaupt erst zur Großstadt machen und diesen Stadt-Raum bevölkern, nicht beachtet. Für das Bild konkreter Städte wie auch das den Forschungen von Stadtanthropolog_innen zugrunde liegende Bild von Stadt gilt häufig, was der Architekt und Städteplaner Thomas Sieverts in „Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und

Land“ in Bezug auf die ästhetischen Besonderheiten der verstädterten Landschaft¹⁰⁴ erläutert:

Die Macht des alten Bildes der Stadt wird in einem Gedankenexperiment schlagartig deutlich: Es gelingt uns nicht, eine uns bekannte Stadt, nicht einmal die eigene Heimatstadt, ohne historischen Kern vorzustellen, obwohl die besiedelte Fläche außerhalb des historischen Kerns mindestens zehnfach so groß ist.

Diese innerliche Fixierung auf die Alte Stadt fördert zuerst einmal Vorurteile bei der Betrachtung und Bewertung der Vorstädte, der Peripherie. Hier sprechen wir, ohne genau hinzusehen, von vornherein abwertend mit Begriffen wie z.B. Siedlungsbrei, krebsartige Wucherungen, Zersiedlung, Landschaftsverbrauch und Siedlungswüste.

(Sieverts 1999: 30)

Als weitere Ausdrücke führt Marcus Menzl in „Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg“ in einer Fußnote etwa „Ex-, Sub-, Postsub- und Disurbia, Zwischenstadt, Netzstadt, Plankton, Urban Sprawl, After sprawl, Cittá Diffusa“ auf (Menzl 2007: 11 Fußnote 1). Aus dieser Palette von Begriffen, die meist einem planungswissenschaftlichen Kontext entstammen, aber auch dort zahlreiche darüber hinaus reichende Konnotationen haben, werden hier Zwischenstadt, Peripherie und Suburbia ausgewählt und auf die zugrunde liegenden Konzepte sowie eine mögliche Übertragbarkeit auf einen Ort wie Lohbrügge überprüft. Diese Begriffe wurden wegen ihrer Aussagekräftigkeit bezüglich Siedlungskontexten, zu räumlichen, zeitlichen und symbolischen Distanzen zum „Zentrum“ und in Bezug auf Lebensweisen und Alltagserleben vor Ort gewählt. Um an die Alltagssprache der Interviewpartner_innen anschließen zu können, wurde in den Interviewfragen der Begriff „Vorstadt“ verwendet, der im vorliegenden Text synonym zu Suburbia gebraucht wird.

5.2.1 Siedlungsformen im Über-Blick

Gemeinsam ist den drei ausgewählten Begriffen Zwischenstadt, Peripherie und Vorstadt, dass sie sich zunächst einmal auf die Siedlungsformen beziehen und diese im „Über-Blick“ (Lang 2000: 59), also der Vogelperspektive und nicht auf Augenhöhe der Nutzer_innen, nicht nach der *human scale* (The human scale 2012) oder in den herausgearbeiteten Perspektiven weiterer

¹⁰⁴ Sieverts hat den Begriff der Zwischenstadt, „von dessen Erfolg [er] völlig überrascht wurde“ wieder aufgegeben, wie in verknappter Form im Titel seines Forschungsprojektes von 2003 bis 2006 „Mitten Rand, vom Vorort über die Zwischenstadt zur Stadtlandschaft“ deutlich wird (Sieverts 2015). Für die vorliegende Arbeit ist jedoch das Zwischenstadt-Konzept ein geeigneterer Ansatz, da sich die Qualitäten Lohbrüggens hierzu besser positionieren lassen als zu den Qualitäten der durch die Regionalforschung untersuchten „Stadtlandschaften“ oder „verstädterten Landschaft“, auf die er in späteren Publikationen Bezug nimmt (Sieverts 2015).

Verkehrsteilnehmer_innen beschreiben. Keil nimmt einen weltweiten Trend zur „Globale Suburbanisierung“ wahr:

Wir kennen alle die dramatischen Wiederbelebungen, die die (Innen)Städte weltweit erlebt haben, vor allem als Zentren der Unterhaltungsindustrie, der "Kultur" und der "Kreativität", des Tourismus, aber auch des gentrifizierten Wohnens. Diese Betonung der Reurbanisierung verkennt meines Erachtens jedoch die vielleicht wichtigere Tendenz zur globalen Suburbanisierung. [...] Trotz der normativen Präferenzen der Stadtplanung und Umweltpersonen für die kompakte, dichte städtische Form rollt die Welle der Vervorstädterung in einer kaleideskopischen Vielfalt ungebrochen über die Welt. Niemand der im Fachdiskurs ernst genommen werden will, wird eine Lanze für den *Sprawl* brechen, und die meisten Beobachter finden die Explosion der peripheren *Squatter Settlements* vor allem im globalen Süden hochproblematisch. Doch ob durch eigene Entscheidung oder aus ökonomischem, sozialem oder politischen Zwang: Bauträger und Bewohner, Reiche und Arme, Einheimische und Immigranten, Junge und Alte bauen und leben weltweit in der explodierenden städtischen Peripherie. Das urbane Jahrhundert ist daher eher das suburbane Jahrhundert.

(Keil 2010: 7)

Obwohl die von Keil beobachtete Tendenz global gesehen korrekt sein mag, ist sie in den Kontext eines Deutschlands der Nachwendezeit nicht grundsätzlich übertragbar. Vielerorts in der ehemaligen DDR und in den früheren Industrieregionen etwa in Nordrhein-Westfalen oder im Saarland sind Schrumpfungprozesse zu beobachten. Diese stellen keine „Kombination nichtzentraler Bevölkerungszunahme und ökonomischen Wachstums“¹⁰⁵ (Keil 2010: 8) dar, können aber eine weitere Suburbanisierung als Siedlungsform (zulasten der Innenstädte) mit sich bringen. Was die Stadt Hamburg angeht, gibt es sowohl in den Orten und Städten der umgebenden Metropolregion als auch auf dem Stadtgebiet zentrale und dezentrale Bevölkerungszunahme.

Während die Gründer der Chicago School Anfang des 20. Jahrhunderts großstädtische von ländlichen Lebensweisen voneinander differenzierten, geht es in den zeitgenössischen Ansätzen von Keil und Sieverts darum, deren Verflechtungen in den Blick zu nehmen. Analog zu Wirths Definition von Urbanität definiert Keil: „Suburbanismus bezeichnet die wachsende Dominanz vorstädtischer Lebensweisen mit spezifischen sozialen und kulturellen Normen und Praxen.“ (Keil 2010: 8).

Konzeptionell wird hier nicht grundsätzlich zwischen den bewachten privaten Enklaven Kaliforniens, Südafrikas oder Brasiliens, den hochhausdominierten europäischen und kanadischen Vorstädten, den Elendsvierteln Indiens oder Afrikas und den rasend sich ausbreitenden Vorstadtsiedlungen in China unterschieden. Ihre empirischen Differenzen werden selbstverständlich

¹⁰⁵ Der Aspekt des ökonomischen Wachstums wird bewusst nicht aufgegriffen, da er in Bezug auf eine komplette Stadt zu undifferenziert und daher wenig aussagekräftig ist.

wahrgenommen und sind Gegenstand der Untersuchung. Doch es wird davon ausgegangen, dass trotz ihrer Unterschiede allen Vorstädten (wir benutzen den generischen Begriff *suburbs*) gemeinsam ist, dass sie von der Innenstadt verschieden sind.
(Keil 2010: 8)

Die Frage, wie Keil in so unterschiedlichen Siedlungsformen den jeweiligen Bewohner_innen gemeinsame vorstädtische Lebensweisen herausfinden möchte, bleibt offen. Es wird jedoch deutlich, dass es ein wieder erwachtes Interesse an „Gegenstände[n] und Schauplätze[n] in suburbanen Siedlungen und urbanisierten Landschaften“ (Hauser 2012: 31) gibt, welche von der stadtanthropologischen Forschung zeitweise aus den Augen verloren wurden. Darauf weisen auch die Ausgabe des *dérive* n°47 mit dem Titel „Ex-zentrische Normalität: Zwischenstädtische Lebensräume“ (*dérive* n°47 2012)¹⁰⁶ oder die Benennung der 2013 gegründeten Zeitschrift „sub\urban. Zeitschrift für kritische Stadtforschung“ hin.

Das auch von Keil zitierte „Zwischenstadt“-Konzept ergänzt eine alte Binarität von Stadt und Land um Zwischentöne und versucht, diese fassbar zu machen. Begriffen wie *urban sprawl*, Flächenverbrauch und Zersiedlung ist gemein, dass sie sich in einer Überblicksperspektive der Planer_innen auf Orte beziehen. „Land“ ist für diese bewachsene, „grüne“ Freifläche. Dichte (Sieverts 1999: 40-45), Zersiedlung und Flächenverbrauch sind damit anders konnotiert als in der oben beschriebenen stadtanthropologischen Perspektive und werden etwa in ökologischer Hinsicht kritisiert. Sie sind jedoch nicht ausschließlich auf Wohnnutzung zurückzuführen, wie Sieverts deutlich macht:

Die von jedem Stadtbürger in Anspruch genommene Siedlungsfläche besteht durchschnittlich nur zu ca. 40 bis 50% aus Wohnbau land. Der Rest wird für Arbeit, Verkehr und Gemeinbedarf in Anspruch genommen. Wenn man in einem solchen Nutzungsgefüge die durchschnittliche Wohndichte um die Hälfte erhöhen würde, so sparte man doch an der Gesamtsiedlungsfläche nur etwa 10 bis 12% ein, und das zu dem Preis, daß dann ausgerechnet die human empfindlichste Fläche der Stadt, die Wohnfläche, meist qualitativ verschlechtert würde. Mit steigender Baudichte wird die Flächeneinsparung immer geringer und vor allem fragwürdiger.

Das ist nun kein Plädoyer für freistehende Einfamilienhäuser, sondern für eine durchaus moderate Verdichtung, wie sie sich etwa in der Dichte des eng gepackten Flachbaus, der Reihenhäuser mit kleinen Grundstücken und des drei- bis viergeschossigen Wohnungsbaus darstellt.
(Sieverts 1999: 41)

¹⁰⁶ Ein Spektrum zu suburbanen Lebensweisen stellt die Themenauswahl des Heftes dar, in welchem es um halböffentliche und öffentliche Treffpunkte in einer deindustrialisierten Region um Bitterfeld-Wolfen, Ortsverschiebungen am Beispiel von Wohnblocks im schrumpfenden Halle-Neustadt, westdeutsche Architektenbungalows der 1950er Jahre, Fertighauskataloge, Protestbewegungen, ein Stadtporträt von Zentrum und umgebenden Vierteln in Accra, Ghana, und die US-amerikanische Edge City in historischer Perspektive geht (*dérive* n°47 2012). Während Marginalisierung in Deutschland häufig mit Vorstadt in Verbindung gebracht wird, trifft dies auf Protest – anders etwa als in US-amerikanischen oder französischen Kontexten – eher nicht zu.

Gerade weil Dichte in der stadtanthropologischen Forschung häufig als der Umgang in hoch frequentierten öffentlichen Räumen gefasst wird, wird dieser Aspekt der Besiedlung von Gebieten häufig vernachlässigt:

Wenn man Siedlungsfläche sparen will - was sehr sinnvoll und notwendig ist -, dann muß man bei den Arbeitsflächen ansetzen, weil hier die größten Flächenreserven stecken. Hiergegen sperrt sich aber die Wirtschaft heftig. In der Konkurrenz der Gemeinden untereinander um Arbeitsplätze gelingt es bisher keiner Stadt, ihre Wirtschaft auf verdichtetes Bauen, Produktion und Lagerung in Stockwerkbauten zu verpflichten. Im Gegenteil, die Wirtschaft weicht dann in Gemeinden des Umlands aus, die keine derartigen Verpflichtungen festlegen und zudem durch eine Subventionierung der Bodenpreise in Gewerbegebieten einem wenig haushälterischen Umgang mit Grund und Boden Vorschub leisten.
(Sieverts 1999: 43)

Wie im Zusammenhang mit der Perspektive auf Lohbrügge als Arbeitsort ausgeführt, traf und trifft die Problematik abwandernder Unternehmen auch auf den Stadtteil zu. Aus dieser „planungstheoretischen und planungspolitischen“ (Sieverts 1999: 43) Überblicksperspektive heraus, die einerseits wichtige strukturelle Kontexte erläutert, andererseits keine Perspektive „auf Augenhöhe“ der Nutzer_innen ist, kann Lohbrügge kaum als Zwischenstadt bezeichnet werden. Die Grünflächen, das Naturschutzgebiet Boberger Niederung, das Waldstück Sander Tannen oder der Park Grünes Zentrum, sind keine sich selbst überlassene „Wildnis“, sondern öffentlich gepflegte Anlagen. Die beiden kleinen Gewerbegebiete haben wegen der umgebenden Wohnbebauung beziehungsweise der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein keine Möglichkeit, in die Landschaft hinein zu wachsen, und müssen möglicherweise langfristig ihre Funktion einbüßen. Es stehen dort immer mehr Hallen leer. Im Bereich von der Fachhochschule über den Markt bis zum Bahnhof sind zahlreiche wichtige städtische Einrichtungen relativ nah beieinander zu finden. Und die Wohngebiete in Lohbrügge sind zu dicht besiedelt, um als „Gewebe zwischen Stadt und Land“ beschrieben zu werden. Nur im südlichen Teil Bobergs ist die Siedlungsstruktur entlang der Straßen (nicht aber die Bebauung selbst) noch eine dörfliche.

Nach dem Zwischenstadt-Konzept meint Land nur bewachsene Fläche und nicht Landwirtschaft als Produktionsform, die menschliche Primärbedürfnisse deckt. In Zeiten der Globalisierung ist die Landwirtschaft, die die Bewohner_innen der Städte mit Nahrungsmitteln versorgt, nur noch partiell im Umfeld der jeweiligen Städte angesiedelt. Entfernungen sind relativ und haben weniger mit messbaren Distanzen zu tun als mit technischen, wirtschaftlichen und politischen Verbindungen (Massey 2013: 85-96). „Dorf“ wird als eine Siedlungsform verstanden, die häufig mit Übersichtlichkeit, Nachbarschaft und

Gemeinschaftsgefühl konnotiert ist, wie Ipsen in seinen Überlegungen zu „Glücksränder[n] und städtischen Dörfer[n]“ darlegt (Ipsen 2003: 206). In Bezug auf das gegenwärtige Lohbrügge spricht jedoch nur ein einziger Interviewpartner ein einziges Mal von „Dorf“, in diesem Fall synonym zu Nachbarschaft oder Heimat (N. am 23.4.2012). Ein anderer dagegen grenzt ab: „Also, ich könnte mir gut vorstellen, auch mal 'ne Zeitlang im Ausland zu leben und zu arbeiten oder auch äh... in jedem anderen Ort. Vielleicht nicht äh... auf'm Dorf.“ (O. am 12.6.2012). „Landgebiet“¹⁰⁷ und „Natur“ um und in Lohbrügge, also bewachsene Flächen, werden dabei von allen Befragten als Stärken des Standortes genannt und mit dem Slogan der Internetsite für Lohbrügge „Lohbrügge – Wohnen im Grünen“ (URL 10.3.2017) aufgenommen. Im sechsten Kapitel wird hierauf noch eingegangen.

Auch wenn Lohbrügge also nicht als „Zwischenstadt“ einzuordnen ist, ist das Konzept hilfreich, um strukturelle und Siedlungskontexte sowie die Flächennutzung und Arbeitsteilung „zwischen Stadt und Land“ hier zu verstehen. Die auch von Sieverts aufgeworfenen Fragen nach Distanzen von „Ort und Welt“ und „Raum und Zeit“ (Sieverts 1999: 159-161) sind mit jedoch dem analytischeren Begriffspaar von Peripherie und Zentrum besser zu erfassen. Rolshoven macht in ihrem Plädoyer für den Doppelbegriff „Übergänge und Zwischenräume“ die Schwächen des „Dazwischen“ deutlich¹⁰⁸:

Dem ersten Wortverständnis nach bezeichnet ein ‚Zwischenraum‘ sowohl einen eigenen Raum als auch ein Dazwischen, einen Raum zwischen zwei (oder mehreren) Räumen. Damit wäre er nur eine unwesentliche räumliche Ausdehnung zwischen zwei eigentlichen Räumen.
(Rolshoven 2000: 112)

Genau als solche „unwesentliche räumliche Ausdehnung“ werden Stadtteile wie Lohbrügge häufig behandelt, obwohl sie den überwiegenden Teil des Stadtgebietes ausmachen. Der am Beispiel des polyzentrisch strukturierten Ruhrgebietes entwickelte Begriff der „Zwischenstadt“ ist deskriptiv und trifft nur durch das „-stadt“ am Ende eine implizite Aussage über Abhängigkeitsverhältnisse.

5.2.2 Peripherie? Zentralität, Distanzen und Marginalisierung

Explizit spricht der Soziologe Elmar J. Koenen in „Öffentliche Zwischenräume. Zur Zivilisierung räumlicher Distanzen“ von einem „Machtverhältnis zwischen den

¹⁰⁷ Womit im Kontext der jeweiligen Interviews die Vierlande, aber auch die Felder nördlich des Reinbeker Redders oder die Boberger Niederung gemeint sein können.

¹⁰⁸ Sie bezieht sich auf die „Nicht-Orte“ Augés und nicht auf „Zwischenstadt“ (Rolshoven 2000: 112).

selbstbewussten Räumen und den ohnmächtigen Zwischenräumen“ (Koenen 2003: 156). Letztere beschreibt er sehr wertend:

Heute denkt man bei räumlichen Distanzen eher an Räume, die sich an den Rändern der Moderne aufgetan haben, an Vorstadtwüsten der Metropolen, an Hochhaus-Slums von Satellitenstädten oder an Favelas in Schwellenländern und, nicht zuletzt, an Platten-Siedlungen in den immer noch neuen Ländern. In solchen Räumen haben die zivilisierten Encounters der Interaktionsöffentlichkeit nie dominiert. Ihre bloße Bebauung und Bevölkerung hat öffentliche Räume, wenn überhaupt, dort nur in einem formalen Sinn entstehen lassen. [...] Die Unwirklichkeit eines verdichteten Hochbaus können wir nur schwer mit der Stadt-Semantik assoziieren. Wo man öffentliche Räume erwarten würde, trifft man bestenfalls auf Abstandsgrün, Freiflächen und Parkplätze.
(Koenen 2003: 160)

Koenen nimmt einen politikwissenschaftlichen Blick auf den Raum ein und unterscheidet Medienöffentlichkeit, die er bei seinen Betrachtungen außen vor lässt¹⁰⁹, Interaktionsöffentlichkeit sowie Versammlungsöffentlichkeit, welche er um „öffentliche Zwischenräume“ als vierten Typus ergänzt. Auch wenn sein Konzept von öffentlichen Räumen und Zivilität insgesamt zu normativ ist, bieten die in diesem Zitat aufgestellten Thesen zu Distanzen, Machtbeziehungen und „Stadt-Semantik“ eine Ausgangsbasis für die Auseinandersetzung mit Peripherie und Distanzen dar. So ist der Begriff der Peripherie nicht ohne den des Zentrums denkbar. Sieverts definiert Zentralität:

Eng verbunden mit dem Begriff der Urbanität ist der Begriff der Zentralität. Der Begriff ‚zentral‘ ist nicht nur geometrisch zu deuten, er ist ein anderer Ausdruck für bedeutend, wichtig, mächtig.
Der Begriff ‚Zentrum für etwas‘ soll einen Ort bezeichnen, in dem alles wesentliche des betreffenden Zusammenhangs gefunden werden kann und von dem alle wesentlichen Entwicklungen ausgehen.
Wahrscheinlich funktioniert unsere innere Orientierung im übertragenen Sinne auch in der Form von ‚zentralen Orten‘, an die wir unsere Erkenntnisse jeweils anlagern, um sie wiederzufinden.
(Sieverts 1999: 38)

Zentrum und Peripherie sind also zunächst einmal geometrische Begriffe, die dazu dienen Distanzen zu beschreiben, häufig aber im übertragenen Sinne verwendet werden. Im übertragenen Sinne spricht der französische Soziologe Henri Lefèbvre von einem Recht auf Zentralität und meint damit den Zugang zu Gütern und Dienstleistungen der städtischen Gesellschaft. Diese Forderung wurde von verschiedenen Aktivisten, die Lefèbvres Forderung nach einem „Recht auf Stadt“ als Slogan verwenden, aufgenommen und konkretisiert, wie Dirk Gebhardt,

¹⁰⁹ Dabei vernachlässigt er selbst die Frage nach den Interdependenzen von Medienöffentlichkeit und den übrigen von ihm angesprochenen Öffentlichkeiten, weswegen seine Überlegungen hinter den bei ihm auch zitierten von Marc Augé zu „Nicht-Orten“ zurückbleiben.

Referent für Soziales bei Eurocities in Brüssel, und der Stadt- und Regionalsoziologe Andrej Holm darlegen:

Aus Lefèbvres Text werden dabei das Recht auf Zentralität, das Recht auf Differenz und das Recht auf Mitbestimmung hervorgehoben und unter den jeweiligen historischen und lokalen Voraussetzungen für die eigenen Auseinandersetzungen übersetzt. Das Recht auf die Stadt wird in diesem Kontext vor allem als Recht auf den Nichtausschluss von den Qualitäten und Leistungen der urbanisierten Gesellschaft (Lefèbvre 1990 [1970]: 160) und somit als Forderung nach einer Umverteilung von materiellen Ressourcen und politischer Macht betrachtet.

(Gebhardt/Holm 2011: 16-17)

Wie der selbst in erster Linie theoretisch argumentierende Lefèbvre äußert sich auch der Soziologe, Sozialphilosoph und Ethnologe Pierre Bourdieu aus dem Kontext einer stärker hierarchisierten französischen Gesellschaft und eines deutlich zentralisierten französischen Staates von einer Position aus der Perspektive der Hauptstadt Paris aus. Aber in „Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum“ (Bourdieu 1991: 25-34) werden die Dimensionen räumlicher und sozialer Distanzen konkreter fassbar als bei Lefèbvre:

Genauer, die körperliche Einschreibung der Strukturen der sozialen Ordnung vollzieht sich sicher zu einem Großteil vermittelt der Verlagerungen und Bewegungen des Körpers, vermittelt körperlicher Stellungen und Körperhaltungen, die durch jene in Raumstrukturen umgewandelten sozialen Strukturen organisiert und sozial qualifiziert werden als Ausstieg oder Abstieg, Eintritt (Einschluß) oder Austritt (Ausschluß), Nähe oder Ferne zu einem aufgewerteten Zentralort [...].

(Bourdieu 1991: 27)

Rein geometrische, in Metern oder Kilometern messbare Entfernungen werden von den Interviewpartner_innen im Zusammenhang mit Störungen oder Grenzen in der der fußläufig erfahrbaren Umgebung (L. am 8.2.2102, O. am 12.6.2012; Q. am 13.8.2012) oder Grenzen der mit dem Fahrrad noch zu bewältigen Strecken (M. am 7.3.2012, U. am 16.7.2014) angesprochen, seltener auch im Zusammenhang mit Langstrecken (Q. am 13.8.2012). Wichtiger ist für sie die Erreichbarkeit von Orten.

Als Erreichbarkeit wird hier die technische Möglichkeit von einem Ort zum anderen zu gelangen bezeichnet, auf die im Zusammenhang mit Wegenetzen und Verbindungen in Lohbrügge schon eingegangen wurde. Distanzen im Sinne von Wegstrecken werden häufig als Reisezeit angegeben. Auf lange Strecken konkurrieren Verkehrsmittel wie Flugzeug, Bahn und Auto miteinander¹¹⁰,

¹¹⁰ Worauf Augé mit seinen Wortspielen mit „espace“ im Vorwort der „Nicht-Orte“ Bezug nimmt (Augé 2010, 11-:5).

weswegen Paris und München ähnlich nah an Hamburg erlebt werden können wie Bremen oder Schwerin, oder Berlin dichter an Hamburg als das auf halber Strecke zwischen beiden gelegene Parchim. Auf dem Gebiet der Stadt Hamburg liegt Lohbrügge ähnlich nah am Zentrum wie Barmbek und etwas näher als Blankenese. In seiner direkten Umgebung sind Billstedt, Wentorf oder Reinbek besser erreichbar als Harburg auf der anderen Elbseite. Erreichbarkeit wird also innerhalb der Stadt Hamburg als ein Verhältnis von Raum und Zeit hergestellt, welches von Infrastrukturen wie den Wege-Netzen unterschiedlicher Verkehrsmittel sowie deren Frequenzen auf diesen Netzen ebenso geprägt ist wie durch die großen Flüsse als Barrieren.

Die Konsequenzen von Erreichbarkeit für Orte und Einrichtungen gesellschaftlichen Lebens werden am Beispiel einer Studie von Alexa Färber und Riem Spielhaus „Zur Topografie Berliner Moscheevereine. Stadträumliche Voraussetzungen und urbane Kompetenzen der Sichtbarmachung“ (Färber/Spielhaus 2010: 96-111) deutlich. In Bezug auf religiöse Räume arbeiten die beiden heraus, wie im Kontext historischer und aktueller politischer Rahmenbedingungen „Wohnortnähe und Erreichbarkeit“ eine „Ost-West-Topografie der Moscheenstandorte“ hervorbringen (ebd: 101-103).

Am Beispiel dieser Studie wird der Zusammenhang zwischen physischen Raum, also materiellen Gegebenheiten, und dem Umgang mit diesen Gegebenheiten im Sinne Bourdieus deutlich. Die Verflechtungen von messbaren Distanzen, tatsächlicher Erreichbarkeit und wahrgenommener Zugänglichkeit oder gefühlter Entfernung können mithilfe seines Konzeptes des angeeigneten physischen Raums aufgezeigt werden. Dabei verwendet Bourdieu die Begriffe „Lokalisation“ für Lage und „Position“ für den Stellenwert innerhalb einer Rangordnung und beschreibt das Verhältnis von Menschen zu Räumen in Form von „Raum- und Lokalisationsprofilen“, worüber verschiedene Ebenen von Distanzen deutlich werden:

Raumprofit meint Profitieren vom Raum auf der individuellen Ebene z.B. soziale und räumliche Mobilität oder der kollektiven Ebene z.B. Wohnungspolitik, Bauzuweisungen von einerseits Sozialwohnungen und andererseits öffentlichen Einrichtungen. Raumprofite können in Form von Lokalisationsprofilen oder Okkupationsprofilen auftreten. Lokalisationsprofite sind noch einmal untergliedert in Situationsprofite wie Ferne zum sozial Unerwünschten und Nähe zu begehrten Dingen und Personen sowie Positions- oder auch Rangprofite in Form einer renommierten Adresse. Okkupations- oder auch Raumbesetzungsprofite beziehen sich auf den Besitz an physischem Raum sowie die Durchschnittswahrscheinlichkeiten der Aneignung der gegenwärtig verfügbaren materiellen Güter, kulturellen Güter oder Dienstleistungen.

(Bourdieu 1991: 30)

Bourdieu bezieht sich auf die Verteilung und Anordnung von Räumen in unterschiedlichen Kontexten, in denen verschiedene Relationen hergestellt werden. Im Kontext von Stadt-Land-Beziehungen ist Lohbrügge eindeutig in Hamburg positioniert und nicht in der Peripherie. Im Kontext des Stadtgebietes selbst liegt der Stadtteil gleichzeitig peripher am Stadtrand und in mittlerer Entfernung zum Hamburger Zentrum. Für seine Bewohner_innen und andere Menschen, die in oder mit Lohbrügge zu tun haben, ist es mit dem Auto sehr gut und über Schienen- und Busverkehr gut erreichbar. Im Kontext des Bezirks Bergedorf ist Lohbrügge selbst einerseits Teil des Zentrums und andererseits gebietsweise Peripherie. Der Ortsteil Boberg oder die Bereiche um Reinbeker Redder und Röpreredder beispielsweise sind weit vom Geschäftszentrum und den öffentlichen Einrichtungen des Bezirks entfernt und fußläufig nicht erreichbar.

Politisch ist Lohbrügge dem Bezirk Bergedorf und der Stadt Hamburg untergeordnet und entsprechend weit vom Zentrum der Macht entfernt. Im Kontext des Bezirks dagegen profitiert Lohbrügge als Standort von vielen wichtigen öffentlichen Einrichtungen. An die wirtschaftlichen Zentren der Stadt Hamburg in der Innenstadt, an die Industrie- und Gewerbegebiete im Hafen, City Süd oder City Nord ist der Stadtteil gut angeschlossen. Während er selbst nur wenige Arbeitsplätze bietet, ist in mittlerer Entfernung das Notwendige gut zu erreichen.

Erreichbarkeit wird durch Infrastrukturen hergestellt, die den Nutzer_innen von Stadt-Räumen im unterschiedlichen Ausmaß offen stehen. An dieser Stelle soll aber auch auf die Herstellung symbolischer oder gefühlter Distanzen, die Bourdieu anspricht, eingegangen werden. Koenen spricht in diesem Zusammenhang von einem bewussten Wegsehen:

Es liegt auf der Hand, dass der skizzierte, nachhaltige Bedeutungsverlust des Raums sich auf öffentliche Räume und Zwischenräume noch problematischer ausgewirkt hat als auf private und privatisierte Räume. Blieben letztere durch ihre Bedeutung für die ihnen eigentümlichen Verwendungen und Verwertungen immer beachtet, so bedurften die öffentlichen Räume stets einer *politischen* Aufmerksamkeit, um dem Vergessen und Verkommen zu entgehen. Viele Beispiele belegen, dass die 'Unkultur des (kollektiven) Wegsehens' auch ganze graue Stadtteile, triste Vorstädte und verwahrloste Plätze betreffen kann.
(Koenen 2003: 165)

Auch wenn hier im Unterschied zu Koenen nicht grundsätzlich von einem bewussten, also beabsichtigten politischen Wegsehen ausgegangen wird, sind die Überlegungen zur Herstellung von Distanzen interessant. Koenen unterscheidet

sehr normativ „Techniken und Prinzipien sozialer Distanz“ in „zivilisierte Formen“ und „unzivilisierte Formen sozialer Distanzierung“ (ebd: 169)¹¹¹.

Es geht hier nicht darum, die wertenden Formulierungen Koenens Lohbrügge zuzuschreiben, sondern um die Frage, welche symbolischen Distanzen über und in Lohbrügge hergestellt werden. Um also eine Form „unzivilisierter Distanzierung“ in den Blick zu nehmen, wird an dieser Stelle der ebenfalls einem geometrischen Ursprung entstammende Begriff der Marginalisierung verwendet. Im Begriff der Marginalisierung, welcher einen verräumlichten sozialen Prozess beschreibt, sind Zentrum und Peripherie, Kern und Rand von Gesellschaft wie deren Räumen enthalten. Wörtlich bedeutet Marginalisierung „An den Rand gedrängt“- oder „Abgedrängt-Werden“. Auf gesellschaftlicher Ebene, also im sozialen Raum nach Bourdieu, wird er häufig für den ausgrenzenden Umgang mit benachteiligte Bevölkerungsgruppen oder Individuen verwendet. Regionalpolitisch wird damit auch die Verdrängung armer bis hin zu mittelständischer Bevölkerung aus den Stadtzentren bezeichnet, also einen verräumlichten gesellschaftlichen Prozess¹¹², den Ipsen – ohne ihn zu gebrauchen – ausführlich in Bezug auf Paris und pointiert in Bezug auf Barcelona beschreibt:

Die Korrespondenz zwischen Innen und Außen findet sich in der einen oder anderen Form überall. Barcelona zum Beispiel: Innen ein neuer Bahnhof, gerühmte Plätze, eine neue Hafencity. Draußen in den Karsttälern, die sich zur Meseta hochziehen, die mit dem wenigen Geld: Sozialblocks neben Schnellstraße, Zementfabrik und Tankzentren.
(Ipsen 2003: 205)

In Bezug auf den kompletten Stadtteil Lohbrügge von Marginalisierung zu sprechen, wäre übertrieben, aber Elemente der hier beschriebenen Entwicklung treffen auf die Großwohnsiedlungen in Lohbrügge-Nord, insbesondere die Korachhäuser und den Lindwurm, zu. Wenn man gesellschaftliche Segregation als das Ergebnis von Marginalisierung versteht, ist in Bezug auf den sozialen Wohnungsbau in Lohbrügge-Nord zu berücksichtigen, dass diese Segregation dort nicht nur durch ein Abdrängen der Ärmere an den Rand entstanden ist, sondern auch durch Verdrängung der Mittelschichten im Zusammenhang mit der Fehlbelegungsabgabe aus den ehemals gemeinsam bewohnten Gebäuden¹¹³.

¹¹¹ Wie oben ausgeführt konzentriert Koenen sich dabei stärker auf die unzivilisierten Formen wie „Degradierung“, „Missachtung“, „Bystander-Phänomen“, „Neid“, „Rücksichtslosigkeit“ oder „Desinteresse“ als auf zivilisierte Formen wie „Rücksicht“, „Vorsicht“, „Höflichkeit“, „Takt“, „Distanz“ oder „Zurückhaltung“ (Ebd: 169).

¹¹² Im Unterschied zum Begriff der Gentrifizierung bezieht sich Marginalisierung nicht auf die umkämpften Orte, welche hier als Szeneviertel und/oder Brennpunkte bezeichnet werden, sondern auf die Situation der Verdrängten, weswegen dieser Begriff gewählt wurde. Für die vorliegende Arbeit wurde der Begriff Gentrifizierung als analytisch unzureichend verworfen.

¹¹³ Für die Zukunft sind die weiteren Entwicklungen nach dem Wegfallen der Mietpreisbindung im sozialen Wohnungsbau daraufhin zu beobachten, ob und falls ja in welcher Form sie neue Arten von Marginalisierung hervorbringen.

Auch die frühere Lage der Asylbewerberunterkunft und die aktuelle des Bordellbetriebes zeugen sowohl wörtlich als auch im übertragenen Sinne von Marginalisierung. In Bezug auf das Stadtgebiet wie auch auf das Gebiet des Stadtteils ist aber darauf zu achten, den Begriff der Marginalisierung nicht versehentlich nur wörtlich zu gebrauchen. Will man die Situation von Abgedrängten und die daraus resultierenden räumlichen Konstellationen zu verstehen, ist das Augenmerk eher auf Erreichbarkeit und Zugänglichkeit zentraler städtischer Einrichtungen zu richten. Bourdieu fasst nüchtern zusammen: „Mit Kapitallosigkeit kulminiert die Erfahrung der Endlichkeit: an einen Ort gekettet zu sein.“ (Bourdieu 1991: 30).

An den Rändern Lohbrüggens gibt es jedoch nicht nur Hochhäuser, sondern auch größere Eigenheime und Villen. Ein Teil gesellschaftlich marginalisierter Bevölkerungsgruppen lebt in Bergedorf und Lohbrügge in zentral gelegenen Wohnungen. Und die Lage der Flüchtlingsunterkunft im Gewerbegebiet, mittendrin, aber mit einer Pufferzone zu den Wohngebieten, zeugt von einer symbolischen Marginalisierung¹¹⁴.

Das Zwischenstadt-Konzept war als Referenzgröße geeignet, um Lohbrügger Siedlungskontexte im Überblick zu erfassen. Mit dem analytischeren und gleichzeitig abstrakteren Begriff der Peripherie wurde auf Zusammenhänge von physischem und sozialem Raum und der Herstellung von Distanzen auf unterschiedlichen Ebenen eingegangen. Messbare Entfernung, Erreichbarkeit und gefühlte Entfernung sind analytische Begriffe zum Beschreiben von Distanzen. Als negative Form von Distanzierung wurden Beispiele für Marginalisierung im physischen wie auch im sozialen Raum genannt.

Auch wenn mithilfe dieser Konzepte charakteristische Qualitäten Lohbrüggens dargestellt und analytische Begriffe ausgearbeitet werden konnten, eignen sich weder Zwischenstadt noch Peripherie als Oberbegriff für Lohbrügge..

5.2.3 Ein *suburban way of life* in Lohbrügge?

Ob es analog zum „*urbanism as a way of life*“ – so Louis Wirths Originaltitel (Wirth 1983: 344) – auch einen „*suburban way of life*“ (Menzl 2007: 399) gibt und in welchem Ausmaße dieser in Lohbrügge gelebt wird, wird über eine Beschäftigung mit den Konzepten Suburbia und Vorstadt untersucht. Suburbia bedeutet wörtlich

¹¹⁴ Im Zusammenhang des 13. Treffens des Nachwuchsnetzwerkes Stadtforschung in Weimar 2015 wurde auch das Begriffspaar der „inkluisiven Exklusion“ und der „exklusiven Inklusion“ diskutiert, welches analytisch spannend ist, aber im Zusammenhang mit der hier gewählten Fragestellung weniger Sinn macht. Wie diese Lage von den betroffenen Flüchtlingen selbst erlebt wird, als Ausgrenzung oder auch als Schutz, müsste gezielt erhoben werden.

„in untergeordneter Art und Weise auf Stadt bezogen“. In kulturanthropologischen Kontexten schwingt die Konnotation des Subkulturellen, des der Hochkultur untergeordneten, aber Kritischen oder Widerständigen mit, die in Titel- und Themenwahl der Zeitschrift *sublurban* zum Ausdruck kommt. Auch im britischen und amerikanischen Englisch ist *suburbia* nicht nur mit eintönigen Lebensumständen, sondern auch der Rebellion dagegen konnotiert¹¹⁵. Darin unterscheidet sich das englischsprachige *suburbia* vom aus dem Lateinischen oder Englischen eingedeutschten „Suburbia“ der Planer_innen wie auch dem Alltagssprachlichen Begriff der „Vorstadt“. Beide werden hier synonym für „Räume von unspektakulärer Normalität“ (Hauser 2012: 31) – in der Regel außerhalb der Stadtmauern einer europäischen Stadt – verwendet.

Im vorhergehenden Kapitel wurden mit Bezug auf ein Diktum von Burgess Charakteristika von Großstadt thematisiert. Worin bestehen dementsprechend die Qualitäten von Vorstadt?

Während die Großstädte und ihre Zentren, Szeneviertel wie Brennpunkte, mit Bildern verbunden werden, haben Zwischenstadt, Peripherie oder Suburbia etwas „Unbestimmtes“ (Ipsen 2003: 197), werden auch als „gesichtslos“ bezeichnet. Sieverts spricht von „Raum ohne Namen und Anschauung“ (Sieverts 1999: 13). Suburbia kann damit „überall und nirgends“ sein, auch wenn sie lokale Ausprägungen aufweist, wie in Ipsens „Randbemerkungen“ deutlich wird:

Am ehesten begegnet man den Rändern in einer Stadt, die einem fremd ist. Hier sind die Wege noch nicht so vorgezeichnet: ein zufälliger Schwenk nach rechts, neben einer Brache ein zweistöckiges Wohnhaus, entlang einer Bahntrasse zwei drei kleine Gärten, ein verfallenes Stellhaus und ein verrostetes Fabriktor ohne Fabrik. Dann folgen zwei neu gebaute Wohnblocks neben einer Lagerhalle und der Hälfte eines Bauernhauses.

¹¹⁵ So wird in Liedtexten wie „*Suburbia*“ der *Petshop Boys* von 1986 auf gewaltsame Konflikte in Los Angeles und Großbritannien in den frühen 1980er Jahren Bezug genommen:

The song's primary inspiration is the 1984 Penelope Spheeris film Suburbia, and its depiction of violence and squalor in the suburbs of Los Angeles; in addition, the tension of the Brixton riots of 1981 and of 1985 hanging in recent memory led Neil Tennant of the duo to thinking about the boredom of suburbia and the underlying tension among disaffected youth that sparked off the riots at the least provocation.

(Wikipedia: Suburbia. (Song). URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Suburbia_\(song\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Suburbia_(song)), letzter Zugriff: 22.3.2017)

Auch die kanadische Indieband *Arcade Fire* bringt im titelgebenden Song ihres Albums „*The suburbs*“ 2010 diesen Aspekt mit ein:

The album's lyrical content is inspired by band members Win and William Butler's upbringing in The Woodlands, Texas, a suburb of Houston.[7] According to Win Butler, the album "is neither a love letter to, nor an indictment of, the suburbs – it's a letter from the suburbs".[8]

(Wikipedia: The Suburbs (album). URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/The_Suburbs_\(album\)](https://en.wikipedia.org/wiki/The_Suburbs_(album)), letzter Zugriff am: 22.3.2017)

In deutschsprachigen Kontexten von Planungswissenschaften, Kulturanthropologie und Alltagssprache ist der Begriff der Suburbia oder Vorstadt eher nicht mit Rebellion konnotiert. Beim Abgleich mit der Geschichte Lohbrügges fällt allerdings auf, dass sich die um KAP und KORA ausgetragenen Konflikte unter Jugendlichen im selben Zeitraum, den 1980er Jahren, abspielten. Die Konflikte der 1990er Jahre in Lohbrügge hatten eher eine national spezifische Ausprägung.

Liegt die fremde Stadt, die man durchstreift, nicht in Mitteleuropa, sondern im Süden Chinas, so ändern sich einige Elemente. Man findet kleine Werkstätten, die mehrstöckige Betten herstellen, neben einem Supermarkt, [der] an ein Reisfeld grenzt. An der schmalen Seite des Reisfeldes sieht man eine große Baustelle, zur Längsseite hin folgen kleine Hütten, dahinter wird der Blick durch drei postmodern gestylte Stadtvillen begrenzt. (Ipsen 2003: 197)

Mit konkret auf das Hamburger Umland bezogenen lokalen Ausprägungen setzt sich der Sozial- und Wirtschaftshistoriker und Volkskundler Norbert Fischer in „Die flüchtigen Orte. Räumlicher Wandel und autobiographisches Gedächtnis im 20. Jahrhundert“ (Fischer 2001: 363-376) auseinander und geht auf die subjektiv wahrgenommenen Veränderungen suburbaner Räume ein. Als Spielräume angeeignete Straßen und Landschaftsflächen müssen Neubaugebieten, Gewerbegebieten und dem Ausbau von Bundesstraßen dazwischen weichen. Topographische Elemente dieses Wandels sind erste Hochhäuser und Tankstellen am Straßenrand in früher ländlichen Orten:

Die fordistische Modernisierung zog eine räumliche „Zonierung“ und „Standardisierung“ nach sich³⁰. Es entstanden funktional aufgeteilte Räume, deren Erscheinungsbilder sich immer mehr ähnelten. Regionale Unterschiede wurden eingeebnet, die Komplexität des Landschaftsbildes reduziert.³¹

(Fischer 2001: 371)

Diese Topographie ist um die Sackgasse mit Einfamilienhäusern, die S- oder Regionalbahnhaltestelle und das Einkaufszentrum oder den Baumarkt auf der grünen Wiese zu ergänzen. Distanzen müssen vielfach mit dem Auto überwunden werden, weil geeignete Alternativen fehlen. Mit dem Schlagwort „Fordismus“ werden rationalisierte Wohn- und Lebensmodelle ebenso wie eine Raumaufteilung in funktionale Bereiche erfasst. Die fordistischen Wohn- und Lebensmodelle sind jedoch aktuell durch postfordistische gesellschaftliche Entwicklungstrends abgelöst worden, wie Menzl in „Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg“ insbesondere im Hinblick auf die Geschlechterverhältnisse im suburbanen Raum herausarbeitet (Menzl 2007: 182-221).

Charakteristisch für das Leben in Suburbia ist die Raumpraktik des Pendelns, also die Bewältigung längerer Strecken zwischen Wohnort, Arbeitsort und Freizeitstätten. Menzl analysiert in einem Kapitel zu „Alltagsarrangements und ihr enger Zusammenhang zu Lebenswürfen und lokalen Strukturen“ die Raumpraktiken junger Familien, in denen die Väter die Kinder teilweise morgens mit dem Auto fortbringen, ehe sie ihre Arbeitsplätze überwiegend, aber nicht ausschließlich in Hamburg aufsuchen, und die Mütter mit dem Auto Wegeketteln

zwischen Teilzeitstellen, Kinderbetreuungsstätten, Einkaufsstätten und den Ausübungsorten der Hobbies unterschiedlicher Familienmitglieder zurücklegen (Menzl 2007: 199-221). Pendeln ist jedoch nicht auf Familien beschränkt, wie im Rückblick dieses Interviewpartners deutlich wird, der befragt wird, wo er sich im Alltag aufhält:

Also, Gott, natürlich, wir sind ins Theater gefahren, selbstverständlich... Wir sind... Man ist auch mal ins Kino gefahren, ist ja auch ganz klar. Und ich bin natürlich... Als Student bin ich ja jeden Tag in Hamburg gewesen. [...] Wir haben aber auch hier [in Lohbrügge] gewohnt. Da fuhr man mit 'm Dampfzug dahin und denn mit der... achtzehn war die Straßenbahn vom Dammtorbahnhof nach Eppendorf. [...] Und ging denn wieder zurück. Das... gehörte ja zum täglichen Leben dazu, ja. [...] Aber in St. Georg, wie ich da gearbeitet hab, das sind ja auch immerhin sieben Jahre gewesen, da gehörte ja Hamburg auch dazu. [...] Das fiel mir ja auch immer auf: Wenn man nachmittags vom Lohbrügger Bahnhof guckte, kam ja alle Viertelstunde ein Dampfzug an, und da kam ja richtig eine Kolonne von Menschen, die die Johann-Meyer-Straße hochging und sich dann verteilte in Lohbrügge. [...] Also, alle diejenigen, die in Hamburg gearbeitet haben, kamen dann so... um fünf, sechs...[...] oder was weiß ich, kamen sie dann wieder zurück. Und morgens genau das Gleiche. [...] Also für viele war natürlich Bergedorf, Lohbrügge 'ne Schlafstadt. [...] Für Leute, die in der Stadt Hamburg gearbeitet haben. Nech.

(T. am 9.11.2012)

Auch wenn der Begriff Suburbia und die in diesem Zitat getroffenen Beobachtungen es implizieren, verlaufen nicht grundsätzlich alle Pendelbewegungen aus den Vorstadt in Richtung Hamburger Innenstadt und zurück. Morgens kommen beispielsweise Mitarbeiter_innen und Studierende der HAW am Bergedorfer Bahnhof an (Forschungstagebuch am 19.4.2011). Einige Interviewpartner_innen oder deren Familienmitglieder arbeiten in umliegenden Städten oder Gemeinden, wie dieser Interviewpartner, der Schwarzenbek meist mit dem Auto, selten auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufsucht:

Also ich fahr' ab und zu, aber... aber äh eher selten... Das mach ich eigentlich eher im Winterhalbjahr, fahr ich auch mit 'm Zug. Weil das ist ja das Schöne. Hier fährt ja der Regionalexpress nach Schwerin. [...] Die erste Haltestelle ist Schwarzenbek. Und mein Arbeitsplatz ist fünf Minuten vom Bahnhof. [...] Ich kann da also hier runter, der fährt zehn Minuten, hinfahren, aber der fährt halt nur, teilweise alle zwei Stunden. [...] Manchmal auch im Studentakt, das kommt drauf an. Der hat relativ oft Verspätung, muss man auch sagen. [...] Und von daher ähm... bin ich mit 'm Auto schon 'n bisschen flexibler unterwegs.

(Q. am 13.8.2012)

Die implizit im Begriff der Suburbia enthaltene Idee einer grundsätzlichen Abhängigkeit von der zentralen Stadt müsste für Lohbrügge also erst einmal durch das entsprechende Zahlenmaterial überprüft werden.

Festzuhalten in Bezug auf das Pendeln ist, dass es in Lohbrügge wenig Arbeitsplätze gibt und ein hoher Anteil seiner Bewohner_innen Arbeitsorte nicht fußläufig erreichen¹¹⁶ kann, sondern mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln aufsuchen muss. Pendeln ist also eine gängige Praxis der Lohbrügger Bewohner_innen. Auch wenn das eigene Auto für viele das günstigste Verkehrsmittel ist oder zu sein scheint, gibt es im Stadtteil mit dem Busnetz zwischen dem Bahnhof Bergedorf und der U-Bahnhaltestelle Mümmelmansberg sowie der S-Bahnhaltestelle Nettelnburg die Alternative eines öffentlichen Nahverkehrs, also weitere Verbindungen innerhalb und nach außen. Wie das Beispiel Henstedt-Ulzburg zeigt, ist das in Suburbia nicht unbedingt vorauszusetzen (Menzl 2007: 109; 112).

Menzls Studie hat die Lebensweisen junger Familien nach dem Umzug in die Vorstadt und deren Integration in die Gemeinde zum Thema¹¹⁷. Als wesentliche Aspekte eines „*suburban way of life*“, die sich durch die von ihm geführten Interviews ziehen, macht Menzl „Fokussierung auf Kinder“, „sublokale Orientierung“ auf Familie und Eigenheim, „Wohnort als Rückzugsort“ sowie „bauliche, lebenszyklische, soziale und normative Homogenität“ aus (Menzl 2007: 399-401). Dabei stellt sich die Frage, ob Familienzentrismus und lebenszyklische Homogenität nicht überbetont und der Auswahl des Samples geschuldet sind. Diese Auswahl, die dem Verfasser ermöglicht, bei den Interviews in die Tiefe zu gehen, führt auch dazu, dass die von ihm beschriebene Suburbia überwiegend eine der standardisierten Reihenhäuser und Eigenheime der Mittelschichtsfamilien ist. Die Unordnung und das zufällige Nebeneinander, die sowohl im obigen Zitat aus Ipsens „Randbemerkungen“ als auch im Zusammenhang mit „Wildnis“ im Zwischenstadt-Konzept (ausführlich: Vicenzotti 2011) anklingen, bleiben bei Menzl außen vor.

Die eingangs erwähnte Topographie (auf Augenhöhe), die sich auch im Bildmaterial des Kapitels „Henstedt-Ulzburg im Profil“ widerspiegelt (Menzl 2007: 61-126), ähnelt der Lohnbrügger. Und so bieten die Befunde Menzls zur Wahrnehmung Henstedt-Ulzburgs eine gute Ausgangsbasis für einen Vergleich

¹¹⁶ Inwieweit die Bewohner_innen zentraler Stadtteile wirklich diese Möglichkeit haben und auch nutzen oder ob auch die Grundidee eines Zentrums, dessen Bewohner_innen in der unmittelbaren Umgebung arbeiten, nicht eher Ideal als gelebte Realität ist, wäre außerdem noch zu klären.

¹¹⁷ Im Forschungsstand beschreibt er die wesentlichen „wissenschaftliche[n] Zugänge zur Suburbanisierung und zu suburbanen Räumen“. Suburbanisierung wird entweder als Prozess, als individuelle Entscheidung von Haushalten oder als planerische Herausforderung untersucht. Suburbia, die Vorstadt, wird als Struktur im historischen Wandel, als Schauplatz sozialer Prozesse oder wieder als planerisches Gestaltungsfeld erkundet (Menzl 2007: 17-39). Diese Themenfelder bezieht Menzl in seine Studie mit ein, aber sein Erkenntnisinteresse geht darüber hinaus. In der vorliegenden Arbeit war Suburbanisierung als Prozess im zweiten Kapitel ein Thema. An dieser Stelle geht es ebenfalls um Suburbia als Struktur und Schauplatz, mehr jedoch um die Lebensweisen der Menschen, die mit Lohnbrügge zu tun haben.

mit den Befunden zu Lohbrügge. Menzl führt „Funktionalität“, „Kinderfreundlichkeit“, „Vertrautheit“, „Lagegunst“, „Gesichtslosigkeit“ und „Leblosigkeit“ (Menzl 2007: 310-316) als wesentliche Wahrnehmungen auf. Diese Aussagen decken sich weitgehend mit denen der Interviewpartner_innen zu Lohbrügge. Der einzige Unterschied besteht in Bezug auf die Frage nach Kinderfreundlichkeit, der in den für diese Arbeit geführten Interviews selten thematisiert wurde¹¹⁸. Zwei um die 60jährige Interviewpartner_innen äußerten hingegen Überlegungen zu geeigneten Wohnformen fürs höhere Alter.

Auf den Aspekt der Gesichtslosigkeit wurde im Zusammenhang mit Funktionalität, Standardisierung und Austauschbarkeit im vierten Kapitel bereits eingegangen. Eine Kombination aus Funktionalität und Lagegunst erleben die meisten Interviewpartner_innen und umschreiben sie häufig mit dem erwähnten weitumfassenden „alles“. Auf die Frage danach, wie sie Lohbrügge beschreiben würde, antwortet beispielsweise diese Interviewpartnerin, die aus einem Dorf in der Türkei über die Vierlande nach dorthin kam:

Eigentlich äh Lohbrügge hat alles. [...] Äh für Jugendliche. [...] Für ältere Leute. [...] Auch so Mitte, sage ich mal, Mitte vierzig und sechzig. [...] Eigentlich Lohbrügge hat alles. Das ist wie unser eigene Zuhause, sag ich mal, für mich.
(U. am 16.7.2014)

Und eine andere Interviewpartnerin antwortet auf die Frage nach einer guten Adresse:

Ich finde, man wohnt eben phantastisch in Bergedorf. Wir haben hier ja alles. Wir haben jetzt ja auch ein neues Einkaufszentrum, das kleine. Man ist in 20 Minuten, wenn man will, im Zentrum, wir haben hier das wundervolle Landgebiet, wir haben hier die Sternwarte, die ganzen Bereiche Richtung Aumühle, also, ich, wir wohnen hier phantastisch, so äh... Von Hamburg selbst, mein Sohn, der wohnte dann in Eppendorf, das musste sein... und andere müssen unbedingt dann in Eimsbüttel wohnen, wohnt man sicher auch sehr nett. So, aber eben finde ich, begrenzt, man hat bestimmte Dinge, man kann gut alles erreichen, so Museen und Kultureinrichtungen, Veranstaltungen und hat den Isekai oder äh so was, ne. Aber da fehlt natürlich, was wir hier vor der Tür haben, das Landgebiet oder solche Sachen, ne.
(L. am 8.2.2012)

¹¹⁸ Das kann an der Zusammensetzung der jeweiligen Samples liegen: Während Menzl gezielt junge Familien befragt, enthält mein Sample keine jungen Eltern, sondern eine junge Ehefrau (noch) ohne Kinder, einige kinderlose mittleren Alters, und mehrere Interviewpartner_innen mit (fast) erwachsenen Kindern. Die Infrastrukturen für ein Leben mit Kindern sind in Lohbrügge mit zahlreichen Kindertageseinrichtungen, Schulen und dem Kinderkulturhaus kiku durchaus vorhanden. Zu der Frage, ob es auch als kinderfreundlich empfunden wird, äußert sich keiner der Interviewpartner_innen. explizit. Ob es als geeignet für ein Leben mit Kindern erlebt wird, hängt eher von den individuellen Wohnorten, Wohnungsgrößen und der Qualität der jeweils genutzten Einrichtungen ab. Bei der Wohnungssuche in der Vergangenheit waren Kinderfreundlichkeit und Fragen der Beschulung für einige Gesprächspartner_innen Motive, zum Zeitpunkt der Interviews spielen diese jedoch keine Rolle.

Die Lage Lohbrüggens ist für viele Interviewpartner_innen ein guter Kompromiss zwischen städtischem und vorstädtischem Leben. Auch dieses Ehepaar, das am Nordrand des Stadtteils wohnt, betont:

R: Und das ist *jetzt* das Wichtige, dass es alles erreichbar ist. [...] Und das finde ich eben halt auch... Das ist der... Das ist der große Vorzug [,] dass man... aus der... aus der Stadt fliehen kann. [...] Zum Beispiel b-... bin ich vor 'ner Woche sowas in Altona gewesen. Da ist natürlich *unglaublich* viel *Leben*, aber ich würde es nicht immer aushalten. [...] Ich finde so, wenn ich hier...

S: Da ist richtig viel Krach draußen.

R: ... wenn ich hier sitze, die Ruhe... Das finde ich gut, wenn man beides haben kann. [...] In zwanzig Minuten [...] im Leben sein kann, *aber* auch die Ruhe genießen.

(R. und S. am 19.8.2012)

Damit sprechen die Eheleute sowohl den Aspekt des Wohnortes als Rückzugsortes als auch den der Leblosigkeit, den Menzl erwähnt und den Jacobs in Bezug auf Großstädte problematisiert, an und vertiefen das:

R: Natürlich ist das 'ne andere Situation für uns [*im Vergleich zum Zeitpunkt als sie mit zwei Kindern im Grundschulalter ein Reihenhaus bezogen haben*]... Und das, was ich jetzt hier bemängeln würde, [...] ist das, dass einfach zu wenig Leben ist. [...] Das ist 'ne eindeutige Trabantenstadt. Das ist nich' mal 'ne Satellitenstadt, also. [...] Das ist... es gibt...

S: ... 'ne tote Schlafstadt!

R: [...] keine Kneipen, kein... keine Kultur. [lacht]

S: Nee, da muss man überall erst hinfahren.

R: Aber es ist... Und das ist jetzt das Wichtige, dass es alles erreichbar ist.

(R und S am 19.8.2012)

Auch der Aspekt der Vertrautheit wird von mehreren Interviewpartner_innen mit „gewohnte Umgebung“ (O. am 12.6.2012), „Dorf“ (N. am 23.4.2012) oder „sehr vertraute Umgebung.“ (P. am 26.7.2012) angesprochen. Dabei beziehen sie sich jeweils auf ihre konkreten Wohnorte zu unterschiedlichen Zeitpunkten, Straßenzüge in der Nachbarschaft und Menschen, die sie mit den Wohnorten in unterschiedlichen Lebensphasen in Verbindung bringen.

In Bezug auf die genannten Aspekte lassen sich Menzls Befunde zu einem *suburban way of life* auch auf Lohbrügge und seine Bewohner_innen übertragen. Die unterschiedlichen Arten von Homogenität, die er in einem Punkt als „bauliche, lebenszyklische, soziale und normative Homogenität“ der Nachbarschaften (Menzl 2007: 400) zusammenfasst, werden hier jedoch einzeln thematisiert.

Aufgrund der verschiedenen Bauphasen in Lohbrügge seit den 1930er Jahren und insbesondere in den 1960er bis 1980er Jahren und der Tatsache, dass Baugenossenschaften immer noch starke Akteurinnen sind, gliedert sich der

Stadtteil baulich in mehrere relativ homogen bebaute Quartiere wie die dunkelrot geklinkerten Doppelhäuser in der Riehlstraße, die Rotklinkerzeilenbauten im Kirschgarten, die Reihenhaussiedlungen um das Grüne Zentrum oder am Dorfanger Boberg oder die im Untersuchungszeitraum weiß-grau verputzten Zeilenbauten in der Grandkoppel. Diese liegen jedoch eng beieinander. Selbst in Lohbrügge-Nord befinden sich Reihenhaussiedlungen, Hochhausbau und Grundstücke mit Einzelhäusern in direkter Nachbarschaft, auch wenn sie insgesamt ein einheitliches Bild vermitteln mögen.

Im Kontext des dauerhaft angespannten Hamburger Wohnungsmarktes kommt es in den bestehenden Quartieren jedoch zu keiner lebenszyklischen Homogenität. Wie die Hoffnung auf eine homogene Nachbarschaft mit vielen jungen Familien in einer Reihenhaussiedlung Ende der 1980er Jahre enttäuscht wurde, schildert dieses Ehepaar:

R: Und äh... haben uns gedacht, für unsere Kinder... also das war... war ja... verhältnismäßig junge Familie mit zwei Kindern. Da müssen... in der Nachbarschaft auch irgendwie Kinder sein. [...] Das war eben halt einfach was Wichtiges. [...] Dann haben wir aber festgestellt äh, dass wenig kleine Kinder [hier] in dieser Reihenhaussiedlung sind. [...] Weil die '67 gebaut worden ist. [...] Da sind lauter Familien mit kleinen Kindern hingezogen. [...] Und die kleinen Kinder waren alle erwachsen. [lacht]

S: Die wenigen, die kleine Kinder hatten, die waren wie wir [1989] neu hinzugezogen. [...] Ne. Aber die Alteingesessenen, die hatten erwachsene Kinder, die schon außer Haus waren. [...] So wie bei uns jetzt.

(R. und S. am 19.8.2012)

Im Gegenteil weist der Stadtteil wie oben erwähnt statistisch sogar eine größere Heterogenität auf als der Hamburger Durchschnitt mit mehr jungen und deutlich mehr älteren Bewohner_innen. Beispielhaft ist die Reaktion dieses Ehepaares auf das Interviewfoto der Rotklinkerzeilenbauten mit Laubgängen zwischen Lohbrügger Landstraße und Marnitzstraße zu nennen:

R: Das ist 'n nettes Wohngebiet hier. [...] Sind so kleine... ganz kleine Wohnungen. Und... da ham wir auch schon mal gewohnt. [...] Das ist Marnitzstraße, Richard-Linde-Weg.

S: Da wohnt unser Sohn jetzt. [...]

R: Und es ist also... Studenten. [...] Weil es sind günstige Wohnungen... und äh... eben auch... ältere Menschen wohnen da viel.

S: Wohnbebauung '50er Jahre.

R: ... ist 'n Bille, also von der Baugenossenschaft Bergedorf-Bille, ist das.

(R. und S. am 19.8.2012)

Die soziale Zusammensetzung in den einzelnen Quartieren wurde für diese Arbeit nicht untersucht. Der Stadtteil insgesamt ist jedoch relativ heterogen – sowohl in Bezug auf die Herkunft als auch auf die Einkommensverhältnisse der

Bewohner_innen. Letztere liegen durchschnittlich im unteren und mittleren Bereich, wobei sich etwa im südlichen Teil Bobergs, in Heckkaten und um die Straße Höperfeld auch einige Gebiete mit Einzelhäusern befinden, die nur für eine obere Mittelschicht erschwinglich sind. Als ärmste Quartiere wurden bei der Bedarfsentwicklung für die Stadtentwicklung folgende benannt:

Im Hinblick auf statistische Kennwerte, die auf soziale Benachteiligung hinweisen, sind teilträumliche Konzentrationen in den statistischen Gebieten Billebogen, Lindwurm/Korachstraße und Grandkoppel/Mendelstraße festzustellen.

(Forum Oldenburg (Hg.) 2010: 11)

Eine soziale Homogenität ist in den einzelnen Quartieren Lohbrüggens also nur ansatzweise vorhanden. Normative Homogenität wurde im Rahmen der vorliegenden Fragestellung nicht untersucht, entspricht aber eher nicht meinem Eindruck.¹¹⁹

Viele Aspekte eines *suburban way of life* sind also auf Lohbrügge übertragbar und es ist wahrscheinlich, dass es vom Hamburger Zentrum aus wie auch von Großstadtforscher_innen als „*suburb which is still suburban*“ (Jacobs 1993: 22) wahrgenommen wird. Die Interviewpartner_innen, die in Lohbrügge wohnen, empfinden den Begriff „Vorstadt“ jedoch nicht als passend. Direkt danach gefragt, ob sie Lohbrügge als „Vorstadt“ bezeichnen würden, gibt es Abwehrreaktionen unterschiedlicher Art bei den Befragten. „Also Vorstadt von Hamburg? [...] Oder Vorstadt von Bergedorf?“ (L. am 8.2.2012) ist für die meisten die entscheidende Frage. Einige finden den Begriff eher für Boberg zutreffend, andere suchen nach einem ähnlichen:

Vorstadt von Hamburg. Könnte man so sehen, ja. [...] Also, Bezirk, Stadtrand. [...] Vor-... in gewisser Weise Vorort, ja. [...] Durchaus. Wobei des nichts... seh' ich durchaus nicht negativ, ne. Aber... ist tatsächlich so. Das hat mit dem Innenstadtbereich von, von Hamburg... auch mit Stadtteilen wie Eppendorf äh eher wenig zu tun.
(Q. am 13.8.2012)

Während einige Lohbrügge klar als Teil Hamburgs und nicht als suburban erleben, bevorzugen diejenigen, die den Begriff Vorstadt als treffend empfinden, dennoch

¹¹⁹ Beispielsweise werden auf den Sitzungen des Stadtteilbeirates von einigen Mitgliedern Vorbehalte gegen Menschen mit Migrationshintergrund und später Flüchtlinge geäußert, während andere diese mit Worten und im Fall der Flüchtlinge durch ihr Engagement unterstützen (Forschungstagebuch am 10.8.2011 und 18.3.2015). Auf den Wahrnehmungstouren kann ich gezielt ausgrenzende Handlungen eines Busfahrers gegenüber einer dunkelhäutigen Frau mit Krücken wie auch Unterstützung dieser Frau durch andere Fahrgäste beobachten (Forschungstagebuch am 4.1.2012). Ein weiteres Thema, das kontrovers diskutiert wird, sind Bänke im öffentlichen Raum, die personenabhängig als notwendige Sitzgelegenheiten für ältere Leute oder als Treffpunkte für Trinker und Drogensüchtige wahrgenommen werden (Lawetz-Stiftung/Bezirksamt Bergedorf 2012:10).

„Schlafstadt“ (O. am 12.6.2012; R. und S. am 19.8.2012; T. am 9.11.2012) oder „Vorort“:

„Vorstädte“ hätte ich jetzt nicht gesagt. [...] „Vororte“ äh, aber der Begriff ist ja vielleicht synonym? Äh... ob „Vorstadt“... „vor der Stadt“ ist natürlich vielleicht sogar treffender noch als „Vorort“, aber ich mag den „Vorort“ eher. (O. am 12.6.2012)

Die Topographie Lohbrüggens ähnelt der anderer norddeutscher Vorstädte, wie beim Vergleich des Bildmaterials mit dem bei Fischer oder Menzl auffällt (Fischer 2001; Menzl 2007). Infolgedessen wird es als ähnlich funktional, vertraut, günstig gelegen, gesichtslos und leblos wahrgenommen. Entfernungen sind so groß, Einkaufsmöglichkeiten lokal eingeschränkt und so wenige Arbeitsplätze vor Ort vorhanden, dass Bewohner_innen pendeln müssen. Die Infrastrukturen in Form von Wege-Netzen für unterschiedliche Verkehrsmittel sind hierfür jedoch deutlich besser ausgebaut als im suburbanen Raum. Das Erleben des Wohnortes als Rückzugsortes äußert sich etwa in der positiven Bewertung des „Grüns“ in und um Lohbrügge und der Tatsache, dass Bewohner_innen den Begriff „Schlafstadt“ als passend und im Unterschied zur „Vorstadt“ nicht als abwertend empfinden. Die verschiedenen Lohbrügger Quartiere sind zwar baulich recht homogen, aber eine soziale Homogenität ist nicht gegeben. Und in Bezug auf die lebenszyklische Zusammensetzung ist der Stadtteil mit einer Tendenz zur Überalterung sogar deutlich heterogener als der Hamburger Durchschnitt.

5.2.4 Suburbane Merkmale und doch...

Lohbrügge weist zwar zahlreiche suburbane Merkmale auf und kann vom Hamburger Zentrum aus gesehen eindeutig als „Vorstadt“ bezeichnet werden, aber das Lebensgefühl der Menschen, die mit dem Stadtteil zu tun haben, trifft der Begriff nur ansatzweise. Diese Frau, die in, mit und über Lohbrügge arbeitet, zögert mit der Verwendung des Begriffs „Vorstadt“:

Für mich, also ich bin ja nicht Stadtplanerin oder so und von daher ist das eher eine subjektive Aussage und ich äh... ja, Vorstadt könnte man schon sagen, aber es hat ja eben, ganz Bergedorf hat ja so was Kleinstädtisches. Also es hat schon mehr ein Zentrum als... als jetzt, was man so typischerweise als Vorstadt oder so bezeichnet. (K. am 11.10.2011)

Die im vorangehenden Unterkapitel vorgestellten Konzepte und Begriffe einer Stadtforschung, die sich implizit als Großstadtforschung versteht, sind hilfreich, um aus einer immer implizit metrozentristischen Außenperspektive Lohbrüggens Position in Hamburg zu verstehen. Ein direkter Zusammenhang zur Innenperspektive, zum Lebensgefühl vor Ort, lässt sich damit jedoch nicht

herstellen. Über die Begriffe Zwischenstadt, Peripherie und Suburbia jedoch konnten wesentliche Charakteristika Lohbrüggens schärfer herausgearbeitet werden. In Siedlungskontexten lässt sich Lohbrügge nicht als Zwischenstadt, als ein Gewebe zwischen Stadt und Land bezeichnen, sondern eher als eine Siedlungsvariante zwischen Stadt und Vorstadt. Das Begriffspaar von Zentrum und Peripherie ist auf verschiedenen Ebenen zu verstehen. Im Hamburger Stadtgebiet ist Lohbrügge gleichzeitig Stadtrand – aus dem Zentrum gesehen – und Standort mit der Lagegunst einer mittleren Entfernung – aus Sicht seiner Bewohner_innen. Abhängig von den verschiedenen Wegenetzen und Zugängen zu städtischen Leistungen werden Distanzen hergestellt, die in unterschiedlichen Zeiträumen bewältigt werden können. Sozialräumlich ist gebietsweise Marginalisierung im wörtlichen wie auch im übertragenen Sinne zu beobachten. Weder in den Interviews noch in Form teilnehmender Beobachtung lässt sich ein *urbanism as a way of life* feststellen. Vielmehr werden in den Interviews zahlreiche Aspekte eines *suburban way of life* betont und mit der Bezeichnung „Schlafstadt“ aufgenommen. Trotzdem passt der Begriff „Vorstadt“ für die Menschen, die mit Lohbrügge zu tun haben, nicht ganz.

Damit bleibt die Eingangsfrage danach, als was für eine Art von Stadt-Raum Lohbrügge erlebt und klassifiziert wird, vorläufig ungelöst.

5.3 Mittelstädtische Urbanität einer Großstadt? Lohbrügge in der „Stadt“ Bergedorf

Und... und insofern sind wir [*in Bergedorf*] mit 130.000 [*Einwohner_innen im Bezirk*], sind wir größer als die Stadt Schwerin und die ist Hauptstadt von Mecklenburg-Vorpommern. [*lacht*] [...] Ja, ja, nech. [*lacht*] Trotzdem sind wir nur'n Bezirk.
(T. am 9.11.2012)

Über die Städte und Stadtteile, die in den Interviews als Referenzgrößen genannt werden, werden implizit Zuordnungen Lohbrüggens erkennbar.

Zum einen hat der Stadtteil als solcher für die meisten Interviewpartner_innen eine geringe Bedeutung. Sie bezeichnen sich implizit wie mit dem „wir“ oben oder explizit als „Bergedorfer_innen“, wie dieser Interviewpartner, der nach achtzehn Jahren in der Mietwohnung in Lohbrügge mittlerweile in einem Reihenhaus in Neu-Allermöhe wohnt: „Also ich als... Ich betrachte mich eigentlich seit 35 Jahren [*a/s*] Bergedorfer. [...] Es gibt eigentlich in Bergedorf nichts, was ich nicht kenne.“ (U. am 16.7.2014). Der Fokus der Verfasserin auf Lohbrügge als Stadtteil entspricht nicht dem der Interviewpartner_innen. Nur ein Teil von ihnen sieht sich konkret für

„Lohbrügge“ zuständig. So erklärt beispielsweise ein Interviewpartner, der nach seinem ehrenamtlichen und politischen Engagement für den Stadtteil befragt wird:

Naja. Äh... Äh... Ich sag mal, ehrenamtliche und ich würd auch sagen politische Arbeit, jetzt nicht parteipolitisch, sondern wirklich engagiert, die Polis, in der ich lebe [...] bezieht sich nicht nur auf Lohbrügge – Das wär ein bisschen eng gesehen. – [...], sondern auf Bergedorf insgesamt. Also, das war... aber auch viel Lohbrügge dabei, das liegt eben daran, dass ich hier wohne, dass ich hier arbeite, aber geht eben doch deutlich auch über Lohbrügge hinaus.

(O. am 12.6.2012)

Das „Lohbrügge“, für das sich einige der Interviewpartner_innen und einige im Stadtteilbeirat vertretene Menschen und Organisationen zuständig fühlen, ist unterschiedlich gefasst. Institutionell sind für „Lohbrügge“ etwa die Politiker_innen verschiedener Parteien zuständig, wobei dabei auch der Zuschnitt der Wahlkreise eine Rolle spielt und „Lohbrügge“ im Unterschied zu „Boberg“ definiert (M. am 7.3.2012). Im Untersuchungszeitraum kümmert sich das Stadtteilbüro um ein „Lohbrügge“, das in den Grenzen des RISE-Projektgebietes „Lohbrügge-Ost“ zu bleiben hat, wie bei Verhandlungen über die Finanzierung verschiedener Projekte deutlich wird (u.a. Forschungstagebuch am 9.11.2011). Als explizit „Lohbrügger“ Institutionen verstehen sich beispielsweise der „Bürgerverein Lohbrügge“ oder die freiwillige Feuerwehr, die jeweils ein Boberger Pendant haben, und der Sportverein „VfL Lohbrügge“.

Zum anderen ist nicht nur die Selbstbezeichnung als „Bergedorfer_in“, die auch von Interviewpartner_innen verwendet wird, in den Interviews präsent, sondern auch Institutionen, die Bergedorf im Namen tragen. Und fast alle Interviewpartner_innen machen darauf aufmerksam, dass in dem Satz „Ich geh‘ in die Stadt.“ mit „Stadt“ das Bergedorfer Zentrum gemeint ist (u.a. Forschungstagebuch am 11.1.2012). In historischer Perspektive ist der heutige Stadtteil Bergedorf tatsächlich eine Stadt, wenn auch keine eigenständige, sondern eine mehrere Jahrhunderte lang von Lübeck und Hamburg und seit 1860 Jahren nur noch von Hamburg abhängige Stadt.

So schizophren das ist, immer die Unterscheidung zwischen dem... der Stadt Bergedorf und dem Stadtteil... dem Bezirk Bergedorf, na... [...] Also da geht das sicherlich bei manchen durcheinander.

(O. am 12.6.2012)

Bei Analyse der Interviews fällt auf, dass die Interviewpartner_innen zwar den Verwaltungsbegriff „Bezirk“ verwenden, im allgemeinen Sprachgebrauch aber vor allem „Stadt“ und „Landgebiet“ dieses Bergedorfs unterscheiden. Zu dieser „Stadt Bergedorf“ gehört sowohl von der Siedlungsstruktur als auch vom Angebot an

städtischen Institutionen her auch Lohbrügge. Wie wird nun aber diese „gefühlte Stadt“ erlebt und beschrieben?

Über die Ähnlichkeit der Forschungslücke hinaus sind auch die inhaltlichen Befunde von Schmidt-Laubers Forschungen zur Mittelstadt (Schmidt-Lauber 2009; 2010, 2018, 2018a) für die vorliegende Arbeit von Interesse.

Sukzessive versucht Schmidt-Lauber zunächst im Kontext eines Seminars in Göttingen und anschließend im Rahmen einer wissenschaftlichen Tagung die Spezifika mittelstädtischen Lebens zu verstehen und die Mittelstadt als Bestimmungsgröße kulturanthropologischer Stadtforschung neben der Großstadt einzuführen (Schmidt-Lauber/Baerwolf (Hg.) 2009; Schmidt-Lauber 2010 (Hg.)). Während der einführende Beitrag „Fokus Mittelstadt. Zugänge und Merkmale“ überwiegend auf empirischem Material wie Feldnotizen beruht (Schmidt-Lauber 2009: 9-32), ist der sehr ähnliche Beitrag „Urbanes Leben in der Mittelstadt. Kulturwissenschaftliche Annäherungen an ein interdisziplinäres Forschungsfeld“ stärker theoriegesättigt (Schmidt-Lauber 2010: 11-36). Hintergrund ihrer Argumentation für die Mittelstadt als lebensweltlich gefasste Kategorie kulturwissenschaftlicher Stadtforschung bildet ihr eigener Aufenthalt in der statistischen Großstadt und „gefühlten Mittelstadt“ Göttingen. Im Kontext des Seminars wird diese Stadt von den Student_innen in relationalen und einschränkenden Begriffen beschrieben:

Wiederholt wurde die Stadt [Göttingen] mit relationalen Begriffen wie ‚zwischen‘ und ‚Mittelmäßigkeit‘ bzw. als ‚ein bisschen von allem‘ betitelt [...]. Dabei zeigte sich, dass der biographische Hintergrund die Perspektive auf Göttingen maßgeblich prägte, je nachdem ob die Studierenden aus ländlichen Gebieten oder Dörfern, aus Klein- oder Mittelstädten oder -seltener - aus Großstädten kamen. Mehrheitlich zeigte sich unter den Studierenden dieses und anderer Seminare eine Wohn- und Lebenszufriedenheit mit der Wahl des Studienortes und aktuellen Lebensmittelpunktes, der an den jeweiligen biographischen Erfahrungskontexten bemessen wurde: Für den Berliner war Göttingen ‚angenehm überschaubar‘ und heimelig, für die Studentin aus einem Dorf im Eichsfeld ‚aufregend vielfältig und groß, aber nicht zu groß‘. Ein auch in unseren Erhebungen immer wieder genanntes Kennzeichen und Plus der Stadt bildete die zentrale Lage innerhalb Deutschlands und vor allem die Möglichkeit, die Stadt leicht zu verlassen.

(Schmidt-Lauber 2009: 19-21)

In diesem Zitat geht es um ein Stadtleben zwischen Großstadt und Kleinstadt, die Überlappung und Gleichzeitigkeit großstädtischer und kleinstädtischer Merkmale. Als weitere Spezifika mittelstädtischer Urbanität identifiziert Schmidt-Lauber Überschaubarkeit, zufällige Begegnungen auf der Straße, eine mittlere Bevölkerungsdichte, das Fehlen vollständig ethnischer Nachbarschaften, geringe

Kontraste, weniger dichte Wege-Netze des öffentlichen Nahverkehrs¹²⁰, die flexible Nutzung eines Verkehrsmittelmixes, eine höhere (zumindest wahrgenommene) Sicherheit und geringere Kriminalität sowie ein weitaus besseres Eigen- als Fremdimage¹²¹. Im Selbstbild werden Mittelstädten die Eigenschaften "Kinderfreundlichkeit", "hohes Wohnniveau", "gute Erholungsqualitäten in der näheren Umgebung", "vergleichsweise differenziertes kulturelles Angebot", "geringer wahrgenommene Umweltbelastung" und "weitaus geringere Kriminalität" zugeschrieben (Schmidt-Lauber 2009: 25). Der Ausgangsgedanke eines „Mittelstadthabitus“ im Sinne Lindners wird von Schmidt-Lauber jedoch wieder verworfen. Von dem Faktor „Kriminalität“ abgesehen, auf den im dritten Kapitel eingegangen wurde, decken sich diese Wahrnehmungen mit denen meiner Interviewpartner_innen und den in anderen Kontexten gemachten Beobachtungen. Eine Interviewpartnerin bezeichnet Lohbrügge als „kleinstädtisch“, was sie an „kleinen Häuschen“ und „Kopfsteinpflasterstraßen“ festmacht, die es neben den Großwohnsiedlungen „auch“ gibt. (K. am 11.10.2011). Eine Ehepaar charakterisiert es als „einigermaßen zentral“ (U. am 16.7.2014) und beschreibt das Leben als „wie ‘n Stadtleben“ (V am 16.7.2014). Und einer fasst zusammen: „Es ist alles [...] da, was man braucht“ (O. am 12.6.2012).

Auch in diesen Aussagen schwingt eine leichte Einschränkung mit. Eine Überschaubarkeit des gemeinsamen Zentrums von Bergedorf und Lohbrügge nehme ich ebenso wahr. Zufällige Begegnungen kann ich in den Fußgängerzonen des gemeinsamen Zentrums wie auch am Bahnhof immer wieder beobachten. Unabhängig voneinander gefundene Interviewpartner_innen kennen einander oder Menschen, die in den von mir fotografierten Häusern wohnen.

Rolf Lindner kommt es zu, in seinem Beitrag „Maß und Mitte“. *Middletown revisited* das Verhältnis von der Mittelstadt als Kategorie und dem eigenen Charakter unterschiedlicher Städte auszuloten (Lindner 2010). Diese Problematik – das Verhältnis zwischen dem, was sich verallgemeinern lässt und individuellen Prägungen – gilt auch für Lohbrügge, welches in der vorliegenden Arbeit gleichzeitig beispielhaft als unauffälliger Stadtteil aus Perspektive Hamburgs wie auch aus Perspektive der Stadtforschung und als ein konkreter Ort mit einer individuellen Geschichte und historisch gewachsenen Strukturen behandelt wird.

¹²⁰ Der Aussage bezüglich der Netze und Frequenzen des öffentlichen Nahverkehrs in Mittelstädten würde ich generell zustimmen. In Einzelfällen – hier zeigt sich die von Lindner aufgezeigte Problematik von Kategorie und individuellem Charakter von Städten – widerspricht sie jedoch meinen Erfahrungen in verschiedenen Mittelstädten und Großstädten, in denen ich gelebt habe.

¹²¹ Die Frage ist auch: Gilt für Eigen- und Fremdimage nicht dasselbe in Bezug auf Stadtviertel?

In Bezug auf Mittelstädte als Kategorie bezieht sich Lindner auf die Raumordnung nach Walter Christaller:

Der Begriff [der *Mittelstadt*] steht aber auch [neben der *Gemeindestatistik*] im Bezug zur Zentren-einteilung in der Raumordnung, aus deren Perspektiven sich Mittelstädte häufig als Mittelzentren erweisen. Nach dem System der zentralen Orte des Geographen Walter Christaller werden in der Wirtschaftsgeographie als Mittelzentren zentrale Orte der mittleren Stufe bezeichnet. Zentrale Orte haben in der Terminologie von Christaller einen 'Bedeutungsüberschuss', das heißt, dass sie mehr Dienste anbieten als für die Bewohner des Ortes allein vonnöten wären. Mittelzentren haben also eine Versorgungsfunktion für die umgebende Region; sie bilden Anlaufpunkte für die Versorgung mit Dienstleistungen, Infrastrukturangeboten und Waren des besonderen Bedarfs, die durch die umgebenden Unterzentren nicht abgedeckt werden kann. Dazu gehören insbesondere weiterführende Schulen, Berufsschulen und Volkshochschulen; Krankenhäuser und Fachärzte; Anwälte, Notare und Steuerberater; kulturelle Einrichtungen wie Kino, Theater, Bibliotheken; Sporteinrichtungen wie Schwimmbäder, Mehrzweckhallen und Stadien. Heute wird auf den Internetseiten diverser Mittelstädte auf die Funktion als Mittelzentrum hingewiesen. Diese Aufgabe ist es, die den Bahnhof beziehungsweise Busbahnhof als regionales Verteilerzentrum gerade für Mittelstädte so zentral macht.

(Lindner 2010: 37-38)



Abbildung 146: Busliniennetzplan Bergedorf (zitiert nach Auf nach Bergedorf! 2015)

All das trifft auf die „Stadt Bergedorf“ zu, ihr fehlt es allein an politischer Bedeutung. Im Kontext dieser Stadt befinden sich in Lohbrügge Polizeiwache und Feuerwehrwache, Parkplätze und Parkhäuser, Arbeitsamt, Volkshochschule, Fachhochschule, sämtliche Schulformen, Kino, Bücherhalle, Ärztezentrum, eines

der beiden Krankenhäuser, der größte Marktplatz, mehrere Parkanlagen, das Naturschutzgebiet mit Segelflughafen und an der Grenze zu Bergedorf der Bahnhof. Damit ist es Standort einer ganzen Reihe städtischer Einrichtungen, deren Fehlen oder Schließungen sich für ländliche Regionen häufig als kritisch erweisen.

Um Lohbrüggens Position in diesem „Stadtgebiet“ zu verstehen ist zu ergänzen, dass hier die funktionalen Einrichtungen überwiegen. Die repräsentativen und symbolisch aufgeladenen Einrichtungen Bergedorfs, die von den Interviewpartner_innen hervorgehoben werden wie das Rathaus, das Schloss mit Museum, die Sternwarte, die prestigeträchtige Hansa-Schule, verschiedene Theater, die als historisch wahrgenommene¹²² Fußgängerzone und Kirche St. Petri und Pauli liegen im Stadtteil Bergedorf. In der wirtschaftsgeographischen Perspektive Christallers, die Lindner hier aufgreift, findet das Gefühl der Interviewpartner_innen für die „Stadt Bergedorf“ Entsprechung.

Auffällig ist, dass dieser wirtschaftsgeographischen Perspektive ein abgestuftes Zentralitätsmodell zugrunde liegt, anders als in dem im dritten Kapitel beschriebenen kulturanalytischen Modell von Zentralität und Peripherie¹²³. Weiterhin wird so eine Dimension von Stadt deutlich, die in der kulturanthropologischen Großstadtforschung in Vergessenheit geraten zu sein scheint, nämlich Stadt im Verhältnis zum Umland und aus Perspektive des Umlandes. Auch der Verfasserin der vorliegenden Arbeit ist sie nur eine Bemerkung am Rande wert:

Generell fällt mir auf, dass viele der hier [*in der Bibliothek des Museums für Bergedorf und die Vierlande als Heimatforscher_innen*] Engagierten Bergedorf in Konkurrenz oder abgegrenzt zu Hamburg sehen und eher Verbindungen zum Umland „dem Lauenburgischen“, „Stormarn“ ziehen. Der Mann, mit dem ich mich am Kopierer unterhalten habe, meinte, dass viele Zusammenschlüsse wie Rahlstedt und Wandsbek, die dem Großhamburggesetz vorausgingen, mit dem Ziel geschahen, Hamburg die Stirn zu bieten.

(Forschungstagebuch am 24.1.2012)

¹²² Der Ausdruck „historische Fußgängerzone“ kann hier nicht verwendet werden, da teilweise starke Eingriffe in die bauliche Struktur erfolgten und Gebäude abgetragen und andere Stellen versetzt wurden. Ein besonders anschauliches Beispiel dafür stellt die aus dem Kontext ihres eigentlichen Straßenzuges gerissene und an anderer Stelle rekonstruierte Willersche Kate dar (Kultur- und Geschichtskontor 2012: 186).

In der Wahl des Titels der gesamten Publikation als „Stadtgeschichte“ und des Kapitels („Stadtteil“) wird der Verlust an Eigenständigkeit Bergedorfs als seit 1937 der Stadt Hamburg untergeordnetem Bezirk deutlich. Mit „Stadt“ sind hier anscheinend wieder die städtisch besiedelten Teile des Bezirks gemeint, denn in dem Kapitel wird auch auf „neue Stadtteile“ wie Lohbrügge-Nord, Neuallermöhe und Bergedorf-West eingegangen.

¹²³ Auch Schmidt-Lauber unterwirft sich letztendlich diesem kulturwissenschaftlichen Zentralitätsbegriff, wie etwa der gewählte Kartenausschnitt – Göttinger Stadtzentrum und direkte Umgebung – zeigt (Schmidt-Lauber/Baerwolf (Hg.) 2009: 2).

Die „Stadt Bergedorf“ ist nicht nur für die Bewohner_innen des Bezirks Mittelzentrum, sondern auch für die aus dem Umland. Das fällt mir bei Wahrnehmungstouren während der Schleswig-Holsteiner Schulferien daran auf, dass Familien mit größeren Kindern unterwegs sind (Forschungstagebuch am 17.4.2014), und auch noch etwas prägnanter, als ich mit meiner eigenen Familie das Seifenkistenrennen in Lohbrügge besuche, welches zeitgleich mit dem Herbstmarkt in Bergedorf stattfindet:

Wir schauen ein, zwei Probeläufe [*des Seifenkistenrennens*] an und machen uns dann auf den Weg, um irgendwo etwas zu essen. Die Alte Holstenstraße ist relativ ruhig. Ein paar Läden bereiten die Sonntagsöffnung ab 13 Uhr vor, manche werden aber auch komplett geschlossen bleiben. Auf der Straße sind zwar ein paar Menschen, eher im Rentenalter und überwiegend in entspanntem Tempo unterwegs. Auf der anderen Seite der Gleise wandelt sich das Bild. Wo die Alte Holstenstraße wieder zur Fußgängerzone wird, ist es rappellvoll. Hier findet ein Herbstmarkt statt mit regionalen und kunsthandwerklichen Produkten. Außerdem sind mehrere historische Traktoren aufgestellt. Davor drängen sich die Menschen. Das hier hat auch wirklich kaum Großstadt-Anmutungen, eher wie ein herbstlicher Höhepunkt in einer Kreisstadt. Im Gewimmel sieht man vor allem Familien und ältere Menschen – Teenager fehlen. Wir essen bei [...] einem [I]taliener mit rosa getünchten Wänden Pizza. Auf dem Rückweg nach Lohbrügge gibt es noch ein Eis auf die Hand.

(Seifenkistenrennen im Leuschnerpark, Forschungstagebuch am 28.9.2014)

Die Perspektive auf Bergedorf mit Lohbrügge als Mittelzentrum des Umlandes mit Bedeutungsüberschuss ist nicht die der vorliegenden Arbeit, welche sich als Beitrag zur Großstadtforschung versteht. Doch um das Lebensgefühl vor Ort und die Zuordnung als Stadt-Raum verstehen zu können, ist sie wichtig und zeigt eine weitere Einschränkung einer Großstadtforschung, die nur vom (Ober)Zentrum her gedacht ist, auf. In mehreren informellen Gesprächen erzählen mir Menschen, die in Orten im Umland aufgewachsen sind, davon, wie sie als Jugendliche in Bergedorf und Lohbrügge ausgegangen sind – wie eine Kollegin aus dem Buchhandel, die aus Wentorf stammt.

Sie erwähnte das Kino und eine Disko namens „Indiana“, wenn ich mich richtig erinnere. Ansonsten war Lohbrügge ein Ort, „wo man wohnte und sonst nichts weiter“. In ihrer Wahrnehmung hat sich der Stadtteil seither negativ entwickelt.

(Forschungstagebuch am 28.9.2014)

Für diese früheren Jugendlichen aus dem Umland, die heute Ende 20 bis Mitte 40 Jahre alt sind, war Lohbrügge ein Ort zum Ausgehen und Feiern¹²⁴.

In Bezug auf die Mittelstadt als Kategorie, formuliert Lindner weiter:

Man könnte die Vermutung äußern, dass die ‚Mittelstadt‘ die idealtypische (deutsche) Stadt bildet. Die Mittelstadt ist, per definitionem, eine mittlere Stadt, weder zu groß noch zu klein, von ‚mittlerer Dichte‘, was ein Wohnen mit geringen Verdichtungseffekten und eine Vielzahl an Nutzungen möglich macht, ausgewogen, wie gesagt wird, und das heißt zugleich harmonisch und durchdacht, die ‚goldene Mitte‘ und das ‚rechte Maß‘, bemüht, nicht aus dem Rahmen zu fallen, was nicht zuletzt für die Architektur gilt, Ort und Hort der ‚mittleren Kultur‘ und des ‚mittleren Geschmacks‘, durchschnittlich, aber auch, oder gerade deshalb repräsentativ.² Die Mittelstadt ist gewissermaßen der Mittelwert unter den Städten und als solcher nicht nur interessant für politische Umfragen, die versuchen, die Befindlichkeit der Bevölkerung zu eruieren, sondern auch und vor allem für die Konsumforschung.

(Lindner 2010: 39)

Auf einen Zusammenhang zur Konsumforschung, den Lindner in „Maß und Mitte“ erwähnt, verweist auch ein Interviewpartner, der Geographie studiert hat und in der Grundschule Sachunterricht gibt, am Rande des Gesprächs:

Er bezeichnet die Betriebe im Gewerbegebiet als „Weiße Industrie“, wo also keine qualmenden Schloten standen, und erwähnt, dass der Bezirk Bergedorf in vieler Hinsicht prototypisch für den bundesdeutschen Durchschnitt ist, was dazu führte, dass Großunternehmen, die einen Markteintritt erwägen, wie etwa Pizza Hut, hier die erste Filiale eröffnen.

(Forschungstagebuch am 19.8.2012)

Bergedorf mit Lohbrügge wird also von der Konsumforschung als prototypisch und als „Laboratorium“ (Schmidt-Lauber 2009: 13¹²⁵) nicht für die Metropole Hamburg, sondern für den Durchschnitt der Bundesrepublik Deutschland gesetzt. Im Kontext des Interviews mit der Leiterin des Stadtteilbüros fallen die Begriffe „Mittelständler“ und „Mittelschicht“, als es darum geht, dass die Projektgebiete der Stadtteilentwicklung so zugeschnitten werden, dass eben nicht nur Bedürftige im

¹²⁴ Im Unterschied dazu berichten mir etwa zwei Studentinnen der HAW, die in Neu-Allermöhe beziehungsweise Hoheluft wohnen und am „Campus Bergedorf“ studieren, in den explorativen Interviews, davon, dass sie auf der Schanze oder in St. Pauli ausgehen (H und I am 19.4.2011).

¹²⁵ Mit Bezug auf Robert Ezra Park führt Schmidt-Lauber aus:

ROBERT EZRA PARK, einer der führenden Vertreter der Chicago School, begriff die Großstadt in dieser Hinsicht als pars pro toto für die moderne Gesellschaft, als „Laboratorium“ modernen Lebens, in dem exemplarisch gesellschaftliche Transformationsprozesse zu beobachten und zu studieren seien (Park 1967).

(Schmidt-Lauber 2009 :13)

An dieser Stelle werden die verschiedenen Ebenen deutlich, die für Orte Bedeutung haben, im Falle Lohbrüggens der Bezirkskontext und der nationale Rahmen der Vorwendezeit, die in diesem konkreten Beispiel eine größere Rolle spielen als die Zugehörigkeit zur Stadt Hamburg.

Gebiet wohnen, sondern auch diejenigen, die als Helfer_innen in Frage kommen (K. am 11.10.2011).

In den Interviews werden zahlreiche Mittel- und Kleinstädte erwähnt. Mehrere Interviewpartner_innen erwähnen Verbindungen nach Reinbek und Wentorf oder haben dort sogar schon gewohnt. Positiv beziehen sie sich vor allem auf Lübeck oder Lüneburg, an das sich auch die Verfasserin beim ersten Besuch in Bergedorf erinnert fühlte. Während auch Schmidt-Lauber mit dem Titel „Mittelstadt. Urbanes Leben *jenseits* der Metropole [*Hervorhebung durch die Verfasserin*]“ unfreiwillig die Metropole als die eigentliche Stadt bestätigt (Schmidt-Lauber 2010), ist die Sichtweise vieler Interviewpartner_innen eine andere. Auf die Frage nach seinem Herkunftsort in Franken präzisiert dieser Interviewpartner:

Bamberg direkt. [...] Bamberg Stadt. [...] Sehr schön und auch jetzt nicht *ganz* klein und auch 'ne Uni-Stadt, also bisschen... die gewisse Offenheit gab's da schon auch immer. [...] Aber natürlich hatte ich 'n Kulturschock, als ich nach Hamburg kam.

(Q. am 13.8.2012)

Im einführenden Zitat wurde das Missverhältnis zwischen Größe – statistischer Großstadt – und politischer Bedeutung Bergedorfs – als dem Stadtstaat Hamburg untergeordneter Bezirk – thematisiert. Der in der letzten Interviewfrage genannte Begriff der „Vorstadt“ wird von den Interviewpartner_innen als abwertend verstanden und abgelehnt, während sie den der „Schlafstadt“ von sich aus aufbringen. Außer dem statistischen Hinweis kommt in keinem der Interviews ein Verständnis Lohbrüggens oder Bergedorfs als Großstadt zum Ausdruck. Dass Lohbrügge aber überhaupt Stadt ist, wird zu keinem Zeitpunkt in den Interviews in Frage gestellt.

Das Lebensgefühl in Lohbrügge, welches konzeptuell wie auch in der Wahrnehmung der Menschen vor Ort als Großstadt unsichtbar bleibt, treffen am ehesten Konzepte zur Vorstadt gemeinsam mit dem Mittelstadt-Konzept Schmidt-Laubers für die „Stadt“ Bergedorf. Dabei erweist sich diese Wahrnehmung der „Stadt“ Bergedorf, die sich von der politischen Einteilung unterscheidet, als konzeptionelle Problematik der vorliegenden Arbeit: Während in den Kapiteln zu Großstadt, Zwischenstadt, Peripherie und Vorstadt Lohbrügge als Stadtteil Hamburgs untersucht werden konnte, wird ein zweifacher Ebenenwechsel notwendig und rückt Lohbrügge als Teil einer gefühlten „Stadt“ Bergedorf sowie als prototypisches Beispiel für westdeutsches Alltagsleben in den Blick.

5.4 Als Großstadt unsichtbar: Zwischen Schlaf- und Mittelstadt

Im vorliegenden Kapitel ging um die städtische Qualitäten Lohbrüggens und darum, wie diese materiellen Gegebenheiten erfasst und gedeutet werden – durch Konzepte der Stadtforschung und im Sprachgebrauch der Menschen, die mit Lohbrügge zu tun haben. Verschiedene Konzepte überwiegend soziologischer (!) Großstadt-Forschung tragen zu einem Verständnis von Lohbrüggens relationaler Position im Kontext der Großstadt Hamburg bei, nicht jedoch zu einem Verständnis für das Lebensgefühl vor Ort. Als Großstadt wird Lohbrügge weder von der kulturalanthropologischen Stadtforschung noch von den Menschen, die mit dem Stadtteil zu tun haben, gesehen.

Zu einem stadtanthropologischen Verständnis für „Räume unspektakulärer Normalität“ (Hauser 2012: 31) wie Lohbrügge tragen verschiedene Konzepte zum suburbanen Raum eher bei als die metrozentristischen Konzepte der Großstadtforschung. Mithilfe des Zwischenstadt-Konzeptes (Sieverts 1999) werden Siedlungszusammenhänge deutlich und lässt sich der Stadtteil als Siedlungsform zwischen Stadt und Vorstadt begreifen. Ein kulturalanalytisches Verständnis der Begriffe Zentrum und Peripherie, ergänzt um Entfernung, Erreichbarkeit, gefühlte Entfernung und Marginalisierung, trägt dazu bei die Herstellung von Distanzen auf unterschiedlichen Ebenen (von Lohbrügge zum Hamburger Zentrum und umgekehrt, aber auch innerhalb des Stadtteils) deutlich zu machen. Für ein Verständnis des Lebensgefühls vor Ort bieten sowohl Konzepte der deutschsprachigen Suburbanitätsforschung (v.a. Menzl 2007) als auch zur Mittelstadt (Schmidt-Lauber (Hg.) 2010) wertvolle Ansätze. Dabei erleben Interviewpartner_innen den Begriff der „Vorstadt“ für Lohbrügge als abwertend, während sie den der „Schlafstadt“ von sich aus gebrauchen. Die Bevölkerung des Stadtteils ist jedoch deutlich heterogener zusammengesetzt und die Infrastrukturen dort sind besser ausgebaut als im suburbanen Raum Norddeutschlands üblich. Der Tatsache, dass Lohbrügge zwischen Hamburg und Bergedorf liegt und von der inneren Ordnung her auf Bergedorf ausgerichtet, architektonisch aber eher auf Hamburg bezogen ist, werden Konzepte zur Suburbanität nicht gerecht.

In den Interviews wird ein Verständnis Bergedorfs als einer „Stadt“ im Unterschied zum „Landgebiet“ deutlich, die weder dem administrativen Bezirk noch dem gleichnamigen Stadtteil entspricht, zu der auch Lohbrügge – nicht aber der Ortsteil Boberg – als zugehörig erlebt werden. Auf diese gefühlte „Stadt Bergedorf“ und damit auch auf Lohbrügge mit zahlreichen Institutionen des Bezirks passt in vieler Hinsicht das Mittelstadt-Konzept mit seinem Normalitätsanspruch.

Durch die Analyse konnte die Frage nach der Klassifizierung Lohbrüggens als Stadt-Raum also nicht eindeutig beantwortet werden, sondern nur seine besonderen Qualitäten, verschiedene Klassifizierungsprobleme und deren Folgen für die Wahrnehmung des Stadtteils dargelegt werden: Für die Menschen vor Ort funktioniert Lohbrügge ganz selbstverständlich als „Stadt“-Raum, ist aber als Teil der Großstadt Hamburg unsichtbar. Aus Perspektive kulturanthropologischer Stadtforschung ist Lohbrügge aufgrund seiner Heterogenität als Stadt-Raum so uneindeutig, dass es unsichtbar wird.

6 Sichtbar machen: Intentionale Repräsentationen von Stadt

Wenn es in diesem Kapitel um Repräsentationen Lohbrüggens geht, so stellt sich die Frage, um welche Art von Repräsentation es sich handelt.

Repräsentieren bedeutet wörtlich „vergegenwärtigen“, wird aber auch als „beispielhaft stehen für“ verwendet und als „mit symbolischer, überwiegend positiver Bedeutung aufgeladen“ gebraucht. Mit der eingangs zusammengestellten Geschichte Lohbrüggens als Hamburger Stadtteil liegt bereits in der Arbeit eine Repräsentation Lohbrüggens vor. Die von unterschiedlichen Akteur_innen verwendeten Ortsnamen repräsentieren Lohbrügge – oder eben nicht. Wahr- und Merkzeichen entlang der Wege-Netze repräsentieren Lohbrügge oder lassen es austauschbar erscheinen. Und Lohbrügge selbst ist aus wissenschaftlicher Perspektive wie auch aus der seiner Bewohner_innen und Nutzer_innen zunächst einmal nicht repräsentativ für Großstadt.

In den Raumkonzepten des Philosophen und Soziologen Henri Lefebvre und des Stadt- und Regionalökonomens Dieter Läßle wird der Begriff der Repräsentation ebenfalls gebraucht. Läßle definiert Raum als „materiell-physisches Substrat“ (Läßle 1991: 42), als „gesellschaftliche Interaktions- und Handlungsstrukturen“ (Ebd: 42), als „institutionalisiertes und normatives Regulationssystem“ (Ebd: 42-43) und als „mit dem materiellen Substrat verbundenes räumliches Zeichen-, Symbol- und Repräsentationssystem“ (Ebd: 43) und folgert:

Der gesamtgesellschaftliche Raum ergibt sich somit als eine komplexe und widerspruchsvolle Konfiguration ökonomischer, sozialer, kultureller und politischer Funktionsräume, die zwar ihre jeweils spezifische Entwicklungsdynamik haben, zugleich jedoch in einem gegenseitigen Beziehungs- und Spannungsverhältnis stehen.

(Läßle 1991: 44)

Obwohl viele der von Läßle angesprochenen Aspekte für die vorliegende Arbeit untersucht wurden, ist sein soziologisches Raumkonzept hier nicht anwendbar. Zu starr gliedert er „Gesellschaft“ in „Klassen“ und lässt damit keinen Raum für individuelle (vgl. Menzl 2007) oder widersprüchliche Raumvorstellungen (vgl. Binder 2009). Das wird in seiner Beschreibung von Raum als Repräsentationssystem deutlich:

Ein mit dem materiellen Substrat verbundenes räumliches Zeichen-, Symbol- und Repräsentationssystem [Hervorhebung durch die Verfasserin]. Die raumstrukturierenden Artefakte sind durch ihre funktionale oder ästhetische Gestaltung auch Symbol- und Zeichenträger, wodurch unter anderem eine kognitive Erkennbarkeit ihrer sozialen Funktionen und eine affektive Identifikationsmöglichkeit vermittelt werden kann. Als kristallisierte, vergegenständlichte Formen gesellschaftlichen Handelns und als - vielfach standortgebundene - Sachsysteme, die soziale Verhältnisse begründen und vermitteln, repräsentieren diese Artefakte

zugleich 'hochselektive, spezifische <Gebrauchsanweisungen>'(25), die das räumliche Verhalten der Menschen vorstrukturieren.

(Läpple 1991: 43)

Ein mit dem materiellen Substrat verbundenes räumliches Zeichen-, Symbol- Repräsentationssystem hieße, alle Mitglieder einer Gesellschaft würden die Zeichen, Symbole und Repräsentationen einheitlich deuten. Wie oben herausgearbeitet ist die geringe Sichtbarkeit von Lohbrügge jedoch häufig gerade eine Folge davon, dass Zeichen wie Ortsnamen und Bezeichnungen wie Klassifizierung als Stadt-Raum durch verschiedene Akteur_innen unterschiedlich verwendet und gedeutet werden.

Der französische Philosoph und Soziologe Henri Lefebvre, dessen Forderung nach einem „*droit à la ville*“ auch von Hamburger Aktivisten als „Recht auf Stadt“ aufgegriffen wurde (Ziehl 2018: 46-50; Mayer 2011: 53-78), ist von der deutschsprachigen Forschung in den letzten Jahren wiederentdeckt worden (Schmid 2010; Ronneberger 2010: 44-46). In „Die Produktion des Raumes“ entwirft Lefebvre ein triadisches Raumkonzept, das sich in „räumliche Praxis“ als „wahrgenommenen Raum“, „Repräsentationen des Raumes“ im Sinne von „konzipiertem Raum“ und „Räume der Repräsentation“ als „durch begleitende Bilder und Symbole erlebter Raum“ gliedert (Lefebvre 2013: 387-396). Viele der Themen Lefebvres sind in dieser Arbeit aufgegriffen worden. Raumproduktion ist jedoch einerseits weiter gefasst als bei ihm und andererseits in den durch die Leitfragen abgedeckten Perspektiven konkreter ausgearbeitet. Das Ziel und die Begrifflichkeiten sind dementsprechend andere.

Lefebvres soziologisches Konzept, das von *einer* Klassengesellschaft ausgeht und nach deren Raumproduktion und Raumreproduktion fragt, ist für die vorliegende Arbeit nicht anwendbar. Zum einen fehlt wie bei Läpple der Raum für Widersprüchlichkeit, zum anderen sind die Begriffe „Wahrnehmung“ und „Erleben“ an dieser Stelle anders konnotiert. Was Lefebvre „Wahrnehmung“ nennt, wird als Handeln von Akteur_innen im und in Bezug auf Raum bezeichnet, womit „räumliche Praxis“ dann wieder passt. „Erleben“ wird jedoch hier aktiver verstanden als von Lefebvre in seiner Definition von Räumen der Repräsentation.

Die *Räume der Repräsentation*, das heißt der Raum, wie er durch die ihn begleitenden Bilder und Symbole hindurch *erlebt* wird, also ein Raum der 'Bewohner', der 'Benutzer', aber auch der Raum bestimmter Künstler und vielleicht derjenigen, die beschreiben und nur zu beschreiben glauben: der Schriftsteller und Philosophen. Es ist der beherrschte, also erfahrene, erlittene Raum, den die Imagination zu verändern und sich anzueignen sucht. Er überlagert den physischen Raum, indem er dessen Objekte symbolisch verwendet. Mit den gleichen Vorbehalten wie zuvor [*in Bezug auf die verbalen, intellektuell entwickelten Zeichen, Anmerkung der*

Verfasserin] könnte man sagen, dass diese Räume der Repräsentation auf mehr oder weniger kohärente Systeme nichtverbaler Symbole und Zeichen hinstreben.

[*Hervorhebungen im Original*]

(Lefebvre 2013: 392)

Räume der Repräsentation, das „Erleben“ oder „Erleiden“ des Raums nach Lefebvre ist hier die Wahrnehmung von Patheur_innen, die jedoch – anders als bei Läßle oder Lefebvre impliziert – das Wahrgenommene einheitlich, kontrovers oder individuell deuten können und durch ihr Handeln und ihre Deutungen gleichzeitig auch Akteur_innen sind.

Interessant an Lefebvres Überlegungen zu Räumen der Repräsentation und Repräsentationen des Raums sind die Fragen von Intentionalität und Bewusstsein, die in seinen Definitionen aufgeworfen werden. Für ihn sind Repräsentationen des Raums:

Die *Repräsentationen des Raumes*, das heißt der konzipierte Raum der Wissenschaftler, Planer, Urbanisten, Technokraten, die ihn 'zerschneiden' und wieder 'zusammensetzen', der Raum bestimmter Künstler, die der Wissenschaft nahestehen und die das Erlebte und Wahrgenommene mit dem Konzipierten gleichsetzen (was sich in gelehrten Zahlenspekulationen fortsetzt: Goldener Schnitt, Module und 'kanonische' Ordnungen). Hier handelt es sich um den herrschenden Raum in einer Gesellschaft (einer Produktionsweise). Mit einigen Vorbehalten, auf die noch zurückzukommen ist, könnte man sagen, dass diese Konzeptionen des Raumes auf ein System verbaler, also intellektuell entwickelter Zeichen hinstreben.

[*Hervorhebungen im Original*]

(Lefebvre 2013: 392)

Eine Unterscheidung in unbewusst Raum-Erleidende, die das Erlebte nicht verbalisieren können, und bewusst herrschende und rational Zeichen setzende Raum-Produzenten einer Klassengesellschaft ist für die vorliegende Arbeit nicht sinnvoll. Als Repräsentation als Stadt-Raum im engeren Sinne wird hier das gefasst, was Lohbrügge oder vergleichbare Stadtteile intentional sichtbar zu machen sucht. Dieses Sichtbarmachen geschieht dadurch, dass Akteure bewusst etwas in Szene setzen und textuell, bildlich oder figürlich darstellen.

Umgekehrt – und in diesem Sinne ist nicht der Brennpunkt das Gegenstück zur Szene, sondern ist das nicht bewusst Geäußerte, das Unausgesprochene das Gegenstück zur Inszenierung – gibt es Bedürfnisse an Räume, die nicht oder schwer darzustellen und zu repräsentieren sind. Auf diese wird im siebten Kapitel eingegangen.

Wer ist für die Sichtbarmachung Lohbrüggens zuständig und welches Publikum soll sich für das in Szene Gesetzte interessieren?

Im Zusammenhang mit den Ortsnamen wurde bereits auf verschiedene Institutionen und Medien aufmerksam gemacht, die sich in unterschiedlichem Ausmaß mit Lohbrügge auseinandersetzen. Eine systematische Auswertung von Artikeln zu Lohbrügge im auflagenstärksten Printmedium Bild Hamburg, in den Lokalmedien Hamburger Morgenpost, Hamburger Abendblatt und/oder in der Bergedorfer Zeitung hätte methodisch eine Diskurs- oder Inhaltsanalyse erfordert, die für sich schon dem Arbeitsaufwand einer kompletten Dissertation entsprochen hätte. Gleiches gilt für eine Untersuchung der Strukturen von Bibliotheken wie dem Hamburg-Lesesaal der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, der entsprechenden Abteilung in der Bücherhalle Bergedorf oder der Bibliothek des Museums für Bergedorf und die Vierlande, die mit Bezug auf wissensanthropologische Konzepte hätten erforscht werden müssten. Digitale Raum-Repräsentationen wurden nur als eine Art von Quellen unter weiteren behandelt und nicht auf ihre Medialität selbst hin ethnografiert. Und die nachfolgend untersuchten Stadt-Darstellungen werden nicht museologisch auf Ausstellungskonzeption und -umsetzung hin befragt, ein für die Kulturanthropologie/Volkskunde/Europäische Ethnologie gut erforschtes Gebiet, sondern auf die Auswirkungen der Darstellungen für die Sichtbarkeit Lohbrüggens oder vergleichbarer Stadtteile. Die Begründung für die Entscheidung, an den genannten Stellen nicht in die Tiefe zu gehen, ist, dass in dieser stadtanthropologischen Arbeit alltägliche Vorstellungen von Stadt und Raum, *imaginaires* (im Anschluss an Lindner 2008) im Plural, untersucht und zu gängigen Konzepten der kulturanthropologischen Stadtforschung in Beziehung gesetzt werden. Und diese Vorstellungen von Stadt und Raum werden durch Ortsnamen als Bezeichnungen, durch Bewegung im Raum mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und die Sichtbarkeit von Wahr- und Merkzeichen entlang viel genutzter Wege, durch alltägliche, mediale und wissenschaftliche Deutungsmuster sowie durch Darstellungen des Raumes mit geformt.

Ohne den touristischen Blick darauf ist die Stadt Hamburg kaum vorstellbar. Für die Analyse des Umgangs mit Ortsnamen wurden auch zwei touristische Karten als Quellen verwendet. Bei Betrachtung des Stadtplans der Hamburg Tourismus AG wurde jedoch schon deutlich, dass bis auf drei benannte, aber nicht auf den Karten verzeichnete Attraktionen schon der Bezirk Bergedorf diesem Blick weitgehend entzogen und Lohbrügge für ihn unsichtbar ist (Stadtplan Hamburg 2015). Differenzierter stellt sich die Sache im Falle der touristischen Karte „Auf nach Bergedorf!“ dar. Dort ist Lohbrügge als einziger Stadtteil im Bezirk auf der

Zentrumskarte mit abgebildet, aber durch den Umgang mit Ortsnamen kaum kenntlich (Auf nach Bergedorf! 2015). Insofern werden die nachfolgend untersuchten Darstellungen als Selbstwahrnehmungen und –vergewisserungen und nicht auf die touristische Außenwirkung hin untersucht.

Der Fokus liegt also auf Selbstdarstellung und Selbstvergewisserung innerhalb Hamburgs. Dabei werden verschiedene Ebenen von Lokalität wirksam. Das historische Hamburg-Museum wird daraufhin geprüft, wie in der Selbstdarstellung und Selbstvergewisserung der Stadt Hamburg und ihrer Einheitsgeschichte, die als eine kontinuierliche erzählt wird, Lohbrügge oder Stadtteile mit ähnlichen Eigenschaften vorkommen. Gleiches gilt für das Stadt-Modell Hamburgs, welches sich eher an Stadtplaner_innen, Architekt_innen, Politiker_innen und interessierte Lai_innen richtet. Für das historische Museum für Bergedorf und die Vierlande zählt unter anderem die Darstellung Lohbrüggens zu seinem Zuständigkeitsbereich. Da in Bergedorf – ob man damit nun den Bezirk oder die gefühlte Stadt meint – allein der Stadtteil Bergedorf mit Lohbrügge vergleichbar ist, wird hier nur konkret die Darstellung Lohbrüggens untersucht.

In oder für Lohbrügge gibt es kein eigenes Museum, weswegen der Zugang zu Repräsentationen vor Ort ein anderer sein muss. So werden Akteur_innen vor Ort, die an der gezielten Darstellung des Stadtteils mitwirken, ihre Maßnahmen und das jeweilige Publikum benannt. Repräsentation dient in Lohbrügge überwiegend der Selbstvergewisserung und bedient die Bedürfnisse nach Geschichte und Identität. Boberg, in dem es teilweise eigene Akteur_innen wie Dorfzeitung oder Freiwillige Feuerwehr gibt, ist in den Darstellungen kaum mit einbezogen, und wird daher nicht berücksichtigt. Mit den Korachhäusern, dem Wasserturm Sander Dickkopp und der Farbe „grün“ werden drei häufig für Lohbrügge verwendete Symbole auf ihren Aussagegehalt hin gedeutet.

6.1 (Nicht einmal) Nebensache: Lohbrügge und vergleichbare Stadtteile in Hamburger Selbstinszenierungen

Die Größe der Stadt Hamburg macht es unmöglich, ihre Geschichte flächendeckend und lückenlos zu erzählen oder ihre komplette Stadtgestalt darzustellen. Wenn an dieser Stelle das Erscheinen Lohbrüggens im Hamburg-Museum oder im Stadtmodell untersucht wird, dann kann die Analyse nicht allein auf den konkreten Einzelfall hin abzielen, sondern muss abstrakter andere Stadtteile mit vergleichbaren Eigenschaften wie den eingangs gewählten Kriterien einbeziehen. In Bezug auf die historische Entwicklung des Stadtteils wurden die Bedeutung der Eingemeindung 1937/1938, die Bedeutung der in der

Nachkriegszeit übernommenen und prägenden administrativen Strukturen und die Bedeutung der Tatsache, dass es sich bei Lohbrügge nicht um eine Stadt, sondern eine Landgemeinde handelte, deutlich. Damit stehen in Bezug auf historische Darstellungen thematisch Fragen von Urbanisierung und Stadtentwicklung im Fokus der Untersuchung.

Veranschaulicht sind diese etwa in der Dauerausstellung des Hamburg-Museums. Dort werden verschiedene Stadtmodelle, Texte und Ausstellungsstücke zu den Themen Bildhaftigkeit und Stadtwachstum untersucht. Von den Stadtmodellen werden eines, das Hamburg 1644 zeigt, zwei des Hamburger Hafens (um 1840 und um 1900) und das Stadtmodell von 1950 bis 1970, der Vorgänger des Stadtmodells, das heute in der Behörde für Soziales und Umwelt präsentiert wird, analysiert, nicht jedoch das des Großen Brandes von 1842¹²⁶.

Das Modell „Hamburg im Jahr 1644“ wurde von Edmund Köster nach einem Kupferstich von Arnold Pitsersen, also einer zweidimensionalen Schwarz-Weiß-Abbildung, gebaut und dem Museum 1939 übereignet. Dabei erscheint die Stadt als eine menschenleere, insulare Einheit. Außerhalb der Stadtmauern ist St. Pauli als Straßendorf zu sehen. Bergedorf, das 1644 schon von Hamburg und Lübeck gemeinsam verwaltet wurde, ist nicht dargestellt.



Abbildung 147: Hamburg mit Vorstadt St. Pauli: Modell „Hamburg im Jahr 1644“ im Maßstab 1:1000 von Edmund Köster nach einem Kupferstich von Arnold Pitsersen, Inv. 1939, 141, (Hamburg-Museum, Foto am 13.7.2017)

¹²⁶ Dieses Modell (des 1842 abgebrannten Stadtteils) wurde 1891/92 auf Veranlassung des Museumsvereins im Maßstab 1:5000 von Th. Moje und H. Amberg angefertigt. Das rein aufs Hamburger Stadtzentrum bezogene Modell ist jedoch für Fragen der Urbanisierung nicht von Interesse. Es zeigt ausschließlich das Abgebrannte, also Verlorene, und nicht das, was den Brand überdauert hat.

Der Hamburger Hafen spielt als Wirtschaftsfaktor und Verkehrsknotenpunkt eine übergeordnete Rolle für die Geschichte Hamburgs, die in mehreren Räumen unter anderem durch die Modelle des Hamburger Hafens in den Jahren um 1840 und um 1900 unterstrichen wird. Mit „Leben im Hafen“ werden im Museum historisch Auswanderung und bis heute Wirtschaftstätigkeiten, welche mittlerweile jedoch immer mehr automatisiert sind, verbunden. Diese Rolle beeinflusst auch das Stadtwachstum, das jedoch im Rahmen jener Modelle nicht gezeigt wird.



Abbildung 148: Hafenstadt: Modell „Hamburger Hafen um 1840“ im Maßstab 1:5000 von W. Albrecht 1898 (Hamburg-Museum, Foto am 13.7.2017)



Abbildung 149: Hafenstädte: Modell "Hafenanlagen in Hamburg und Altona" im Maßstab 1:1000 von W. Albrecht bis 1900, Inv.-Nr. 1921, 115 (Hamburg-Museum, Foto am 13.7.2017)

Hierauf wird separat in einem eigenen Raum zum Thema „Stadtbild im Wandel“ eingegangen. Der diesen Ausstellungsteil einführende Text lautet:

Seit den 1880er Jahren wuchs Hamburg zu einer Metropole in Norddeutschland. Neue Stadtteile kamen hinzu, ganze Städte wie die preußischen Altona, Wandsbek und Harburg/Wilhelmsburg wurden 1937 in das neue Groß-Hamburg eingegliedert. Einem Bauboom in den Jahrzehnten um 1900 und Ende der 1920er Jahre folgten verheerende Kriegszerstörungen besonders 1943. Der Wiederaufbau seit den 1950er Jahren mit zahlreichen Großwohnsiedlungen und Bürohauskomplexen prägt zusammen mit historischen Bauten das Bild der Stadt. Zahlreiche Geschäftspassagen machen die Innenstadt attraktiv, dezentrale Einkaufszentren versorgen die Bevölkerung außerhalb. Der alte Wallring, Parks und die Alster erhöhen den Erholungswert der Großstadt, die zugleich wegen fehlender Umgehungsstraßen unter dem Autoverkehr leidet. Neue Geschäfts- und Wohnprojekte wie die Hafencity verändern weiterhin das Bild der Stadt.

(Ausstellungstext Stadtbild im Wandel am 13.7.2017)

In diesem Raum sind zwei weitere Stadtmodelle zu sehen, die als eines, nämlich als Stadtmodell 1950 – 1975, behandelt werden. Bei beiden Modellen ist bereits deutlich, dass es sich nicht um vollständige Stadtdarstellungen, sondern um Ausschnitte handelt, also weite Teile der Stadt nicht erfasst sein können. Um die Modelle herum lassen sich Schubladen aus dem Möbel ziehen, die weitere Informationen zu einzelnen Stadtentwicklungsgebieten enthalten, den „Grindelhochhäuser“n, „Wilhelmsburg“, dem „Aufbau im östlichen Hamburg“, der „Jarrestadt“, „Stadtspark und City Nord“, „Planten un Blomen“, der „Ost-West-Straße“ und „Neu-Altona“ (Ausstellungstext „Stadtbild im Wandel“ am 13.7.2017).



Abbildung 150: Geplante Stadt: Stadtmodell 1950-1975, Leihgabe der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. „Das Arbeitsmodell illustriert die Aufbaupläne der Hamburger Baubehörde von 1950 und 1960 sowie den Stadtentwicklungsplan von 1970.“ (Ausstellungstext; Hamburg-Museum, Foto vom 13.7.2017)



Abbildung 151: Geplante Innenstadt: Stadtmodell 1950-1975: Innenstadt, Leihgabe der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt: "Das Arbeitsmodell illustriert die Aufbaupläne der Hamburger Baubehörde von 1950 und 1960 sowie den Stadtentwicklungsplan von 1970." (Ausstellungstext, Hamburg-Museum, Foto vom 13.7.2017)

Alle genannten Modelle zeigen die Stadt Hamburg nicht nur aus einer Überblicksperspektive (Lang 2000), sondern sind zudem menschenleer. Auch das Verkehrsmittel, für das in diesem Zeitraum (etwa die Ost-West-Straße) geplant und gebaut wurde, das Auto, ist nicht zu sehen. Es sind lediglich Schiffe dargestellt. Die Stadt ist durch ihre Gebäude, Wegenetze und deren Lage zueinander repräsentiert. Dabei sind die mit bemaltem Papier beklebten Modelle aus Holz sehr detailreich und geben auch die Farben der Stadt wieder.

Sind Bergedorf und Lohbrügge in der Dauerausstellung des Hamburg-Museums nicht bildlich repräsentiert, so wird das Museum im Unterschied zu anderen historischen Museen umgekehrt von keinem der Interviewpartner_innen erwähnt. Mehrere von ihnen begeistern sich hingegen für die Modellbahnanlage Miniatur-Wunderland.

Und denn muss ich dazu sagen, für uns ist das oder für mich ist es das Miniaturwunderland das Allerschönste, was Hamburg bis jetzt gekriegt hat! Eine super Sache. Ich bewunder' die beiden wirklich, die Brauns, ich muss sagen, was die geschafft haben, bewunder' ich immer wieder, wenn ich mal da bin. Und da komm ich oft genug im Jahr hin.

(A. am 11.4.2011)

Die Intentionen eines städtischen historischen Museum, das Fakten vermitteln soll, und einer von Privatunternehmern konzipierte Modellbahnanlage¹²⁷, die Technik,

¹²⁷ Das ursprünglich als Modellbahnanlage konzipierte Miniaturwunderland ist mit weiteren Verkehrsmitteln ausgestattet. Vor nicht maßstabsgetreuen Kulissen von Hamburg sowie weiteren

Stadt, Landschaft und fiktive oder durch die Realität inspirierte Situationen in Szene setzt, unterscheiden sich natürlich. An diesem Beispiel zeigt sich aber, dass jede Form von Darstellung fiktiv – nicht im Sinne von „frei erfunden“, sondern im Sinne von „gemacht“ durch die Auswahl der Mittel und des Abstraktionsgrades – ist. In der Machart unterscheidet sich die Modellanlage des Miniaturwunderland nicht nur durch die spektakuläre Inszenierung von Technik¹²⁸, sondern auch durch das Erscheinen von Menschen von den Stadtmodellen des Hamburg-Museums.

Ein Foto in Dauerausstellung des Hamburg-Museum zeigt darüber hinaus mit „Die Metropole aus dem Weltraum“ eine Überblicksperspektive. Der zugehörige Begleittext thematisiert gleichzeitig die Kontinuität der Lage von Elbe¹²⁹ und Alster seit tausend Jahren und das Bevölkerungs- und Siedlungswachstum der Metropolregion. Schon Bergedorf ist auf dieser Karte jedoch nicht mehr zu sehen und von Lohbrügge nur ein Zipfel der Boberger Niederung.

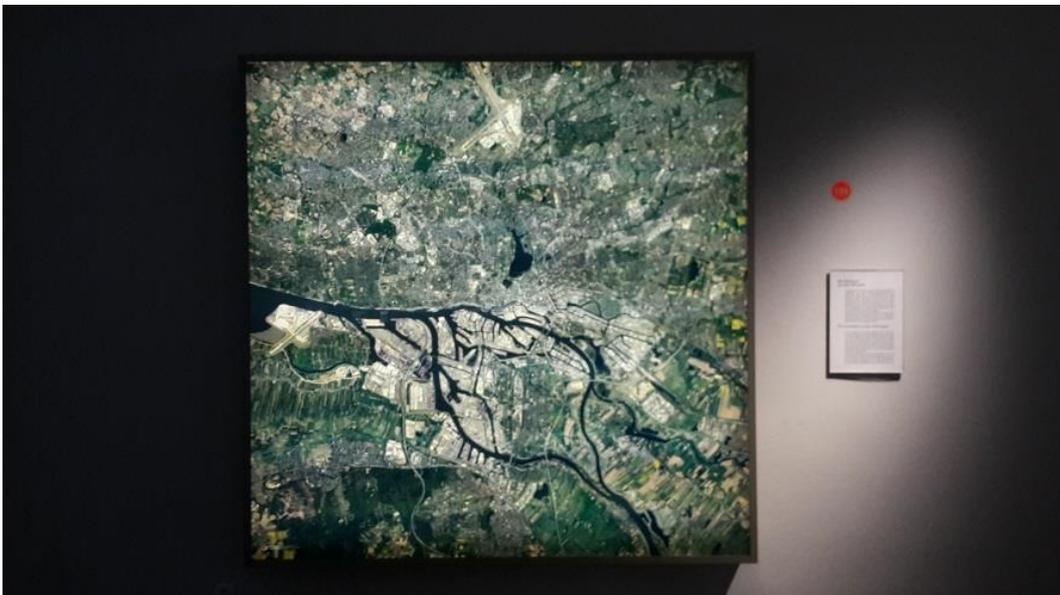


Abbildung 152: Begrenzter Überblick: Satellitenaufnahme "Die Metropole aus dem Weltraum" zu Beginn des 21. Jahrhunderts (Hamburg-Museum, Foto vom 13.7.2017)

Städten und Landschaften sind unzählige, durch Fiktion wie Realität inspirierten Szenerien zu sehen. Es wird hier als *Stadtmodell* nicht mit der *Modellbahnanlage* des Hamburg-Museums, sondern mit den Stadtmodellen des Museums verglichen, weil es um Darstellungen und Wirkungen von Stadt auf Betrachter_innen geht.

¹²⁸ In Szene gesetzt werden einerseits die Technik, mit der die Verkehrsmittel wie Bahnen, Schiffe, Autos und Flugzeuge bewegt werden, aber auch die Beleuchtungstechnik, mit der die Wechsel der Tageszeiten suggeriert werden, und die Technik des Modellbaus selbst. Bei den Stadtmodellen im Museum, die selbst historischen Ausstellungsobjekte sind, kann diese Technik nicht erwartet werden. Ob es die Technik oder die Geschichten sind, die mit den dargestellten Menschen erzählt werden, welche die positiven Reaktionen der Interviewpartner_innen hervorrufen, kann hier nicht geklärt werden. Jedenfalls erzeugt das Miniatur Wunderland bei ihnen eine Resonanz, während in anthropologischer Perspektive das Fehlen von Menschen in den Modellen des Museums auffällt.

¹²⁹ Welches für den Flußlauf der Elbe grob gesehen zutreffen mag, aber bei Berücksichtigung der ständigen Verlegung der Becken des Hamburger Hafens im Laufe der Jahrhunderte eine sehr vereinfachte Darstellung ist.

Für „Die gebaute Stadt“ sind Baumaterialien ausgestellt, die ebenfalls Farben und Beschaffenheit der Stadt und damit auch Bergedorf und Lohbrügge mit repräsentieren. Als „Bauwerke der Stadt“ sind neben Abbildungen von Bauwerken wie Universität oder Bahnhof Altona Fotografien der Wohnhäuser der 1920er Jahre in Groß-Borstel, die Wohnsiedlung Berne um 1910 und die Jarrestadt zu sehen.

Unter „Wohnort Hamburg“, diejenige der Überschriften, welche wie im fünften Kapitel dargelegt am besten auf Lohbrügge passt, zeigen weitere überwiegend schwarz-weiße Fotografien die Goßlerstraße in Hoheluft um 1918; Bahrenfeld um 1930; die Blumenstraße 43 und 45 in Winterhude; die Villa Ohlendorff in Hamm; Neuhof in Wilhelmsburg; das Gängeviertel in der Altstadt; die Denickestraße in Harburg; Eilbek 1946; die Kirchenstraße in der Altstadt um 1900; Steilshoop, die Königsstraße/Kirchenstraße in Altona; die Lenzsiedlung in Lokstedt, den Brauerknechtsgraben und den Hof Langer Jammer in der Neustadt um 1900; den Billhorner Röhrendamm in Rothenburgsort um 1970; den Hirschgraben in Eilbek, den Hein-Köllisch-Platz in St. Pauli und die Villa Wesselhoeft in der Elbchaussee 352. In Summe erscheint die Stadt auf diesen Bildern höher als in Lohbrügge und die abgebildeten großbürgerlichen Villen sind sowohl größer als auch auf größeren Grundstücken gelegen als die in Lohbrügge. Die Bilder aus Harburg, Eilbek oder von der Lenzsiedlung in Lokstedt ähneln jedoch Ansichten von Lohbrügge. Unter der Überschrift „Verkehrsmittel der Großstadt“ sind auf den Fotos neben besagten Verkehrsmitteln auch Menschen abgebildet.

Die genannten Stadtmodelle und Fotos sind deutlich vom Hamburger Zentrum her kommend gedacht und in der Chronologie kommen erst ab dem Moment, wo es um Wohnräume ab etwa der Jahrhundertwende geht, Stadtteile wie Lohbrügge, nicht aber dieses selbst, in den Blick. Die aufgeführten liegen jedoch alle zentraler und die Bauten dort sind überwiegend höher oder – im Falle der Villen – größer proportioniert. Damit wird Großstädtisches und Vorstädtisches wie die Gartenstädte in den Vordergrund gestellt. Kleinstädtisches wie Bergedorf oder Rahlstedt oder Dörfliches wie Osdorf oder Bergstedt ist kein Teil dieser Inszenierung.

Die Dauerausstellung im Hamburg-Museum enthält neben dem hier erwähnten, bis in die Gegenwart reichenden Bereich „Stadtbild im Wandel“ einen Bereich zu „Hamburg im 20. Jahrhundert“. Im Einführungstext¹³⁰ zum durch die Zeit-Stiftung Ebelin und Bucerius geförderten Ausstellungsteil steht:

¹³⁰ Die Ausstellungstexte wurden am angegebenen Datum abfotografiert und können bei Bedarf nachgewiesen werden.

1. Welche Kontinuitäten und Brüche haben die Geschichte Hamburgs im 20. Jahrhundert nachhaltig beeinflusst?
2. Wieweit weist die Geschichte Hamburgs Besonderheiten auf bzw. wieweit entspricht sie allgemeinen weltweiten Entwicklungen?

Neben den politischen Wendejahren von 1918, 1933 und 1945 steht als größte Katastrophe für Hamburg im 20. Jahrhundert das Jahr 1943, in dem durch die Bombenangriffe großes Leid über die Bevölkerung kam und die Stadt stark zerstört wurde.

Vier weitere Themenbereiche verdeutlichen die langfristigen Entwicklungen: Mitbestimmungsrechte der Bürger, Entwicklung des Wirtschaftsstandortes, Wandel im Stadtbild und Veränderungen der Lebensbedingungen. Wohnräume geben Einblicke in die privaten Situationen dieses bewegten Jahrhunderts.

(Ausstellungstext „Hamburg im 20. Jahrhundert“ am 13.7.2017)

In diesem Text wird politisch auf nationale Kontexte Bezug genommen. Das (wie im zweiten Kapitel ausgeführt) für die bis heute gültige Größe der Stadt Hamburg konstitutive Groß-Hamburg-Gesetz von 1937 bleibt als „Bruch“ wie auch „Kontinuität“ in der Hamburger Geschichte unerwähnt. Die Große Flut von 1962 findet an dieser Stelle noch keine Berücksichtigung. Die Stadt wird als gebautes Habitat einer nicht näher definierten Bevölkerung beschrieben und in Bezug auf demokratische, ökonomische und lebensweltliche Prozesse sowie Stadtbild hin betrachtet. Dabei ist das Stadtbild, wie sich beim Besuch der Ausstellung zeigt, eigentlich ein Innenstadtbild, ergänzt um einige wenige repräsentative Beispiele. Wandel in der Zusammensetzung der Stadtbevölkerung wird in dieser Einführung nicht thematisiert.

Die Ausstellung ist chronologisch in Abschnitte zu „Kaiserreich, Krieg und Revolution“, „In der ersten Republik“, „Unter der Herrschaft der Nationalsozialisten“, „Befreite Stadt und demokratischer Neubeginn“, „Vom Wiederaufbau zur Wende“ und „Am Ende des Milleniums“ unterteilt.

Ein Schaukasten zu „Groß-Hamburg“ steht im Abschnitt „In der ersten Republik“. Der Begleittext ist aus einer stadt- und verkehrsplanerischen Perspektive geschrieben und beschreibt verkehrstechnische Neuerungen und Wohnraumbedarf der Stadt, wodurch das „Groß-Hamburg-Gesetz“ als Endpunkt einer „natürlichen“ Entwicklung dargestellt wird. Seine politische Dimension¹³¹ wird nicht deutlich. Dass die Umsetzung des Gesetzes im Rahmen der nationalsozialistischen Diktatur erfolgte wird mit dem Standort des Schaukastens im Abschnitt zur Weimarer Republik nicht deutlich. Im Schaukasten selbst kann dann wiederum durch den Aufbau des Textes und des Ausstellungsmöbels der

¹³¹ Die im Aufkommen der Forderung nach „Groß-Hamburg“ im Kontext des Ersten Weltkriegs, in der Unterstützung dieser Forderung durch die meisten Hamburger Parteien und in dem Verlust, den die Umsetzung des Gesetzes für das Land Preußen bedeutet (vgl. Kap. 2.2.1), besteht.

parteilose Hamburger Oberbaudirektor Fritz Schumacher fälschlicherweise den Nationalsozialisten¹³² zugeordnet werden. Die Fotos zeigen Schumacher neben einer Aufnahme der von ihm entworfenen Jarrestadt und darunter „Hitler bei der Besichtigung des Modells für die Elbuferbebauung, ca. 1938“ oberhalb eines Modells mit den nie umgesetzten Planungen von Konstanty Gutschow für Altona. Neben Hitler ist die nicht namentlich benannte nationalsozialistische Hamburger Führungsriege abgebildet.



Abbildung 153: „Natürliches“ Wachstum? Schaukasten "Groß-Hamburg" (Hamburg-Museum, Foto am 14.7.2017)

¹³² Schumacher erfuhr vor allem durch die Hamburger SPD viel Unterstützung. Auch wenn die Nationalsozialisten auf Schumachers Planungen bei der Umsetzung Groß-Hamburgs zurückgriffen, waren sie es, die ihn aus dem Amt drängten (Lubitz URL 3.7.2018).

Auf dem mittig präsentierten „Schema der natürlichen Entwicklung des Organismus Hamburg“ von Schumacher finden die Städte Hamburg, Altona, Harburg und Bergedorf noch namentlich Erwähnung. Was die Eingemeindung und die Unterordnung unter die nationalsozialistische Organisationsstruktur, die nach Ende des Zweiten Weltkrieges in vereinfachter Form beibehalten wurde, für diese Städte und die nicht genannten Landgemeinden bedeutete, ist nicht erläutert. Lohbrügge und die anderen Landgemeinden werden nicht namentlich oder beispielhaft, sondern lediglich nebensächlich als „27 weitere Gemeinden“ erwähnt.

Im Abschnitt „Unter der Herrschaft der Nationalsozialisten“ werden im Raum „Verfolgung und Ermordung“ verschiedene, davon betroffene Gruppen und Individuen benannt. Dort steht weiterhin eine Box zur „Vernichtung im Feuersturm (1943)“. Im Begleittext werden die hiervon betroffenen Stadtteile aufgeführt: Hoheluft, Eimsbüttel, Altona, nordwestliche Vororte und der Hafen; Wandsbek, Eilbek, Hohenfelde, Borgfelde, Hamm, Horn, Hammerbrook und Rothenburgsort; Harvestehude, Rotherbaum, Uhlenhorst, Winterhude und Barmbek. Damit handelt sich um Wohn- und Industriegebiete nördlich der Elbe und um die Alster herum bis hin nach Wandsbek und Barmbek. Bergedorf und Lohbrügge, die von der Bombardierung weitgehend verschont blieben, sind hier dementsprechend nicht aufgeführt.

Im Abschnitt „Befreite Stadt und demokratischer Neubeginn“ gibt es einen Schaukasten „Die moderne Metropole“. Die von Straßendarstellungen dominierte Karte im Hintergrund des Schaukastens umfasst noch den nordwestlichen Stadtrand, bis zum Bezirk Bergedorf reicht die Darstellung nicht. Im Begleittext geht es um Wohnraum, um „triste Wohnblocks“ sowie „vorbildliche Siedlungen wie am Hohnerkamp in Bramfeld“ und die Grindelhochhäuser „als Symbol für den Massenwohnungsbau im Nachkriegsdeutschland“. Weiter wird die funktionalistische Stadtplanung der Moderne beschrieben: Verkehrsverbindungen, das Arbeitsgebiet City-Nord, die Großwohnsiedlungen auf der grünen Wiese. Abschließend geht es um die Sturmflut von 1962 sowie moderne Bauwerke, „die alle Symbole ihrer Entstehungszeit sind: die Universität (ab 1959), das Unilever-Haus (1964), der Fernsehturm (1968), das Congresszentrum (1973) oder die Fleetinsel (1990er)“. Die genannten symbolischen Gebäude liegen alle in der Hamburger Innenstadt.



Abbildung 154: Stadt nördlich der Elbe: Schaukasten "Die Moderne Metropole" (Hamburg-Museum, Foto am 14.7.2017)

Als Verkehrsprojekte werden in Innenstadt und Hafen Lombardsbrücke, Wallringtunnel, Neuer Elbtunnel und Köhlbrandbrücke gezeigt. Als „Großwohnsiedlungen in den Außenbezirken der Stadt“ werden Osdorfer Born, Mümmelmannsberg und Steilshoop genannt, mit denen man nicht den Stadtteil, aber die Siedlung Lohbrügge-Nord vergleichen kann. So wurden die in der Entstehungszeit mit geplanten Anschlüsse an das Schienenverkehrsnetz im Osdorfer Born, in Steilshoop und in Lohbrügge-Nord nie realisiert. Die Großwohnsiedlungen Mümmelmannsberg und Steilshoop sind durch große Straßen, Grüngürtel und Kleingartenanlagen deutlich isolierter¹³³ als der Osdorfer Born, der in Lurup sowie nach Schenefeld übergeht, und Lohbrügge-Nord mit seinen Übergängen ins restliche Lohbrügge. Die aufgeführten symbolischen Gebäude liegen hingegen alle in der Innenstadt.

Im Begleittext zum Abschnitt „Vom Wiederaufbau bis zur Wende“ wird deutlich, wie sich durch Wiedervereinigung und Öffnung des „Eisernen Vorhangs“ der Einflussbereich der Stadt Hamburg zunächst einmal vergrößert:

Mit der politischen Wende in der DDR im November 1989 gewann Hamburg dann Mecklenburg und den Oberelbraum als Nachbarregionen und Einzugsgebiet zurück.

(Ausstellungstext „Vom Wiederaufbau bis zur Wende“ am 13.7.2017)

¹³³ Mümmelmannsberg ist durch die Autobahn A1, die Bundesstraße B5 und Grüngürtel an der Landesgrenze abgegrenzt, Steilshoop durch die Gründgensstraße als erste und die Steilshooper Allee als zweite Barriere im Süden sowie Kleingartenanlagen nach Norden hin.

Eine „Box 15“ greift kritisch die „Grenzen des Wachstums“ auf, womit Wirtschaftswachstum, Aufkommen eines ökologischen Bewusstseins, Wohnraumprobleme und Hausbesetzungen in Reaktion darauf sowie gesellschaftliche Spannungen in Hamburg gemeint sind. Diese Konflikte werden jedoch nur in Bezug auf Hausbesetzungen auf St. Pauli und in Hohenfelde konkretisiert. In dieser Sektion wird die Stadtbevölkerung berücksichtigt:

Neue Lebens- und Wohnformen sowie ein kritisches Bewusstsein der Bevölkerung gegenüber Politik, Wirtschaft und Umwelt kennzeichnen die Entwicklungen in der Hamburger Gesellschaft seit den 1970er Jahren. Obdachlose und Drogentote verdeutlichen, wie viele Probleme es weiterhin in der Stadt gab und wie weit die Spanne zwischen arm und reich, angepasst und ausgestoßen in Hamburg war.

(Ausstellungstext „Grenzen des Wachstums“ am 13.7.2017)

Der letzte Ausstellungsabschnitt trägt den Titel „Am Ende des Millenniums“. Dort gibt es noch einmal ein Relief, das die Hamburger Innenstadt aus der Vogelperspektive zeigt.

Im Begleittext zu diesem Abschnitt wird die Konkurrenz zu anderen Hafenstädten ebenso erwähnt wie die zur Hauptstadt Berlin, die durch die Transrapidstrecke näher gerückt ist. Für das Stadtbild werden „zeitgemäße Bürobauten“ genannt, die „die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts“ „symbolisieren“, und die Bauprojekte Hafenausbau in Altenwerder und HafenCity. Es werden auch Bevölkerungswandel und gesellschaftliche Spannungen thematisiert:

Die kulturelle Vielfalt der Stadt durch Menschen aus dem Mittelmeerraum aber auch aus Übersee wurde durch Osteuropäer erweitert. Über 15% der Hamburger waren 1997 Ausländer.

(Ausstellungstext „Am Ende des Millenniums“ am 13.7.2017)

Migrationsbewegungen innerhalb der Stadt sowie der Republik (wie insbesondere in der Nachkriegszeit) werden allerdings ebenso übergangen, wie die Frage danach, wie bestimmte Bevölkerungsgruppen einzelne Viertel (z.B. Portugiesen das Portugiesenviertel oder Juden das Grindel) oder Bauwerke der Stadt (wie Dänen, Schweden und Norweger mit ihren jeweiligen Kirchen oder Muslime mit der Moschee an der Alster) mit geprägt haben. Während von einem „positive[n] Bild Hamburgs nach außen“ die Rede ist, welches durch Musicals und Events wie Hafengeburtstag und Marathons geprägt ist, werden im Zusammenhang mit wirtschaftlichen Erfolg auch gesellschaftliche Spannungen zur Sprache gebracht: „Auf der anderen Seite des Wohlstands wurden zunehmende Armut, Kriminalität und Drogenkonsum sichtbar.“ (Ausstellungstext „Am Ende des Millenniums“ am 13.7.2017). Lohbrügge oder vergleichbare Stadtviertel werden nicht thematisiert.



Abbildung 155: Eng gesteckte Grenzen: Relief im Raum "An den Grenzen des Wachstums" (Hamburg-Museum, Foto vom 14.7.2017)

Im Hamburg-Museum gibt es darüber hinaus die Dauerausstellungen „Barocke Wohnwelten“, „Historische Kleidung“, Musikinstrumente und eine Modelleisenbahn. Zum Zeitpunkt der Untersuchung sind außerdem Ausstellungen zu „Hamburger Lukaspokal“, „Juden in Hamburg“ und „Altstadt – Ecke Neustadt – Ansichten einer Stadt um 1900“ zu sehen. Von diesen Ausstellungen wird auf die Modelleisenbahn, auf „Juden in Hamburg“ und auf „Altstadt – Ecke Neustadt“ kurz eingegangen.

Die Eisenbahn-Modell-Anlage Hamburg-Harburg im Maßstab 1:32 wurde 1948 bis 1956 durch den Verein Modelleisenbahn Hamburg e.V. gebaut. Die Eisenbahn fährt eine Strecke durch ein fiktives Stadtmodell, das auf der einen Seite Hamburger Innenstadt und Hafen „von Norderelbbrücke bis Bk Oberhafen (Gbf Hamburg Han/Hafenbf. Kai rechts)“ und auf der anderen Harburg „von Hga bis Süderelbbrücke (Hamburg-Harburg)“ beinhaltet. Auf dem entsprechenden Hinweisschild sind die dazwischen ausgelassenen Stadtviertel Wilhelmsburg und Veddel benannt: „von Süderelbe bis Norderelbe im Modell nicht dargestellt (Wilhelmsburg/Veddel)“ (Ausstellungstext Eisenbahn-Modell-Anlage „Hamburg-Harburg“ am 13.7.2017). Das Modell ist durch Figuren bevölkert und zeigt weitere Verkehrsmittel wie auch Grünflächen. Anlässlich des 175jährigen Jubiläums der Eisenbahnstrecke von Hamburg nach Bergedorf 2007 gibt es an den Wänden eine Hinweistafel von Gerhard Rocco und verschiedene Abbildungen des Bahnhofs Bergedorf.

Die Sonderausstellung „Juden in Hamburg“ bietet durch die Fokussierung auf eine Bevölkerungsgruppe einen guten Überblick über (weitgehend großbürgerliches) Stadtleben und die paradigmatischen Orte und Bauwerke dieser Gruppe. Die

Sonderausstellung „Altstadt – Ecke Neustadt“ hingegen präsentiert Graphiken von Straßenzügen, Gebäuden sowie Menschen. Räumlich beschränken sich beide Ausstellungen im Wesentlichen auf die Innenstadt.

Insgesamt dominieren im Hamburg-Museum Darstellungen, die die Geschichte der Stadt als die einer Hafenstadt und einer Großstadt mit Vorrangstellung in der Region, also Metropole, erzählen. Wachstum (inklusive dessen Grenzen) ist ein weiteres Narrativ, wird aber ausschließlich vom Zentrum her gedacht.

In diesen Narrativen werden Lohbrügge und vergleichbare Stadtteile wie selbstverständlich übersprungen, während den mit dem Groß-Hamburg-Gesetz eingemeindeten Städten etwas mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird. Zwar gibt es zumindest für die angewachsenen Städte wie Altona oder Bergedorf in der Stadt weitere historische Museen, die spezifischer auf deren Geschichte eingehen. Auf diese wird im Rahmen der Ausstellung im Hamburg-Museum selbst jedoch nicht hingewiesen. Sie sind lediglich im Rahmen des Stadtmarketings mit Flyern im Eingangsbereich repräsentiert.

Im Hamburg-Museum werden Stadtmodelle der Behörde für Soziales und Umwelt von 1950-1970 gezeigt. Das aktuelle Nachfolgemodell befindet sich in der 2013 bezogenen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Stadtteil Wilhelmsburg und wurde ebenfalls in die Analyse einbezogen.

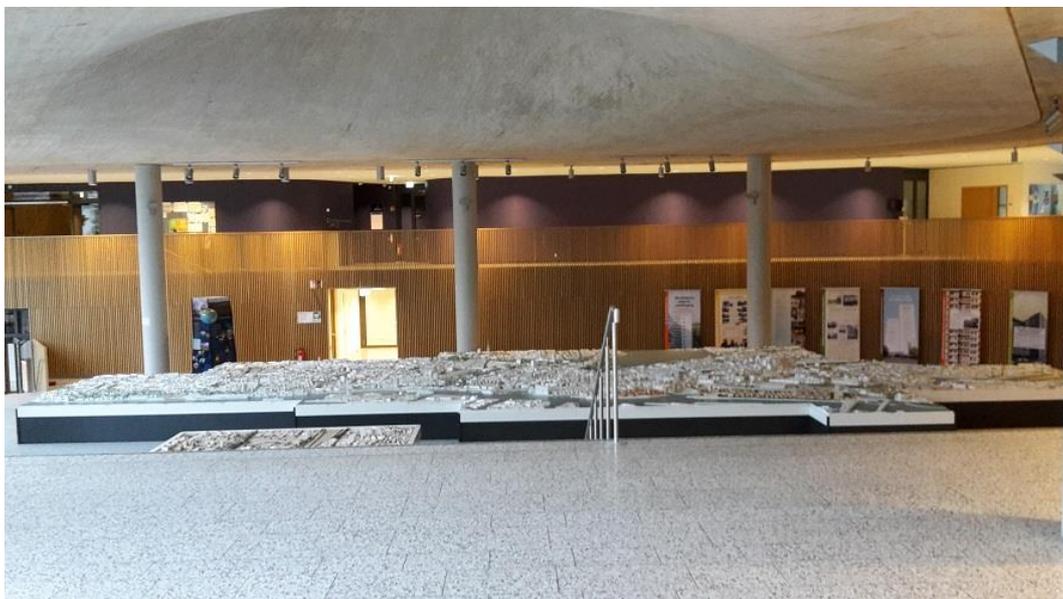


Abbildung 156: Arbeitsbereich einer Behörde: Stadtmodell in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen: Aufsicht aus dem Eingangsbereich (Stadtmodell, Foto am 10.7.2017)

Morgens ist es noch trocken, wenn auch trüb. Ich steige am Hauptbahnhof in die S-Bahn nach Wilhelmsburg. Ich möchte zum Stadtmodell. Der Bereich um die Haltestelle ist nicht mehr so funkelnd neu wie zu Zeiten von IGS und IBA, auf den hellen Steinen ausgetretene Kaugummis. Die Leute an und um die Haltestelle herum jedoch kommen mir anders vor als vorher, vielleicht 70% Migranten im Vergleich zu gefühlten 90% vorher und ein bisschen mehr Mittelschicht, egal ob mit Migrationshintergrund oder ohne. Ich finde die BSU ohne Probleme, obwohl sie nicht ausgeschildert ist. Der Eingang kommt mir ein bisschen klein vor, drinnen öffnet sich dann der Raum. Ich gehe einfach am Empfang vorbei auf das Stadtmodell zu. Ein Häusermeer, so ist der erste Eindruck.

(Forschungstagebuch am 10.7.2017)

Im Unterschied zu den älteren Stadtmodellen im Museum sind die hier nachgebildeten Gebäude aus weiß bemaltem Holz, geplante oder im Bau befindliche aus unbehandeltem Holz. Die Farben Blau und Grün markieren Wasserläufe und Grünflächen auf dem Untergrund, auf dem dreidimensional Bäume und (als einziges Verkehrsmittel) Schiffe platziert sind. Wie in den älteren Modellen sind Menschen kein Teil der Darstellung. Durch die Farbgebung wirkt das Modell unübersichtlicher, steriler und abstrakter als seine Vorgänger.

Das Stadtmodell zeigt einen Innenstadtbereich Hamburgs nördlich der Elbe und um die Alster herum. Ein Ausschnitt des Stadtteils Wilhelmsburg, in dem sich die Behörde befindet, ist jedoch mit einem eigenen Modell in größerem Maßstab vertreten. In einem Schaukasten am Fenster ist ein drittes Modell zu sehen, welches die Behörde und die umliegenden Gebäude in noch größerem Maßstab visualisiert.

Eine kontextualisierende Karte der kompletten Stadt, auf der ersichtlich wird, welchen Ausschnitt genau das Stadtmodell abbildet, fehlt. Die Bezirke Wandsbek, Harburg und Bergedorf sind nicht repräsentiert, aus Hamburg-Nord werden nur einige Straßenzüge auf der Uhlenhorst gezeigt und aus Eimsbüttel die Stadtteile Rotherbaum und Eimsbüttel. Als Innenstadt sind also die historischen Städte Hamburg und Altona sowie das Großprojekt Hafen-City definiert.

Das Modell verkörpert damit abstrahierte Gegenwart und imaginierte Zukunft. Im Gebäude sind sowohl das Landesamt für Vermessung als auch die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen untergebracht, deren Großprojekte wie HafenCity und Elbphilharmonie in Szene gesetzt werden. Der Stadtteil Wilhelmsburg, der mit der Internationalen Bauausstellung (IBA) und der Internationalen Gartenausstellung (igs) umgestaltet wurde, und als repräsentativ für die Arbeit der Behörde angesehen wird, ist so herausgestellt.



Abbildung 157: Selbstdarstellung der Behörde: Schaukasten mit Bildern der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und Modell der Umgebung des Bauwerkes (Stadtmodell, Foto am 10.7.2017)

Abbildung 158: Arbeitsbereiche Innenstadt und Modell-Stadtteil: Modell von Wilhelmsburg, Stadtmodell und Ausstellung zu Kirchdorf-Süd in Aufsicht aus dem Eingangsbereich (Stadtmodell, Foto am 10.7.2017)



Abbildung 159: Vergleichbar mit Lohbrügge-Nord? Titelplakat der Ausstellung "Die Moderne siegt im Laubengang" zu Kirchdorf-Süd der Geschichtswerkstatt Wilhelmsburg (Stadtmodell, Foto am 10.7.2017)

Abbildung 160: Vergleichbar mit Lohbrügge-Nord? Ausstellung "Die Moderne siegt im Laubengang" zu Kirchdorf-Süd hinter dem (Innen)Stadtmodell (Stadtmodell, Foto am 10.7.2017)

Im Hintergrund ist auf Plakataufstellern die Ausstellung „Die Moderne siegt im Laubengang“ zur Wilhelmsburger Großwohnsiedlung Kirchdorf-Süd zu sehen. Hier wird die Geschichte der Siedlung mehrstimmig erzählt. Es geht um die Themen Fortschrittsversprechungen der Moderne, eine problematische, abgegrenzte Lage, qualitative Mängel der Bauten, Interessenskonflikte zwischen Wohnungsbaugesellschaft SAGA und Bewohner_innen, soziale Probleme von Bewohner_innen, mediale Zuschreibungen wie „Glasscherbenviertel und Ghetto“ und die Eigeninitiative einer engagierten Gruppe von Bewohnerinnen.

Damit gibt es einige Parallelen zur Großwohnsiedlung Lohbrügge-Nord wie die Himmelsrichtung als Namensanhängsel und das (durch den Namen) vergeblich evozierte „Dorf“, aber auch Unterschiede. Lohbrügge-Nord ist räumlich besser in den Stadtteil Lohbrügge eingebunden, die Bevölkerung dort hatte nur teilweise und nicht überwiegend einen Migrationshintergrund und es gab Probleme mit rechtsradikaler Gewalt. Die Akteur_innen in den lokalen Initiativen brachten nicht den stadtplanerischen Hintergrund der Frauen in Kirchdorf-Süd mit.

Die auf Aufstellern präsentierte zweidimensionale Ausstellung der Geschichtswerkstatt Wilhelmsburg hat ebenso wie die beiden Modelle in größerem Maßstab Bezug zum Standort der Behörde, Wilhelmsburg. Sie unterscheidet sich jedoch in ihrer Darstellungsform signifikant von den dreidimensionalen Stadtmodellen. Den in Szene gesetzten Projekten der Behörde steht sie optisch wie ein Brennpunkt gegenüber, obwohl der Text diesen ersten Eindruck differenziert.

Hamburg-Museum und Stadtmodell repräsentieren die Stadt Hamburg in Vergangenheit, Gegenwart und projizierter Zukunft. Beiden ist gemeinsam, dass in ihren Darstellungen der überwiegende Teil der Großstadt keine Rolle spielt, was sich sowohl auf die flächenmäßig größten als auch bevölkerungsreichsten Stadtteile der Großstadt bezieht¹³⁴. Diese kommen höchstens marginal im Hintergrund mit vor. Im Vordergrund stehen die historischen, wirtschaftlich starken Hafenstädte Hamburg und Altona und die symbolisch aufgeladenen Gebäude im Zentrum nördlich der Elbe und um die Alster herum. Anders als in den Plänen von Schumacher zu Beginn des 20. Jahrhunderts, in denen selbst Kontexte in der Region mit berücksichtigt waren, erscheint die Stadt hier nicht als ein Gesamtgebilde, sondern wird auf eine spektakuläre Inszenierung als Großstadt reduziert. Das Hamburg-Museum kann nicht bei der Geschichte aller 104

¹³⁴ Gleiches gilt erst recht für abgelegene oder schwach besiedelte Stadtteile – wie etwa die Insel Neuwerk. Diese Arbeit nimmt jedoch die dichtbesiedelten Stadtteile in den Blick, die Hamburg erst zur *Großstadt* machen.

Stadtteile inhaltlich in die Tiefe gehen, aber strukturell tiefgreifende Änderungen wie das Groß-Hamburg-Gesetz wären anhand repräsentativer Beispiele vermittelbar. Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen war im Untersuchungszeitraum nicht ausschließlich in HafenCity und Wilhelmsburg tätig, sondern genauso in dezentraleren Stadtteilen¹³⁵.

In der Selbstdarstellung und Selbstvergewisserung der Stadt Hamburg an diesen beiden Stellen wird der größte Teil dieser Stadt wie selbstverständlich als nebensächlich übergangen.

6.2 Übergangen oder als Schattenort in Szene gesetzt: Lohbrügge im Museum für Bergedorf und die Vierlande

Im Hamburg-Museum und im Stadtmodell wird die Großstadt Hamburg auf ein Konglomerat der historischen Hafenstädte Hamburg und Altona nördlich der Elbe reduziert. Abseits des Zentrums werden nur die Großwohnsiedlungen sichtbar gemacht – als Brennpunkte. Der weitaus größte Teil der Stadt bleibt unsichtbar, der bevölkerungsstärkste Bezirk Wandsbek ebensowenig wie die beiden kleinsten Bezirke Harburg und Bergedorf. Auch Eimsbüttel und Hamburg-Nord kommen nur am Rande dieses Konglomerats vor. Dass zumindest Bergedorf auch von seinen Bewohner_innen selbst nicht als (Teil der) Großstadt, sondern als „Stadt mit Landgebiet“ erlebt wird, wurde im fünften Kapitel herausgearbeitet und die Rolle Lohbrüggens als Teil dieser Stadt thematisiert.

Der sichtbarste Akteur¹³⁶, der für bildliche Darstellungen Bergedorfs zuständig ist, ist das im Bergedorfer Schloss untergebrachte Museum für Bergedorf und die Vierlande, auf dessen Namen schon eingegangen wurde.

Ist Bergedorf im Hamburg-Museum nicht wirklich repräsentiert, so gilt das gleiche umgekehrt. Ein Hinweisschild vor dem Museum stellt Bergedorf ins Zentrum eines Umfelds mit touristischen Sehenswürdigkeiten, welches beispielsweise auch das benachbarte Geesthacht mit einbezieht. Auf den kreisförmig angeordneten Fotos auf dem großen Hinweisschild sind keine Lohbrügger Sehenswürdigkeiten zu sehen. Im Begleittext¹³⁷ werden keine Namen von Stadtteilen erwähnt, sondern nur die Oberbegriffe Vierlande, Marschlande und Bergedorf.

¹³⁵ Ein Vergleich der Budgets für die jeweiligen Projekte proportional zur Bevölkerungszahl vor Ort könnte allerdings interessant sein.

¹³⁶ Auf das Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf als Akteur wird im Folgenden noch eingegangen. Im Untersuchungszeitraum fand außerdem 2012 die 850-Jahr-Feier Bergedorfs statt – ein Jahr zu früh, wie der neu eingesetzte Geschäftsführer des Kultur- und Geschichtskontors feststellte (Busse 2012 URL 3.7.2018).

¹³⁷ Der Text schließt mit einem Verweis auf Sonderausstellungen und lautet ansonsten:



Abbildung 163: Historische Stadt: Modell "Bergedorf um 1600" (Museum für Bergedorf und die Vierlande, Foto am 11.7.2017)



Abbildung 164: Historische Stadt: Modell "Bergedorf um 1600" Aufsicht (Museum für Bergedorf und die Vierlande, Foto am 11.7.2017)

In der Dauerausstellung kommen die Dörfer, die den heutigen Stadtteil Lohbrügge ausmachen, kaum vor, obwohl Sande im 19. Jahrhundert zwischenzeitlich zu Bergedorf gehörte.

Zum Zeitpunkt der Untersuchung gibt es jedoch eine Ausstellung mit dem Titel „Ansichtssache. Bergedorfmotive auf der Postkarte“. Wie Lohbrügge, in dieser Ausstellung, in der es ganz gezielt um Bergedorf-Bilder geht und Lohbrügge mit vorkommt, repräsentiert ist, wird im Folgenden untersucht.



Abbildung 165: Im Zwischenraum: Raum "Hoch hinaus" in der Ausstellung "Ansichtssache" (Museum für Bergedorf und die Vierlande, Foto am 11.7.2017)

Als Betrachterin gefällt mir [*die Ausstellung*] spontan gut, der angedeutete Postschalter und der Briefkasten im ersten Raum, die ausgewählten Postkarten. Das Grundkonzept mit den thematischen Blöcken der Räume und der gewählten Dekoration überzeugt mich – bis ich den Lohbrügge-Raum zum Thema „Hoch hinaus!“ betrete. Der größte Bergedorfer Stadtteil bekam das Treppenhaus zugewiesen und teilt dieses mit Nettelburg, Boberg, Neuallermöhe und Bergedorf-West, denen insgesamt eine Wand – neben der Eingangstür zusteht. Die Dekoration besteht aus drei hellgrauen Aufstellern mit dunkelgrauen Pyramiden als Dächern – unschwer sind hier die Korachhäuser zu erkennen. Der Raum hat drei Türen und den Treppenaufgang, keine Stuckdecke und schwere graue Steinplatten auf dem Boden, auf denen zudem auch noch weiße Farbspuren zu sehen sind. Aus dem sonnengelb gestrichenen zweitem Raum kommend wirkt er noch einmal grauer.

In diesem Moment identifiziere ich mich voll und ganz mit meinem Forschungsfeld und bin einfach nur sauer. Es hängt genau eine Postkarte zum Bauerndorf Lohbrügge (die, die ich auch für meinen Vortrag verwendet habe), aber ich weiß, dass es deutlich mehr gibt. Außerdem eine, auf der der Wasserturm abgebildet ist. Die Raumgestaltung reduziert Lohbrügge sehr deutlich auf Lohbrügge-Nord und noch einmal verkürzt auf Beton und Hochhäuser – obwohl auf den Postkarten durchaus auch Rotklinker-Zeilen oder einmal das Grüne Zentrum abgebildet sind. Während die Postkarten die Utopien der 1950er bis 1970er Jahre zeigen, entspricht die Raumgestaltung der Realität der 1980er und 1990er Jahre, wo die Korachhäuser so herunter gekommen waren. Heute sind sie pastellfarben gestrichen. Einfach durch die Farbgebung und Raumwahl wird auch das ganze RISE-Programm geleugnet. Hier wird aus Lohbrügge ein Schattenort oder Brennpunkt gemacht, neben dem Bergedorf umso mehr glänzt, und das macht mich zutiefst ärgerlich.

(Forschungstagebuch am 11.7.2017)

Die Postkarten-Ausstellung unterscheidet sich von den bisher untersuchten Dauerausstellungen der historischen Museen in einem wesentlich: Hier geht es um einen touristischen Blick auf Bergedorf. Die Selbstdarstellung ist als Botschaft an diejenigen, die nicht vor Ort sind, gerichtet, und trägt darüber hinaus zur Selbstvergewisserung bei. Die fünf Räume tragen in Laufrichtung die Überschriften „Bergedorfs Stadtkern“, „Schöner Wohnen“, „Hoch hinaus“, „Zum Wohle!“ und „Ab ins Grüne!“ Die Perspektive ist wiederum eine zentralistische Stadt-Perspektive, die durch das Material begründet sein könnte. Bergedorfer Schloss und die Kirche St. Petri und Pauli sind die häufigsten Postkartenmotive in „Bergedorfs Stadtkern“. Einige wenige Postkarten in diesem Raum zeigen den Bahnhof oder die Alte Holstenstraße auf der Lohbrügger Seite. „Schöner Wohnen“ meint das Bergedorfer Villenviertel, umfasst aber auch Gojensberg und die Sternwarte. Im lichtarmen Zwischenraum Treppenhaus sind mit Lohbrügge, Nettelburg, Boberg, Bergedorf-West und Neuallermöhe die Stadtteile zwischen Stadt und Landgebiet platziert.

Eine systematische Übersicht der fünf Ausstellungsräume, die Lage (Erdgeschoss oder erste Etage), Farbgebung (weiß, sonnengelb, grau, cremefarben und grün),

Bodenbelag (zwei verschiedenen Parkettarten, dreieckige graue Steinplatten und zweimal Holzdielen), Deckenhöhe und -dekoration (hoch mit Stuck, normal und schmucklos, sehr hoch und schmucklos und zweimal normal mit Zierleiste) sowie Anzahl der Türen eines Raumes erfasst, zeigt, dass der oben zitierte erste Eindruck gerechtfertigt ist.



Abbildung 166: Ausstellung "Ansichtssache" Raum "Zum Wohle!" in Laufrichtung (Museum für Bergedorf und die Vierlande, Foto am 11.7.2017)

Abbildung 167: Ausstellung "Ansichtssache" Raum "Zum Wohle!" im Rückblick (Museum für Bergedorf und die Vierlande, Foto am 11.7.2017)

Während vier Ausstellungsräume einer ortsbezogenen, zentralistischen Logik von Innenstadt ins Landgebiet folgen, ist „Zum Wohle!“ ein thematischer Raum, der in sich jedoch wieder diese Logik aufgreift. Der Raum ist zweiteilig in einen angedeuteten Schankraum mit Bistrotisch und Stuhl und einen zweiten Raum mit Sitzecke gegliedert. Im Schankraum sind um den Tresen die Postkarten mit Lokalen aus dem Bergedorfer Zentrum platziert, auf der Wand gegenüber beim Bistrotisch hängen Postkarten von vier Lokalen in Sande und einem in Lohbrügge. So ist Lohbrügge in diesem Raum deutlich positiver dargestellt und historisch korrekt als Sande bezeichnet – mit den erläuterten problematischen Nebenwirkungen. Im zweiten Raumteil gibt es eine Wand zu Lokalen um die Wentorfer Straße, eine gemischte Wand und einen Postkartenständer, auf denen

unter anderem Fotos von Lohbrügge, Nettelburger und Boberger Lokalen gezeigt werden und bei der Bank eine Wand mit Lokalen in den Vierlanden.



Abbildung 168: Mit im Bilde: Gastwirtschaften in Lohbrügge und Sande im Raum "Zum Wohle" in der Ausstellung "Ansichtssache" (Museum für Bergedorf und die Vierlande, Foto am 11.7.2017)

In „Ab ins Grüne“ findet man jeweils unter einer handschriftlichen Grußbotschaft zwölf Karten mit Motiven aus Kirchwerder, fünf solche aus Ochsenwerder und Curslack, vier aus Altengamme, zwei aus Neuengamme¹³⁸ und eine aus Billwerder.

Eine abstrakte Perspektive auf Stadtteile wie Lohbrügge, wie sie im vorherigen Unterkapitel eingenommen wurde, ist in Bezug auf dieses Museum nicht möglich. Der einzige mit Lohbrügge vergleichbare Stadtteil im Bezirk Bergedorf ist Bergedorf. Das von ländlichen Stadtteilen umgebene Neuallermöhe ist noch dichter besiedelt als diese beiden und wird mit einer einzigen Postkarte nahezu übergangen.

Die ländlichen Stadtteile werden als „der Stadt Bergedorf“ zugehörige Einheit „Landgebiet“ präsentiert. Administrative Stadtteile spielen in der Ausstellungskonzeption grundsätzlich keine Rolle: Reitbrook, Allermöhe, Moorfleet, Spadenland kommen gar nicht vor, Billwerder, Tatenberg und Neuallermöhe nur minimal. Die Ortsteile Nettelburg und Boberg sind demgegenüber mehrfach abgebildet.

Postkarten zeigen nun einmal „Sehenswürdigkeiten“. Insofern ist es nachvollziehbar, dass Viertel wie Lohbrügge, Nettelburg, Boberg, Neuallermöhe

¹³⁸ Das Konzentrationslager kommt in der Ausstellung nicht vor.

und Bergedorf-West mit überwiegender Wohnnutzung weniger repräsentiert sind als symbolische Gebäude oder Landschaften.

Ein Vergleich der Darstellungen von Bergedorf und Lohbrügge zeigt jedoch eine Problematik der historischen Gewichtung. Vom städtischen Zentrum Sandes und den Bauerndörfern Lohbrügge und Boberg um die Jahrhundertwende existieren deutlich mehr Postkarten als ausgestellt sind. Dass die Vierlande als grün und einladend und Lohbrügge als grau und unwirtlich inszeniert werden, ist kein Nebeneffekt, sondern intentional. Mit der Konzentration auf Postkarten aus den 1950er bis 1970er Jahren geht eine Bewertung Lohbrüggens als misslungenes Neubauprojekt der Moderne einher. Der Fortschrittsglaube der Entstehungszeit von Lohbrügge-Nord, der auf den farbigen Postkarten deutlich wird, wird nicht berücksichtigt.

Weiterhin ist eine solche Gegenüberstellung von Bergedorf und Lohbrügge-Nord strukturell problematisch. Vergleichbar sind nämlich nicht Lohbrügge-Nord und Bergedorf, sondern nur entweder Lohbrügger und Bergedorfer Zentrum beidseitig des Bahnhofes oder die Großwohnsiedlungen Lohbrügge-Nord und Bergedorf-West.

Die Dauerausstellung im Museum für Bergedorf und die Vierlande und die Ausstellung „Ansichtssache“ zeigen mögliche Arten des Umgangs mit Lohbrügge: Historisch ist man erst ab 1937/1938 zuständig, ist die Entscheidung, es nachrangig zu behandeln, also durchaus begründet. Wie im Hamburg-Museum gibt es auch hier keinen Hinweis auf andere zuständige Stellen, etwa im Kreis Stormarn in Schleswig-Holstein. Entschließt man sich, Lohbrügge einzubeziehen, sorgen die Namen Sande und Lohbrügge für Zuordnungsprobleme. Meist jedoch wird heute der größte Bergedorfer Stadtteil nicht ignoriert und damit unsichtbar gemacht, sondern trotz aller Ähnlichkeiten mit Bergedorf als dessen Gegenmodell, andere Seite oder Brennpunkt in Szene gesetzt.

6.3 Zeichen setzen für Lohbrügge

Konnten für Hamburg und Bergedorf noch Institutionen als Akteurinnen (womit die jeweiligen Kurator_innen der Ausstellungen übergegangen wurden) und Räume, Stadtmodelle, Präsentationsmöbel, Fotoaufnahmen und Texte als Medien der Inszenierung untersucht werden, ist dieser Ansatz für Lohbrügge nicht mehr durchführbar. Hier gibt es keine vergleichbaren Ausstellungsräume und Exponate. Intentionale Repräsentation Lohbrüggens wird daher daraufhin befragt, welche Akteur_innen Lohbrügge auf welche Weise für welches Publikum in Szene setzen,

welche Bedürfnisse diese Inszenierungen befriedigen und wie drei häufig gewählte Symbole einzeln und aufeinander bezogen gedeutet werden.

6.3.1 Selbstinszenierung: Akteur_innen, Bühnen, Publikum

Für oder in Lohbrügge gibt es keine dauerhaften Ausstellungsräume. Ob im Bezirk, im Stadtteil Bergedorf und in Lohbrügge sind in unterschiedlichen Organisationen häufig dieselben Personen vertreten, beispielsweise durch ein Engagement in drei verschiedenen Organisationen wie politische Partei, Kirche, Geschichts-AG, Stadtteilbeirat, beim Suppenfest, der freiwilligen Feuerwehr, VfL Lohbrügge, in der Flüchtlingsarbeit oder beim Bürgerverein Lohbrügge. Aber wie setzen diese Lohbrügge in Szene?

In Lohbrügge weiß ich noch nicht viel zu zeigen. [...] Und wenn ich... einen Rundgang durch Lohbrügge machen würde, würde ich im Moment natürlich... es interessiert im Moment natürlich, wüsste ich niemanden, von auswärts, irgendwas, von Lohbrügge.
(L. am 8.2.2012)

Diese Reaktion einer Interviewpartnerin auf die Frage danach, was sie einer_m nicht näher definierten Besucher_in „hier“ zeigen würde, ist charakteristisch. Zum Zeitpunkt der Befragung fällt den Befragten dazu wenig ein. „Also, wenn Besuch kommt, der sich... der wirklich noch nich' hier war, dann werd' ich dem nicht so furchtbar viel in Lohbrügge zeigen. Es sei denn, die bestehen drauf.“ (Q. am 13.8.2012). Und ein anderer nennt Alte Holstenstraße und den in einen Park umgewandelten Lohbrügger Friedhof und fügt hinzu: „Was soll man sonst in Lohbrügge zeigen? Ich würde dann allerdings sehr bald übergehen nach Bergedorf. [*lacht*]“ (T. am 9.11.2012) Weiter werden der Wasserturm, Lohbrügger Markt, Alte Holstenstraße, Boberger Niederung, Grünes Zentrum und auch die Kleingärten zum Spaziergehen mit Hund genannt. Von den Hamburger Sehenswürdigkeiten wird St. Pauli überwiegend negativ erlebt als etwas, was man manchen Besucher_innen zuliebe machen muss, die HafenCity kontrovers bewertet und Pflanzen un' Blumen von fast allen Interviewten positiv hervorgehoben. Einige nennen auch das Alstertal.

In touristischer Perspektive ist Lohbrügge also – anders als die Hamburger Innenstadt oder das Zentrum Bergedorfs – unsichtbar. Ohnehin ist es nicht das Ziel dieser Arbeit, Lohbrügge als einen zu Unrecht übersehenen touristischen Hotspot zu etablieren. Der Versuch wäre wohl auch zum Scheitern verurteilt. Seine geringe Sichtbarkeit kann ja wie im vierten Kapitel dargelegt durchaus als Stärke erlebt werden, worauf noch vertieft eingegangen wird. Es gibt jedoch Akteur_innen, die daran arbeiten, Lohbrügge in Szene zu setzen.

Das Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf hat in der Vergangenheit drei Bände zu „Lohbrügge – Die Geschichte eines Stadtteils“ herausgegeben: „Die Alte Holstenstraße“ (Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 1999), „Felder und Fabriken“ (Dass. 2000) und „Alles wird anders“ (Dass. 2002). Beiträge für diese Bände wurden unter anderem von (damaligen) Mitarbeiter_innen des Instituts für Volkskunde/Kulturanthropologie, an dem die vorliegende Arbeit verfasst wurde, geschrieben. Von diesen Titeln sind der zweite und dritte Band inzwischen vergriffen und wurden nicht wieder aufgelegt. Trotzdem war Lohbrügge damit nach Bergedorf der am besten repräsentierte Stadtteil im Bezirk. Im Untersuchungszeitraum gab es mindestens einmal jährlich Stadtteillführungen durch Lohbrügge sowie weitere durch die Boberger Niederung, die durch das Kultur- und Geschichtskontor allein oder gemeinsam mit dem Naturschutzbund NABU organisiert wurden.

Im Kontext des RISE-Programms wurden verschiedene kulturelle, jährlich stattfindende Veranstaltungen im Stadtteil ins Leben gerufen und gefördert wie das Suppenfest im Billebogen, das Konzert der Kulturen im Leuschnerpark bei der LOLA und das Seifenkistenrennen. Das neu errichtete haus brügge und das in der früheren Kulturkneipe spectrum untergebrachte Kinderkulturhaus kiku sind in diesem Zusammenhang entstanden.¹³⁹ Ebenfalls im Kontext des RISE-Programms kommt es zur Gründung der Geschichts-AG, die sich die Sichtbarmachung des historischen Alltags von Lohbrügge zur Aufgabe gemacht hat. Ein späteres Mitglied dieser AG stellt im Interview fest:

Man kann nicht sagen, das waren *die* Bergedorfer [*die „die Geschichte Lohbrüggens vernichtet haben“*], es gibt ja auch *die* Lohbrügger, also die gehören dazu, also ich... Sie wissen ja, dass wir jetzt vom Stadtteilbeirat an diesen... einen kleinen geschichtlichen Rundgang arbeiten wollen. Und das macht mich eben ja sowieso traurig, ja... [*Lacht auf.*] weil alles, was man Ihnen, nicht alles, aber sehr viel, was wir Ihnen von den wichtigen geschichtlichen Dingen zeigen könnten, gibt es einfach nicht mehr. Man kann nur in die Archive zurückgreifen, nach Bildern und Fotos und daraus dann [*holt Luft*] daraus dann äh... vielleicht auf Podesten das so zeigen, was da mal irgendwo gestanden hat, nicht.

(L. am 8.2.2012)

Damit hat die Dame das sichtbarste Projekt der Geschichts-AG, die mittlerweile im Stadt-Raum platzierten Geschichtstafeln, die mit Text und Bild auch auf der Website zu finden sind, vorweg genommen (Geschichts-AG Lohbrügge URL 24.8.2018). An der Arbeit der Geschichts-AG habe ich als teilnehmende Beobachterin mitwirken dürfen. Interveniert habe ich dabei mit dem Hinweis auf

¹³⁹ An dieser Stelle sei noch einmal daran erinnert: Sämtliche öffentlich geförderte kulturelle Veranstaltungen und Einrichtungen werden in der Regel nicht unbegrenzt, sondern projektbezogen gefördert, womit ihr Fortbestand also nicht dauerhaft oder auch nur für ein Jahrzehnt gesichert ist.

Material im Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf, wodurch die Zusammenarbeit zwischen beiden mit initiiert wurde.



Abbildung 169: Geschichtstafel vor der Schule Leuschnerstraße am 3.6.2013

Weitere gemeinsame Projekte von Stadtteilbüro, Geschichts-AG und Kultur- und Geschichtskontor waren eine Dia-Show auf einer Hauswand in der Alten Holstenstraße, Geschichts-Cafés, zu denen ältere Lohbrügger_innen mit ihren Fotos und Erzählungen ins haus brügge oder in den Gemeindesaal der Erlöserkirche eingeladen wurden, und Artikel in der Stadtteilzeitung Lohbrügge. Diese wurde wie die Internetseite www.bergedorf.lohbruegge.de ursprünglich vom Stadtteilbüro Lohbrügge, das RISE-Programm koordinierte, herausgegeben und wird seit 2016 durch den gemeinnützigen Stadtteilverein Lohbrügge e.V. weiter geführt. Die Vereinszeitung „Der Lohbrügger“, die in verschiedenen öffentlichen Einrichtungen wie Bücherhalle oder Kultur- und Geschichtskontor ausliegt, gibt der Bürgerverein Lohbrügge e.V. heraus.

Ebenfalls durch Förderung mit RISE-Mitteln wurde die Erlöserkirche durch nächtliche Beleuchtung in Szene gesetzt.

Politisch ging es beim RISE-Programm um Aufwertung von öffentlichem und Wohnraum. Ein wirtschaftliches Interesse daran haben etwa der BID (*business improvement district*) Alte Holstenstraße¹⁴⁰ und die

¹⁴⁰ Die Stadt Hamburg hat die meisten BIDs in Deutschland (Stadt Hamburg URL 4.7.2018). Die Auswirkungen von BIDS auf den öffentlichen Raum werden durchaus auch kritisch gesehen (vgl. Häuser 2018; Tiedemann 2015, URLs 4.7.2018 oder ausführlich: Glasze 2001 URL 3.7.2018)

Wohnungsbaugenossenschaften. Diese haben ein Bewusstsein dafür entwickelt haben, dass es nicht allein um materielle Fragen geht, sondern eine Verbesserung des sozialen Miteinanders in ihrem Interesse liegt.

Wenn an dieser Stelle neben den Intentionen der Bewohner_innen politische und wirtschaftliche Intentionen benannt werden, so möchte ich das journalistische wie auch wissenschaftliche Schlagwort „Gentrifizierung“¹⁴¹ nicht verwenden. Das hat mehrere Gründe:

Die Wahrscheinlichkeit, dass Lohbrügge von einer „Creative Class“ im Sinne Richard Floridas (u.a. Florida 2005) als Szeneviertel entdeckt wird, ist gering. Die bauliche Umgestaltung der Alten Holstenstraße etwa hat nicht zu deren Belebung geführt. Nach wie vor stehen Ladenlokale leer.

Die Stadtteilführungen werden überwiegend von heutigen oder ehemaligen Bewohner_innen Lohbrüggens besucht und nicht von Tourist_innen.

Bauliche Verbesserungen wie die Wärmedämmung führen zu Mieterhöhungen, die nicht alle Mieter_innen tragen können. Bauliche Vernachlässigung von Innenräumen und Fassaden (wie im Falle des Lindwurms) ist andererseits ebenfalls schädlich – in erster Linie für die Gesundheit und Leben sowie weiterhin für das Image der Mieter_innen, die keinen geeigneteren Wohnraum finden können, und in zweiter Linie für das Image des Stadtteils.

Das Auslaufen der Mietpreisbindung für Wohnungsaltbestände und die auf fünfzehn Jahre festgelegte Mietpreisbindung für neu gebaute Sozialwohnungsbestände lassen Probleme für einkommensschwache Bevölkerungsteile – wie etwa die Rentner_innen in Lohbrügge, die fünfzehn Jahre nach dem Renteneintritt keine Aussicht auf ein höheres Einkommen mehr haben – vermuten. Andererseits werden in Lohbrügge weiterhin Wohnungen gebaut und etwa geflüchtete Menschen untergebracht.

Auch in Lohbrügge gibt es also die Verteuerung und die Verdrängungsprozesse, von denen die ganze Stadt Hamburg betroffen ist, Sie haben hier allerdings nicht dieselbe Dynamik wie in zentraleren Stadtteilen. Die Frage danach, wann der Einsatz für eine Verbesserung von Wohnraum und öffentlichem Raum im Umfeld umschlägt in einen Gentrifizierungsprozess, ab wann aus dem wertschätzenden

Weitere Informationen zum BID Alte Holstenstraße sind auf der Website der Stadt Hamburg zu finden (Stadt Hamburg URL 24.4.2018).

¹⁴¹ Die Frage nach den Intentionen und Auswirkungen der Arbeit Jane Jacobs in Hinblick auf Gentrifizierungsprozesse wurde etwa auf der Tagung „Queen Jane Jacobs. Jane Jacobs and paradigm shifts in urban planning and urban redevelopment“ im Mai 2011 (URL 4.7.2018) diskutiert - mit unklarem Ergebnis. Mit Bezug auf „The need for aged buildings“ (Jacobs 1993 244-260) und „Part four: Different tactics“ (ebd. 417-586) wird hier die These vertreten, dass Gentrifizierung nicht Jacobs' Intentionen entspricht und dennoch eine Auswirkung ihrer Kampfschrift für die Rückbesinnung auf die städtischen Zentren sein kann.

Umgang mit dem Raum ein Anstieg von Mieten und Kaufpreisen resultiert, kann im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht beantwortet werden.

Die Argumentation dient dazu zu verdeutlichen, dass die erwähnten Maßnahmen der Sichtbarmachung Lohbrüggens ihr Publikum überwiegend in Lohbrügge selbst sowie in geringerem Umfang im Umland und im Bezirk finden. Damit tragen sie aktuell überwiegend zur Selbstvergewisserung bei und dazu nach den Jahren mit dem Image eines „sozialen Brennpunktes“ wieder ein positives Ortsbewusstsein zu entwickeln.

6.3.2 Selbstvergewisserung: Bedürfnisse nach Geschichte und Identität

Ein Ansatz zur Frage, was ein positives Ortsbewusstsein sein könnte, bietet Augés Konzept der anthropologischen Orte, Orten mit „Geschichte, Identität und Relation“ (Augé 2010: 59). Augé selbst schränkt ein:

Allerdings ist der intellektuelle Status des anthropologischen Ortes zweideutig. Er ist nichts anderes als die partiell materialisierte Vorstellung, die seine Bewohner sich von ihrem Verhältnis zum Territorium, zu ihren Angehörigen und zu den anderen machen. Sie variiert je nach der Stellung oder dem Standort, die der Einzelne einnimmt. Dennoch bietet sie uns eine Reihe von Orientierungspunkten an oder drängt sie uns auf; diese Orientierungspunkte haben gewiss nichts mit der Harmonie der Wildnis oder dem verlorenen Paradies zu tun, doch wenn sie verschwinden, hinterlassen sie eine Lücke, die nicht so leicht zu füllen ist.

(Augé 2010: 62)

Die Zeichen, die gesetzt werden, indem Plätze, Bauwerke und Veranstaltungen sichtbar gemacht werden, prägen die Vorstellungen der Menschen von einem Ort. Augés Überlegungen zu Geschichte, Identität und Relation können an dieser Stelle weiter gedacht werden. Was in der vorliegenden Übersetzung als „Relation“ bezeichnet wird, wird hier „Beziehung“ genannt. Außerdem wird die Geschichte eines Ortes von den Geschichten von Menschen, also Biographien, unterschieden. Auf den nicht unproblematischen Identitätsbegriff wird nach den Überlegungen zu Geschichte eingegangen.

Wie alle Menschen haben letztendlich auch alle Orte eine Geschichte, aber diese ist unterschiedlich sichtbar, präsent und repräsentiert. In Lohbrügge ist von steinzeitlichen Siedlungsstätten im Bereich der heutigen Boberger Niederung nichts mehr zu sehen. Dort, wo im Mittelalter Produktionsstätten wie Ziegeleien waren, ist heute Naturschutzgebiet mit scheinbar unberührter Natur und Dünenlandschaft. Umgekehrt sind die Felder des Bauerndorfes Großwohnsiedlungen gewichen. Bauernhöfe wurden eingeebnet und überpflanzte oder überbaut. Die um das Ende des Zweiten Weltkriegs kahlgeschlagenen

Sander Tannen überragen heute den Wasserturm, der die Silhouette Lohbrüggens konturiert hat. Allein im Untersuchungszeitraum führt die Verkleidung der Fassaden ganzer Straßenzüge mit Wärmedämmung zu einer nicht unerheblichen Veränderung der Materialität des Stadtraums – mit Folgen sowohl für Innen- als auch Außenräume.



Abbildung 170: Prozess der Verkleidung mit Wärmedämmung im Harnackring am 17.4.2014

Für die Biographien der Menschen, die als Bewohner_innen oder Benutzer_innen mit Lohbrügge zu tun haben, muss das keine übergeordnete Rolle spielen und kann auch positiv empfunden werden. Ein Zwiespalt spiegelt sich beispielsweise im Interview mit diesem langjährigen Bewohner Lohbrüggens wieder, der auf die Frage, welche Entwicklungen ihn in Bezug auf den Stadtteil besonders geärgert oder gefreut haben, reagiert.

N: [*holt Luft*] Schwierige Frage. – Geärgert hat mich 'n bisschen, dass sehr viel alte Bausubstanz ja vernichtet worden ist. Auf der anderen Seite: auch gefreut, dass das Ganze 'n bisschen offener geworden ist. [...] Moderne ist nicht schlecht.

I: Was meinen Sie mit offener?

N: Äh, die ... pff... Die alte Bausubstanz, die war... war so 'n bisschen gedrungener gewesen. Und... Ob man's mag oder nicht, es ist jetzt also Geschmackssache, aber zum Beispiel jetzt so den... den alten Brüdtweg, der is' so'n bisschen hinten auf der... von hier aus gesehen auf der rechten Seite. [...] So, Höperfeld hier, das ist noch so 'n bisschen teilweise mit alter Bebauung. Und Brüdtweg war auch schon... war auch so ungefähr wie Höperfeld gewesen und [...] dort gibt es zum Beispiel ein Haus, was so 'n bisschen aus... Man, man, man hat früher teilweise dazu gesagt, also hier, das ist 'ne Badeanstalt. Das ist 'n weißes Haus mit so...

I: Mit so Terrassen? [*Bei einer der Wahrnehmungstouren fiel mir ein Umzugsunternehmen auf, das aus diesem Haus Möbel über die Terrasse mit dem Kran abtransportierte.*] Ich weiß, welches Sie meinen, ja.

N: Terrassen, ja. Und ja das... Ich find's eigentlich genial. Ich hab da auch jahrelang gewohnt, ne. [...] Und... Also, ich dachte... Das find ich gut, so was dann auch mal in einen gewachsenen Standort rein zu setzen, das find ich gut. [...] Und das ist... das ist eben offener, denn, ne.

(N. am 23.4.2012)

Wie oben ausgeführt gibt es ein menschliches Bedürfnis nach alten Gebäuden, nach materieller Sichtbarkeit der Geschichte im Stadt-Raum. Dieses Bedürfnis kann im Widerspruch zu anderen Bedürfnissen – wie in diesem Falle „Offenheit“ und Wohnkomfort – stehen. Das Bedürfnis nach alten Gebäuden¹⁴² ist unabhängig von der Frage, ob diese Gebäude für denkmalschutzwürdig erklärt werden oder nicht. Es wird im Einsatz der Initiative zur Erhaltung historischer Bauten für die Bergnersche Villa, den Wasserturm und zuletzt Haus Haidberg im Höperfeld (Dahms 2016) oder der Geschichts-AG deutlich. Generell bleibt dieses Bedürfnis in Hamburg häufig unbefriedigt. In seiner „Geschichte der Stadt Hamburg“ bemerkt Eckhart Klessmann:

‘Ehrfurcht vor dem Gewesenen, vor den Denkmälern der eigenen Geschichte besitzt diese Stadt kaum,’ schrieb der Hamburger Hans Henny Jahn 1957. ‘Das ist ihr Grundfehler. Sie ist, im Gegensatz zu Lübeck, arm an erschaubarer Vergangenheit.’

(Klessmann 2002: 619)

Im gleichen Jahr verfasst Harald Richert mit „Ein ‚Abriß‘ durch die Geschichte Bergedorfs“ eine „Warnung fürs 21. Jahrhundert“ und nimmt damit Bezug auf ein Diktum Lichtwarks von der „Freien und Abrissstadt Hamburg“ (Richert 2002:8). Während im Hamburger Zentrum mit den Entwicklungen um das Gängeviertel seit 2009 (zuletzt: Ziehl 2018) schon eine Gegenbewegung erfolgreich war, zeigt der Abriss des Haidberghauses 2015, dass diese Tendenzen zum Erhalt Lohbrügge nicht erreicht haben. Sowohl im Zusammenhang mit der Geschichte der drei großen Dörfer als auch im Hinblick auf die (vergeblich) das Dorf evozierenden Straßennamen und in Bezug auf Gesichtslosigkeit von Zwischen- oder Vorstadt wurde aufgezeigt, wie das Bedürfnis nach materieller Sichtbarkeit der Geschichte des Stadtteils häufig unbefriedigt bleibt.

¹⁴² Das Bedürfnis nach alten Gebäuden, um das es hier geht, ist nicht zu verwechseln mit dem weiter gefassten *need for aged buildings* bei Jane Jacobs (Jacobs 1993: 244-260): „CONDITION 3: *The district must mingle buildings that vary in age in condition, including a good proportion of old ones*“. Jacobs bezieht *need* weniger auf das menschliche Bedürfnis, sondern auf Notwendigkeit eines Vorhandenseins von alten, sogar heruntergekommenen Gebäuden in Stadtteilen, da es in komplett neuen oder perfekt in Stand gesetzten alten Stadtteilen zu Aufwertungs- und Verdrängungsproblematiken zulasten einer Bevölkerungs- und Nutzungsmischung kommt. Jacobs argumentiert auf einer Planungsebene, während ich mich auf anthropologische Bedürfnisse beziehe.

Der Geschichte eines Ortes stehen die Biographien der Menschen, die ihn als Individuen oder Gruppen bewohnen und benutzen, gegenüber. Lohbrügge hat die Folgen von vielen städtischen, nationalen und internationalen Großereignissen miterlebt und davon betroffenen Menschen ein Zuhause gegeben. Doch die Geschichten dieser Gruppen, die seit Kriegsende die Geschichte des Stadtteils mitprägen, sind vor Ort nicht repräsentiert. Ausgebombte Hamburger_innen, Vertriebene aus Pommern, Schlesien oder Ostpreußen, Flutopfer aus Wilhelmsburg, Gastarbeiter_innen aus der Türkei, Spanien, Italien oder Portugal, ehemalige DDR-Bewohner_innen, Aussiedler_innen aus den früheren Mitgliedsstaaten der Sowjetunion und zuletzt Flüchtlinge aus Afghanistan oder Syrien, die in Lohbrügge Wohnraum gefunden haben, sind in der Geschichte des Stadtteils nicht als solche repräsentiert. Erzählt wird die Ortsgeschichte als kontinuierliche Geschichte einer (diskursiven) Mehrheit (inklusive Frauen und wirtschaftlich Schwachen), obwohl heute zu dieser Mehrheit etwa die alten Bauernfamilien, die zum Teil ins Umland verzogen sind, nicht mehr gehören.

Augé verwendet den vielfach gebrauchten und missbrauchten Begriff der Identität von Orten, wobei er differenziert, dass diese Identität von unterschiedlichen Menschen unterschiedlich definiert wird. In der vorliegenden Arbeit wird der Begriff des Identifizierens benutzt und herausgearbeitet, wie Menschen Orte anhand einer abgeschlossenen Siedlungsstruktur, anhand von Ortsnamen, mit denen sie beschriftet sind, oder anhand von Wahrzeichen, die sie als symbolisch für diese verstehen, identifizieren. Menschen, auch kulturanthropologische Stadtforscher_innen (vgl. Musner 2009 mit „*Der Geschmack von Wien*“ [*Hervorhebung durch die Verfasserin*]) haben ein Bedürfnis nach Identität, nach einer Einheit von gebautem Raum, Ortsnamen und Symbolen. Ein Teil der Bevölkerung sehnt sich darüber hinaus nach einer nationalen Abgeschlossenheit und Einheitlichkeit der Bevölkerung, wie die Konflikte der 1990er Jahre und das Aufkommen der Partei AfD im 21. Jahrhundert zeigen. Dieses Bedürfnis nach abgrenzbarer Einheit, Einfachheit und Kontinuität deckt sich weder mit der Realität der Stadt Hamburg noch der ihres Stadtteils Lohbrügge.

Die Bedürfnisse nach alten Gebäuden und Identität sind nur zwei unter vielen Bedürfnissen, die Menschen mit Orten, Räumen und den Mitmenschen, die diese gemeinsam mit ihnen bevölkern, verbinden. Sie werden an dieser Stelle schon thematisiert, weil es sich um Bedürfnisse handelt, die mit sichtbaren Zeichen und intentionaler Repräsentation verbunden sind. Auf Bedürfnisse, auf die dies nicht zutrifft, wird in siebten Kapitel eingegangen.

6.3.3 Zeichen und ihr Symbolcharakter: Sander Dickkopp, Korachhäuser und „grün“

Die Bedeutung von Zeichen und Symbolen für Repräsentation wurde eingangs herausgearbeitet. Konzeptionell wurde im vierten Kapitel zwischen den entlang der Wege-Netze sichtbaren Orientierungspunkten und den symbolischen Wahrzeichen unterschieden.

Beispielhaft werden nun drei Zeichen analysiert, die von denen, die Lohbrügge sichtbar machen wollen, in Szene gesetzt und symbolisch verwendet werden. Es handelt sich um das Wahrzeichen Lohbrüggens, den Wasserturm Sander Dickkopp, die Hochhäuser in der Korachstraße und Inszenierungen von „grün“. Diese Zeichen werden auf ihre Sichtbarkeit, Funktion und Nutzung im Alltag sowie auf ihren Symbolcharakter hin untersucht.



Abbildung 171: Kopf der Vereinszeitschrift "Der Lohbrügger" des Bürgervereins Lohbrügge e.V., Ausgabe Juli/August 2015

Sie werden für die jeweiligen Header des Lohbrüggers und der Internetseite www.bergedorf.lohbruegge.de aufgegriffen. Das trifft auch auf den Fernsehturm, die Erlöserkirche und die Auferstehungskirche¹⁴³ zu, während beide Medien keine

¹⁴³ Die beiden evangelischen Kirchen (Abb. 139, 140, S. 188) wurden bewusst nicht gewählt. Auf weiteren Logos habe ich sie nicht gesehen. Sie sind jeweils ungefähr gleich alt wie Wasserturm (Erlöserkirche) und Korachhäuser (Auferstehungskirche) und entlang der meist befahrenen Wege nicht sichtbar. Bei der Einweihung der neuen Geschichtstafeln werden sie – obwohl wirklich nicht ähnlich – vom Bezirksamtsleiter mehrfach miteinander verwechselt. (Forschungstagebuch am 21.4.2015). Zudem müsste bei der Interpretation die sakrale Symbolik mit einbezogen werden.

Symbole für Boberg verwenden¹⁴⁴. Beide Header sind Abstraktionen, deren Anordnung und Größenverhältnisse eine Vorstellung davon vermitteln, welche Symbole welchen Stellenwert für die Ersteller_innen der Header hatten.



Abbildung 172: Header der Internetseite und Kopf der Stadtteilzeitung Lohbrügge (Quelle: Lawaetz-Stiftung), inzwischen verwendet vom Stadtteilverein Lohbrügge

„Ja, was würde ich den Leuten hier in Lohbrügge zeigen? Den Wasserturm würde ich zeigen.“, erklärt ein Interviewpartner (N. am 23.4.2012). Eine andere Interviewpartnerin antwortet auf die Frage, was ihr auf den Fotos, die ihr im Rahmen der Fotoelicitacion vorgelegt wurden, gefehlt habe:

Für Lohbrügge speziell? [...] Stimmt, hab ich gar nicht erwähnt. Sander Dickkopf war ja auf einem [Foto] zu sehen, aber jetzt nicht äh [...] speziell. Sander Dickkopf ist ja irgendwie so 'n bisschen das, hab ich schon das Gefühl, irgendwie so, ich weiß gar nicht, ich kenn das Lohbrügger Wappen gar nicht, aber ich glaube, es hat irgendwie den Sander Dickkopf.

(P. am 26.7.2012)

Wie die Erlöserkirche ist der Wasserturm Sander Dickkopf ein Bauwerk aus den Glanzzeiten Sandes um die Jahrhundertwende. Ursprünglich ein technisches – wenn auch dekorativ ausgeführtes – Bauwerk und kein Symbol weltlicher oder geistiger Macht wie Rathaus, Schloss oder Kirche steht er zu Beginn des 20. Jahrhunderts für Fortschritt. Gleichzeitig wird er mit dem Ausflugslokal zum Freizeitor. Im Nationalsozialismus wird er von der SA genutzt, später von der Initiative zur Erhaltung historischer Bauten in Bergedorf besetzt. Seine symbolische Aufwertung zum Wahrzeichen durch den Bürgerverein Lohbrügge Ende der 1960er Jahre (Lohbrügger Warte, 3. Jg. März/April 1969) erfolgt gegenläufig zu seiner funktionalen Nutzung. Der technische Fortschritt macht ihn 1972 überflüssig, während daneben ein Fernmeldeturm errichtet wird. Die Stadt Hamburg investiert nicht in den Erhalt des Wasserturms, überlässt ihn aber auch nicht der Initiative, sondern verkauft ihn an einen Privatunternehmer.

¹⁴⁴ Das Logo der Stadtteilzeitung wurde vom Stadtteilbüro zu Zeiten des RISE-Programmes erstellt, als die Förderung klar auf das Projektgebiet „Lohbrügge-Ost“ beschränkt war. Die Geschichts-AG hingegen hat später auch in Boberg Geschichtstafeln aufgestellt. In Boberg gibt es außerdem mit der Dorfzeitung ein eigenes Medium.

Sämtliche Wiederbelebungsversuche als Freizeitort waren und sind mäßig erfolgreich. Durch die Höhe der Sander Tannen ist er in Lohbrügge kaum irgendwo sichtbar. Demzufolge eignet er sich nicht als Orientierungspunkt und tritt zudem, wenn er sichtbar ist, neben dem Fernmeldeturm in den Hintergrund¹⁴⁵.

Während er für viele der befragten Lohbrügger_innen ein wichtiges Symbol darstellt, für das sie sich nach wie vor einsetzen, zeigt die Tatsache, dass er zwar unter Denkmalschutz gestellt ist und trotzdem durch die Stadt Hamburg verkauft und nicht wieder zurückgekauft wurde, wie wenig Bedeutung diesem Lohbrügger Symbol außerhalb des Stadtteils beigemessen wird.

M: Theoretisch ja [, *ist der Wasserturm denkmalgeschützt*].

I: Hmm. Aber wenn keiner was macht, ist er irgendwann...

M : Genau, wenn er verfällt, dann... Da heißt es ja immer so schön: Wenn das wirtschaftlich nicht mehr tragbar ist, dass man dem Eigentümer das äh ... ähm ja, auferlegen kann, dass er den erhalten muss, dann kann er ihn auch abreißen. Und deswegen wird ja gerne denn mal so was abreißen... verfallen gelassen, wenn das... Denkmalschutzamt nicht einschreitet. [...] Oder die Behörden vor Ort sagen: „Nö, ist alles in Ordnung.“ So isses ja gewesen. Dann... jo, kann man es vielleicht irgendwann mal abreißen...

(M. am 7.3.2012)

Die Bezeichnung des Turms mit dem Ortsnamen Sande schwächt zudem das Gefühl einer inneren Ordnung, den Eindruck von Identität. Der hartnäckige Einsatz einiger Lohbrügger_innen für dieses Gebäude zeigt allerdings, dass der „Dickkopf“ seinen Namen verdient.

Im Unterschied zum Wasserturm sind die Korachhäuser in Lohbrügge nach wie vor gut sichtbar. Auch bei ihnen handelt es sich um funktionale Bauten, nämlich um Wohngebäude (der Wohnungsbaugesellschaft Neue Heimat Nord, heute der SAGA), die in den 1960er und 1970er Jahren Symbole für Fortschritt und Wiederaufbau darstellten.

Und es ist einfach so äh, dass zum Beispiel, wenn man so... , wenn man jetzt diese Korachhochhäuser nimmt...[...] Da hat sich aber doch die... die Bevölkerungsstruktur sehr geändert [*hin zu mehr „Migranten“, „Jugendlichen“ und „Randgruppen“, so die Interviewpartner_innen*]. Also, als die gebaut worden sind, da war 's... ja, irgendwie schick, toll, [...] da zu wohnen. Da haben Freunde von uns... haben im achten Stock im Korachhochhaus gewohnt. [...] Und ich fand das 'ne Sensation, als ich dahin kam und diesen Blick...[...] Und heute... ja, darf man das, glaube ich, gar nicht mehr sagen, dass man im Korachhochhaus wohnt.

(R. am 19.8.2012)

¹⁴⁵ Ein Schicksal, das er mit dem umstrittenen, inzwischen als Hotel genutzten Wasserturm im Schanzenpark teilt, welcher ebenfalls neben einem Fernsehturm von weitem zurücktritt.

In den 1990er Jahren wurden durch die beschriebenen Entwicklungen im sozialen Wohnungsbau, durch Konflikte zwischen Bewohner_innen und durch die zwischenzeitliche Nutzung für rechtsradikale Aktivitäten die Korachhäuser zum Symbol für sozialen Brennpunkt. Das wurde nicht nur außerhalb, sondern ebenfalls in Lohbrügge selbst so wahrgenommen, wie in den Aussagen einer Sozialpädagogin deutlich wird:

Und die Hochhäuser, ja, die sind für mich immer so 'n... Korachstraße an sich hat immer den Ruf von äh... sozialem, prekärem... äh, Lagen. Also, wenn 'n Kind aus der Korachstraße kam, dann hat man immer schon mal geguckt. [...] Und die Korachstraßenhochhäuser gipfeln sozusagen in diesem Klischee. [...] Und... äh... es war ja nun auch so, dass da... [Verkehrslärm.] Also die... die... Es hängt ganz viel mit diesem Klischee zusammen. [...] Also, das hängt so richtig irgendwie in den Köpfen. Genauso eigentlich Lindwurm... fällt auch in dieses Klischee rein. [...] Und teilweise isses ja auch so, dass da... äh... die soziale Situation eher schwierig ist. [...] Aber bestimmt nicht flächendeckend. [...] Kann ich mir nicht vorstellen.

(P. am 26.7.2012)

Auch die Solarpyramiden auf den Dächern, die die Korachhäuser in den 1990er Jahren erneut zu einem Symbol für technischen und ökologischen Fortschritt machten, und die neu verkleideten, pastellfarbenen gestrichenen Fassaden, die sie im Rahmen des RISE-Programms bekamen, scheinen daran wenig zu ändern, wie die Darstellung in der Ausstellung „Ansichtssache“ 2017 zeigte.

Sehr markant, die Korachstraßenhochhäuser. 'n sehr schönes Fotomotiv übrigens, also gerade wenn Sie im Grünen Zentrum stehen und dann äh die... sich die Häuser dann in dem... in dem äh... Ententeich widerspiegeln... kann man sehr gut machen. Und die sind auch wirklich schön geworden. Also, die waren in den 80er Jahren... war das ja grottenhässlich[.]

(M. am 7.3.2012)

Im Unterschied zum Wasserturm sind die Korachhäuser, die heute im Besitz der städtischen Wohnungsbaugenossenschaft SAGA sind, also weiterhin im Gebrauch und so gut sichtbar, dass sie nicht nur als Symbol für Lohbrügge-Nord, sondern für ganz Lohbrügge fungieren. Dabei werden sie mit sozialem Wohnungsbau, Anonymität (Bock/Bohnenstengel 2002:107) und Masse negativ in Verbindung gebracht.

Neben dem positiv besetzten, aber dem baulichen Verfall anheim gegebenen Wahrzeichen und dem baulich aufgehübschten, aber negativ erlebten Wahrzeichen gibt es ein drittes, abstrakteres Wahrzeichen für Lohbrügge, nämlich die Farbe „grün“, die in den Interviews und Medien des Stadtteils häufig aufgegriffen wird.



Lohbruegge.de
wohnen im grünen

Abbildung 173: Früherer Header der Internetseite des Stadtteilbüros (Quelle: Lawaetz-Stiftung)

Sowohl im Header des Lohbrüggers als auch auf dem der Website des Stadtteilvereins wird „grün“ in Szene gesetzt. Auf der Website geschieht das durch Farbgebung, den Text „lohbrügge – wohnen im grünen“ und angedeutete Laubbäume, ähnlich denen auf dem städtischen Logo für Bergedorf. Der Header des Lohbrüggers ist detailreicher und stellt das Grüne Zentrum mit Parktantenhaus und Ziegeleiteich sowie unterschiedlichen angedeuteten Baumarten in den Mittelpunkt.

„Grüne Stadt“ oder „grüne Metropole“ sind gängige Narrative für Hamburg, die in einer systematischen Grünflächenplanung seit Anfang des 20. Jahrhunderts begründet liegen und mit Hamburgs Ernennung zur „Umwelthauptstadt Europas“ 2011 fortgeschrieben werden, wie Sonja Windmüller in „Grün in der Stadt (Hamburg) – eine Hinführung“ darlegt (Windmüller 2012: 7-9).

Anders als die in den Vierlanden oder im Alten Land sind die großen Grünflächen in Lohbrügge keine landwirtschaftlichen Nutzflächen mehr oder sich selbst überlassene Wildnis im Sinne Sieverts (1999; Vicenzotti 2011), sondern in Szene gesetzte Natur. Diese ist mit drei größeren Anlagen in sich sehr vielfältig. Die Boberger Niederung mit der Boberger Düne, die mit diesen Namen nicht unbedingt mit Lohbrügge identifiziert werden, wurde früher als Ziegeleiland und für den Sandabbau industriell genutzt und ist heute eine ökologische Ausgleichsfläche, die im NABU-Haus und durch den Blick aus Segelflugzeugen auf besondere Art und Weise sichtbar gemacht wird. Der städtische Park Grünes Zentrum befindet sich auf früheren Ziegeleigebieten und Feldern und bietet mit Voliere, Minigolfplatz, Spielplätzen, Rodelhügel und Ententeich ein Freizeitangebot, welches meinen Wahrnehmungstouren zufolge mäßig genutzt wird. Das Waldgebiet Sander Tannen mit einem neuen Waldspielplatz und zwischenzeitlich Gastronomie beim Wasserturm ist mit Spaziergänger_innen mit Kinderwagen oder Hunden und Jogger_innen als Freizeitfläche am belebtesten. Zu diesen öffentlichen, städtischen Grünanlagen kommen noch zahlreiche halböffentliche Kleingartenanlagen, private Gärten, Grünflächen und Straßenbäume.

Während „grün“ in den Interviews durchweg positiv konnotiert ist, macht Windmüller auf eine andere Lesart aufmerksam, die bereits im vierten Kapitel angedeutet wurde:

'Grün' (analog zu 'Natur') und 'Stadt' bildeten nicht zuletzt in der kulturwissenschaftlichen Forschung lange Zeit ein wirkmächtiges, antipodisch arrangiertes Begriffspaar. 'Grün' fundierte - als (positiv gesetzte) Gegengröße¹⁹ - urbane Narrative von der "Unwirtlichkeit der Städte", vom "Grau der Häuserschluchten", vom "triste[n] Bild einer versteinerten, inhumanen Stadtlandschaft"²⁰. Im oppositionellen Modell schärft es als Gegen-Erfahrung und Gegen-Idee - quasi von außen - den Blick für das 'Urbane'²¹, wird aber eingefangen im Motiv der "grünen Oasen"²², als das 'Andere der Stadt' auch in deren Innerem zum Kompensationsangebot urbanen Lebens: "Seit es industriegeprägte Großstädte gibt, gehören öffentliche Grünanlagen zu ihren zentralen Elementen."²³ Verstanden als Kontrastprogramm zur mit "Größe, Dichte, Heterogenität"²⁴, mit Mobilität und Tempo assoziierten Stadt diente und dient städtisches Grün dazu, "die größten städtebaulichen und architektonischen Sünden zu kaschieren (grüne Feigenblätter, Dekorationsgrün)".²⁵

(Windmüller 2012: 11-12)

Diese Kompensationsfunktion des „Grünen“ für das „Graue“ trifft auch auf Lohbrügge-Nord zu:

Das ist ja was, was, auch das Spannende an Lohbrügge. Man wohnt hier und kann im Prinzip... mit fünf Minuten ist man im Grünen. Und kriegt nicht so wahnsinnig viel mit, dass man eigentlich in einem ziemlich dicht besiedelten Stadtteil ist, theoretisch. Wir sind ja mit fast 40.000 Einwohnern einer... der größte, größte in Bergedorf [...], aber wenn man dann eben im Grünen Zentrum ist oder in einer der anderen Grünanlagen, egal wo, ähm, jo, ist man plötzlich eigentlich woanders.

(M. am 7.3.2012)

Dass diese Kompensation zudem nicht immer wie geplant wirkt, zeigte das im Zusammenhang mit der Inneren Ordnung zitierte Beispiel der verhassten Wiese im Wohnblock bei Jacobs (Jacobs 1993: 20-21) ebenso wie der Beitrag Sheila Grugls zu „Hamburgs ‚grüne[n]‘ Innenhöfe[n]“ in „Hamburg grün geblickt“ (Grugl 2012: 72-90). Für den suburbanen Raum stellt Marcus Menzl fest:

Angesichts der Bedeutung, die dem Wohnen "im Grünen" oftmals beigemessen wird, überraschen die ausgesprochen geringen konkreten Nutzungen der wohnungsnahen Freiräume. Zwar wird immer wieder betont, dass der durch die Freiräume entstehende Gewinn für die Kinder von enormen Gewicht sei, doch die erwachsenen Bewohner sprechen eher selten von konkreten Aneignungsprozessen etwa über Spaziergänge, Radtouren oder kleine Ausflüge.

(Menzl 2007: 319)

Jacobs, selbst als Aktivistin durchaus eine Verfechterin von Parks in der Großstadt, macht weiterhin auf mögliche negative Grenzwirkungen von Grünflächen sowie in „*The uses of neighborhood parks*“ auf die Bedingungen für das Funktionieren oder Scheitern von Parks aufmerksam (Jacobs 1993: 116-145).

Im „Quartiersentwicklungskonzept für Lohbrügge-Nord“ von 2002 wird die Rolle des Grünen Zentrums beschrieben:

Die Freiraumsituation ist gekennzeichnet durch das ‘Grüne Zentrum’, die ‘grüne Oase’ des Stadtteils, die von vielen als Naherholungsgebiet genutzt wird. Mit seiner ausgedehnten Fläche bietet es viele Erholungsmöglichkeiten und prägt gewissermaßen den Stadtteilcharakter, zerteilt den Stadtteil und führt dazu, dass er kein eigentlich klassisches belebtes Zentrum hat. Das Grüne Zentrum wird jedoch auch als ‘Angst-Raum’ von der Lohbrügger Bevölkerung wahrgenommen, insbesondere im Winter und in den Abendstunden, und wird deshalb von manchem gemieden. Vor allem manche ältere Menschen trauen sich nicht in das Zentrum hinein, und kleine Kinder werden von den einigen Eltern alleine nicht auf den Spielplatz gelassen. Hier treffen die Jugendlichen verschiedener Herkunft, insbesondere Aussiedler und ausländische Jugendliche, aber auch Einheimische aufeinander, und es gibt immer wieder Auseinandersetzungen zwischen ihnen.

(Lawaetz-Stiftung 2002: 12-13)

Eine der Maßnahmen, um dieser Wahrnehmung des Grünen Zentrums entgegen zu wirken, war eine bessere Beleuchtung. Doch auch tagsüber ist es bei Wahrnehmungstouren mäßig belebt – und das vor allem in den zentrumsnahen Bereichen, wo die Wege kurze und angenehme Verbindungen für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen in Richtung Markt und Alte Holstenstraße darstellen. Grün-Räume sind jedoch nicht nur Freizeitanlagen für Bürger_innen, sondern beispielsweise Wohnorte von Obdachlosen. Im Untersuchungszeitraum wird der Fall eines Diebes bekannt, der in der Boberger Niederung zeltet (Coesfeld URL 4.7.2018). Zwei der Grünanlagen in Lohbrügge werden zudem im Untersuchungszeitraum zu Fundorten von Mordopfern: In der Boberger Niederung wurde ein getöteter Drogendealer abgelegt und beim Bornmühlenbach in Richtung Bille ein zu Unrecht des sexuellen Missbrauchs verdächtigter Obdachloser ermordet und zurückgelassen (Hirschbiegel URL 23.8.2018; Berber-Info URL 4.7.2018).

Eine junge Frau berichtete, dass sie als Kind und Jugendliche sehr wohl durchs Grüne Zentrum zu ihren Großeltern gegangen ist und keine Angst hatte, obwohl sie aus ihrem Freundeskreis von sexueller Belästigung und einem Exhibitionisten wusste:

Ich würd’ trotz [*der verbesserten Beleuchtung*] nicht durchgehen. [...] Auch wenn das heller ist, würd’ ich heute nicht mehr durchgehen, weil man soweit ab ist... [...] Und äh... ja, also, die Wohnhäuser sind einfach weiter weg, beziehungsweise es sind nur... Reihenhäuser [...] und es wohnen da nur ältere Menschen. Und ich erwarte da von niemandem, dass... selbst wenn man rufen würde, dass auch irgendjemand kommen würde, selbst wenn er’s hören würde. [...] Also, es ist nicht mein Eindruck von den Menschen, die dort wohnen. [...] Das ist gar nicht böse gemeint, aber die

haben, glaube ich, selber viel zu viel Angst. [...] Also ich glaube, das ist keine Gegend, wo man Hilfe erwarten könnte.

(P. am 26.7.2012)

Mit diesen Verweisen auf die über ein Jahrzehnt zurückliegenden Vorfälle im Grünen Zentrum und die beiden Mordfälle in den anderen Grünanlagen, geht es nicht darum, Parkanlagen im Allgemeinen oder die in Lohbrügge im Besonderen grundsätzlich zu „Angst-Räumen“ zu erklären, sondern darum, auf weitere mit Grün-Räumen im Alltag verbundene Konnotationen aufmerksam zu machen.

Jacobs, die sich am beobachtbaren menschlichen Verhalten orientiert und minutiös Anzahl und Art der zu verschiedenen Tageszeiten in Parks angetroffenen Menschen notiert, kommt zu dem Schluss:

Too much is expected of city parks. Far from transforming any essential quality in their surroundings, far from automatically uplifting their neighborhoods, neighborhood parks themselves are directly and drastically affected by the way the neighborhood acts upon them.

(Jacobs 1993: 124)

Am Beispiel vier baugleicher Parks in Philadelphia zeigt Jacobs auf, welche Effekte die Nachbarschaften von Parks auf diese haben. Parks, die von Funktionsmischung im umgebenden Stadtteil, Attraktionen im Park und diversen Nutzergruppen – unabhängig von deren sozialen Status – mit unterschiedlichen zeitlichen Rhythmen profitieren, sind belebt, während Parks, die an monofunktionale Gebiete angrenzen nicht attraktiv wirken. An diesen menschenleeren Orten sammeln sich dann häufig die, die nirgendwo sonst im öffentlichen Raum einen Platz für sich finden (Jacobs 1993: 116-145).

Funktional sind Parks und Grünanlagen als Freizeitflächen geplant, werden jedoch in geringerem Umfang als gedacht als solche genutzt. Wie vierten Kapitel dargelegt, sind zudem die Eingänge der Lohbrügger Grünanlagen von den meist genutzten Wegen unterschiedlicher Verkehrsmittel aus kaum sichtbar.

Parks und Grünanlagen symbolisieren damit nach außen hin Umweltfreundlichkeit, Lebensqualität, Freizeitwert und nicht zuletzt funktionalistische Stadtplanung und werden gleichzeitig unterbewusst genauso mit Wildnis, Menschenleere und Gefahr in Verbindung gebracht.

„Grün“ sind jedoch auch Straßenbäume, Hecken, Kleingärten und private Gärten in Lohbrügge, welche gut sichtbar sind. Methodisch erschwert das im Sommer Fotoaufnahmen der Großwohnanlagen, die hinter Bäumen verborgen bleiben. Im Winter hingegen, wo die Gebäude hinter kahlen Bäumen gut sichtbar sind, wirken sie trostloser als die meiste Zeit des Jahres.

Für die Bewohner_innen kompensiert dieses „grün“ jedoch nicht nur für die grauen Fassaden – neben den ebenso vorhandenen roten, pastellgelben und weißen! –, sondern vermittelt eine gefühlte Ruhe. Zwar dämpfen „grüne“ Hecken und Bäume tatsächlich den Geräuschpegel und hat der Stadt-Raum im Winter eine andere Akustik als im laubreichen Sommer¹⁴⁶. Bei der Transkription der Interviews fällt jedoch auf, wie unabhängig von der tatsächlichen Geräuschkulisse Lohbrügge außer im direkten Umfeld von Bahnhof, Feuer- und Polizeiwache¹⁴⁷ immer wieder als „ruhig“ (P. am 26.7.2012) beschrieben wird. Während eines Interviews auf der Terrasse des haus brügge fahren Autos, Busse und Lastwagen vorbei, was die Transkription erschwerte. Bei einem weiteren Interview im Garten eines Reihenhauses sind auf der Tonbandaufnahme Feuerwehrensirenen und ein Hubschrauber zu hören. Im Kurzinterview samstags auf dem Lohbrügger Markt wird vor dem Hintergrund brausenden Verkehrs die Ruhe in „Bergedorf-Lohbrügge“ gelobt. Auf die mehrfache Nachfrage dahingehend, was anders oder besonders ist, wenn sie wieder zurück nach Hamburg kommt, fällt der Interviewpartnerin ein:

Ja, also, wenn es 'ne größere Stadt ist, ne, so, dann merk ich die Ruhe hier, ne. Hier is' es weitaus ruhiger, ne. Bergedorf und Lohbrügge ist klein und gemütlich und sehr ruhig, ne. Da merk ich das, ne.

[*Verkehrslärm im Hintergrund*]

(F. am 11.4.2011)

„Grün“ kann darüber hinaus Symbol für einen freien Blick sein, den mehrere Interviewpartner_innen wichtig finden (Q. am 13.8.2012). Auf das Foto einer Kleingartenanlage reagiert diese Interviewpartnerin, indem sie einen Glücksrand im Sinne Ipsens beschreibt:

Ist das am Reinbeker Redder oder - ? Äh ja. Dazu fällt mir ein... Der Reinbeker Redder ist ziemlich laut. [*Verkehrslärm, weiter entfernt mechanisches Piepen, schwach hörbar Gurren einer Taube.*] Irgendwie um da 'n Schrebergarten zu haben. Und nach hinten raus hat man, finde ich, total... Ich weiß gar nicht, ob 's immer noch so ist, aber hatte man immer total viel Natur, weil das ja noch alles unbebaut Richtung Glinde ist. [...] Ich glaub, dahinter fängt gleich bei den Feldern schon äh die Grenze zu Glinde an. [...] Äh. Dass das immer schön war, [*An- und abschwellender Verkehrslärm.*] weil das äh so... weitläufig ist vom Blick auch. Und... ja. Zur einen Seite noch laut und Stadt und zur andern Seite dann irgendwie Feld und Ruhe.

(P. am 26.7.2012)

¹⁴⁶ Wenn die Bäume kahl sind, hallt es mehr, bei Schneefall hingegen sind die Geräusche gedämpft.

¹⁴⁷ Im Kurzinterview thematisierte ein Ehepaar, das ein Ferienhaus in Dänemark hat, die Sirenen. Im Innern einer Wohnung in der Alten Holstenstraße war die Bahn zu hören. Nach diesen Erfahrungen verweigere ich dem Bewohner einer Wohnung direkt an den Bahngleisen die Durchführung des Interviews auf der Dachterrasse, die für ihn etwas Besonderes ist.

Im Unterschied zu den legal oder illegal angeeigneten Brachen¹⁴⁸, die für *urban gardening* (Windmüller 2012: 24-28) genutzt werden, stehen Kleingärten seltener im Fokus von Großstadtforschung (vgl. aber Windmüller 2012: 14-16; Trenkler 2012: 97-117). Dabei ist der Unterhalt eines Kleingartens vor allem für Stadtbewohner_innen sinnvoll ist.

(Dekorations)„grün“ ist weiterhin auf dem Lohbrügger Markt sichtbar, wo es im Vergleich zu anderen Hamburger Märkten¹⁴⁹ verhältnismäßig viele Stände mit Gartenpflanzen gibt, während der Anteil an Schnittblumen geringer ausfällt. Die Gärten und Kleingärten Lohbrüggens, also die privaten und halböffentlichen Grün-Räume, sind belebt und werden gepflegt.

„Grün“ entspricht damit einem Selbstverständnis vieler Bewohner_innen Lohbrüggens und passt für die Selbstinszenierung. Der Begriff „grün“ selbst eignet sich nicht zur Differenzierung. Auf das Foto der Kleingärten am Reinbeker Redder reagiert dieser Interviewpartner:

Q: Das ist irgend'ne Kleingartensiedlung, ne. [...] Ja. Kleine, grüne Zufluchtsstätten. Find ich auch ganz... ganz nett. Und wunder mich immer... die... da wird sehr viel Liebe reingesteckt. Da sind sehr viele Sachen sehr gepflegt. [...] Ne. Wir laufen auch ab und zu durch eine durch, wenn man... hier oben, genau da sind wir auch regelmäßig, hier, den Bille- ... wanderweg hier hoch [...] auch durch so 'ne Kleingartenanlage laufen. Vielleicht ist die das sogar, das weiß ich jetzt nicht.

I: Das ist die am Reinbeker Redder.

Q: Die sehen natürlich schon recht ähnlich aus.

(Q am 13.8.2012)

Für eine bekannte Stadt wie Hamburg mag „grün“ ein positives Attribut sein, das den Wert der vorhandenen Symbole der Großstadt noch erhöht. Für einen Stadtteil wie Lohbrügge ist „grün“ hingegen wenig aussagekräftig. Die Stadt Mönchengladbach verwendet schon lange den Slogan „Großstadt im Grünen“ (Germany Travel URL 4.7.2018). In „Zur Problematik lokaler Identitäten im suburbanen Raum - Volkskundlich-ethnografische Untersuchungen am Beispiel von Norderstedt“ beschreibt Sönke Knopp, wie auch für Norderstedt im Zusammenhang mit Imagekampagnen der Slogan „Stadt im Grünen“ diskutiert wurde (Knopp 2012: 64).

¹⁴⁸ Zur Brache hat Hasse „Die Brache. Eigenart und Atmosphäre“ verfasst (Hasse 2014: 266-275). Brachen und Bauruinen sind durch Künstler_innen wieder entdeckt worden, wie die Einträge zum Thema ruin porn auf Wikipedia zeigen (Wikipedia: ruin porn. URL 4.7.2018). Brachen und Bauruinen auf dem Land unterscheiden sich jedoch deutlich von denen in Städten in Bezug auf ihre Verwertungsperspektiven.

¹⁴⁹ Wie Flottbeker Markt, Luruper Markt oder dem Markt auf der Ottenser Hauptstraße.

„Grün“ ist für Lohbrügge zu unspezifisch. Wenn hingegen – wie es der Bürgerverein mit dem Grünen Zentrum unternimmt – die Besonderheiten der einzelnen Lohbrügger Grünflächen in Szene gesetzt werden, sind diese aussagekräftige Symbole für den Stadtteil.

Setzt man die drei untersuchten Zeichen bilanzierend in Beziehung zueinander, tritt der „Sander Dickkopp“ neben dem sichtbaren „grün“ und dem (unabhängig von der realen Farbgebung) klischeehaft hartnäckig wahrgenommenen „grau“ der Korachhäuser in den Hintergrund. Die am häufigsten aufgegriffenen Symbole Lohbrüggens sind funktional und bilden nur die neueste Geschichte seit etwa der Jahrhundertwende ab. Während sie nach innen hin identitätsstiftend wirken, ist ihre Außenwirkung undeutlicher und trägt damit wenig zu einer positiven Differenzierung zu anderen Stadtteilen bei.

7 „Ich weiß gar nicht, ob ich so viel zeigen würde oder ob man nicht einfach mehr gemeinsam ist.“: Gesehen werden wollen?

„Unsichtbare Großstadt?“ ist die Frage der Verfasserin, die am Beispiel Lohbrüggens auf verschiedenen Ebenen multiperspektivisch untersucht wurde. Für die metrozentristische kulturanthropologische Großstadtforschung konnten wie die bisherigen Arbeitsschritte gezeigt haben, mit dieser Fragestellung eine räumliche Forschungslücke festgestellt und ausgelotet und Herangehensweisen an diese Lücke aufgezeigt werden. Indem Lohbrügge, auch wenn es in vieler Hinsicht als austauschbar dargestellt wird, so intensiv untersucht wird, wird der Stadtteil durch diese Arbeit herausgestellt und damit sichtbarer. Was Sichtbarkeit beziehungsweise Unsichtbarkeit jedoch für die Menschen, die im Alltag ständig mit Lohbrügge zu tun haben, bedeutet, oder was alternativ für diese Menschen in Bezug auf Stadt-Räume wichtig ist, wird in diesem letzten Kapitel erörtert.

Auf die Frage danach, was sie einem Besucher oder einer Besucherin in Lohbrügge zeigen würde, antwortet eine Interviewpartnerin:

Ja, in Lohbrügge. [*Vogelgezwitscher.*] Ich weiß gar nicht, ob ich so viel zeigen würde oder ob man nicht einfach mehr gemeinsam *ist*, also... [...] Ne, also irgendwo halt *da* ist und äh... die Zeit dann so miteinander gut verbringen kann. Ich find, Lohbrügge ist nicht so 'n äh Stadtteil, wo man... groß gefordert wird [...] ... so irgendwie oder äh.. der... ganz aufregend für die Sinneswahrnehmung ist oder... [*lacht*] [...] Ähm... aber... also, ich find den angenehm. Der lässt einen auch in Ruhe. [...] Also, so. Und ähm... man kann sich dann einfach mit andern Dingen beschäftigen, so. [...] Und das finde ich auch angenehm. Das ist nicht so... erdrückend.

(P. am 26.7.2012)

Was sind die anderen Dinge, mit denen sich die Menschen in Lohbrügge beschäftigen? Welche Bedürfnisse lassen sich aus den Interviews herauslesen?

Welche Stadt-Vorstellungen intentionale Stadt-Darstellungen vermitteln, wurde im sechsten Kapitel untersucht. Im Folgenden geht es um schwer zu repräsentierende Bedürfnisse, die Stadt-Vorstellungen gleichwohl mit prägen. Während Großstadtforscher_innen in der Regel eine Begeisterung, mindestens aber Faszination für ihren Forschungsgegenstand mitbringen, trifft das nicht unbedingt auf alle Bewohner_innen einer Großstadt zu. In einem der Kurzinterviews in der Bergedorfer Fußgängerzone äußert sich eine junge Frau mit einem etwa dreijährigen Sohn, die aus Rostock kommt und zum Zeitpunkt der Befragung in Neu-Allermöhe wohnt. Auf die Frage danach, was ihr zum Thema Hamburg einfällt, sagt sie erst:

C: Ähm ja. Großstadt. Ähhhm ja, also viele, viele Möglichkeiten, was zu machen, auf jeden Fall. Und es ist eigentlich immer was los. Ich sag mal, ich komm ja nun nicht wirklich aus Hamburg. [...] Also mir ist Hamburg meist immer eigentlich zu groß. Ist zwar 'ne schöne Stadt, aber ich mag's

dann doch lieber so 'n bisschen nicht direkt in der City, ein bisschen außerhalb.

I: Wo es ein bisschen ruhiger ist.

C: Ja, genau.

I: Und wie würden Sie sonst Ihre Beziehung zu der Stadt insgesamt beschreiben?

C: Hmm – geht so. Mir ist das immer [...] zu hektisch.

(C. am 11.4.2011)

Im Weiteren verwendet sie zwar ausgiebig die Vokabel „schön“ für Hamburg, das auch „schöne ruhige Ecken“ wie Pflanzen un' Blumen hat, aber dieses „schön“¹⁵⁰ bleibt distanziert.

C: Sonst ist es 'ne schöne Stadt, aber... Zum Einkaufen ist es auch schön. Um eben irgendwie auffe Alster, umme Alster umher – [...] Also, ist schon 'ne schöne Stadt, aber wie gesagt, mir ist das manchmal zu viel Trubel und Heiterkeit.

I: Und gibt es auch bestimmte Orte, die Ihnen nicht so gefallen?

C: Hmm, ja, Altona. Also, ich arbeite in Altona. Altona ist mir... ist irgendwie anders. [*Lachen.*] Also ich bin immer froh, weil man wird dann immer angequatscht und so. Also ich bin immer froh, wenn ich aus Altona eigentlich wieder raus bin. [...] Weil, da ist mir auch zu viel Gewusel. [...] Da, wo dieses Merz-, Mercado-Center da ist. [...] Ja, so, da die Ecke arbeite ich, und das ist mir dann doch immer ein bisschen zu viel Gewusel.

(C. am 11.4.2011)

Von wem sie „angequatscht“ wird, führt sie nicht aus. Aber durch ein anderes Forschungsprojekt und als Passantin der Ottenser Hauptstraße ist mir bewusst, dass in dieser Fußgängerzone Meinungsforschungsinstitute Leute befragen, Punks und Obdachlose betteln und sich etwa Parteien, Tierschutz, Sekten und Telekommunikationsunternehmen um die Aufmerksamkeit der Passant_innen bemühen. Hinzu kommen Straßenfeste, Wochenmarkt und Weihnachtsmarkt. Möglicherweise wurde sie auch angeflirtet oder sexuell belästigt. Im weiteren Verlauf nennt sie „Menschenmassen“ als charakteristisch für Hamburg.¹⁵¹ Auf die Frage danach, wo sie am liebsten leben würde, hat sie eine Antwort.

Hmm. Irgendwo wahrscheinlich in Mecklenburg-Vorpommern. Ob 's nun genau Rostock ist, weiß ich nicht, aber da, wo's eben ein bisschen ruhiger ist, auf jeden Fall. Aber schon im Norden auf jeden Fall.

(C. am 11.4.2011)

¹⁵⁰ Der Ausdruck „schönste Stadt der Welt“ wurde durch die auflagenstärkste deutsche Zeitung „Bild“ geprägt und wird seither in Hamburg durch unterschiedliche Akteur_innen aufgegriffen (Stadt Hamburg URL 9.7.2018).

¹⁵¹ Markus Menzl identifiziert zur Großstadt-Wahrnehmung von Familien, die von Hamburg nach Henstedt-Ulzburg verzogen sind, vier Grundhaltungen: „Großstadt-Schwärmer“, „Lebensphasen-Großstädter“, „Großstadt-Indifferente“ und „Großstadt-Feinde“ (Menzl 2007: 321-329). Das Vokabular, mit dem er „Großstadt-Feinde“ (ebd: 327-328) zitiert, ist nahezu wortgleich mit dem dieser jungen Frau.

Das Leben in der Stadt erscheint in ihrem Fall nicht als Wahl, sondern als Notwendigkeit, wahrscheinlich in Zusammenhang mit einem Arbeitsplatz.

Die von mir Befragten sind formal alle selbst Großstädter_innen, obwohl sie Bergedorf und Lohbrügge nicht unbedingt so erleben. Einige von ihnen nutzen kulturelle Angebote im Hamburger Zentrum durchaus gerne und regelmäßig, aber niemand von ihnen äußert das Bedürfnis nach einer zentraleren Wohnlage¹⁵². Die blasierte, gleichgültige Haltung, die nach Simmel Großstädter kennzeichnen soll (Simmel 1983: 237-246), haben sie sich nicht angeeignet. Nach wie vor empfinden sie Menschenmassen und deren Interaktion, Verkehr, Parkplatzprobleme und Lärm (R. und S. am 19.8.2012; L. am 8.2.2012; T. am 9.11.2012) als Belastungen.

Ich bin eigentlich nur außer Reeperbahn, wenn man mal ins Sankt-Pauli-Theater... irgendwie Karten hatten oder so. Früher mal war dieser, dieser Kabarettist... Herr Holm oder so da, das war mal im Sankt-Pauli-Theater... Und ich fühle mich – gerade mit öffentlichen Verkehrsmitteln – föhl ich mich aufm Kiez wirklich unwohl. [...] Ne, weil da auch, wenn man um Mitternacht oder so da wieder weg geht, wo die andern erst ankommen am Wochenende, schon alles stinkt irgendwie so, als ob da einer in die Ecke gemacht hätte und... besoffene Leute und aggressiv latent... latent aggressive Jugendliche... Ich meide das, ich mag das nicht. [...] Also, der Kiez ist überhaupt nicht mein... mein Ding und Reeperbahn eigentlich nur, wenn Besuch ihn sehen will.

(Q am 13.8.2012)

Die eingangs zitierte Interviewpartnerin verwendet den Begriff „erdrückend“, andere sprechen von „bedrücken“, „belasten“ oder „aushalten“, alles Metaphern für ein körperliches Empfinden von Anstrengung.

Anregung als die positive Kehrseite von Anstrengung ist zudem für die Interviewpartner_innen nicht ausschließlich mit Großstadt konnotiert. Diese finden sie auch woanders. So besucht einer gerne Kunstevents in Lauenburg oder auf dem Land, eine andere geht auf Flohmärkte in ganz Hamburg und den umliegenden Dörfern und Gemeinden und ein dritter trifft seine Freund_innen in Neugraben, Eidelstedt und Billstedt oder unternimmt Ausflüge an die Mecklenburgische Seenplatte. Ein Ehepaar aus Lohbrügge-Nord schätzt die alten Städte der Umgebung:

¹⁵² Als „Lebensphasen-Großstädter“ nach Menzl kann man die Interviewpartner_innen ebenfalls nicht bezeichnen (Menzl 2007: 325). Zwar wohnt einer von ihnen zum Zeitpunkt des Interviews in der Alten Holstenstraße und ein anderer in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof, aber keiner thematisiert Bergedorfer oder Lohbrügger Kneipen- oder Kulturangebot als relevant für frühere oder aktuelle Wohnortentscheidungen. Andere Interviewpartner_innen berichten von ihren Kindern, die (als junge Erwachsene) „unbedingt“ in Eimsbüttel, Eppendorf oder Berlin wohnen „müssen“ (R. und S. am 19.8.2012; L. am 8.2.2012).

S: [Zum Spaziergehen] ist natürlich so was wie die Schanze oder Oth... Othmarschen, Ottensen viel interessanter, ist ja klar. Ne.

R: Und überall zu Fuß hinkommen. Das kommt man natürlich so nicht, ne. [...]

S: Ja. Das seh' ich aber als positiv. Also vom Osten Hamburgs her, dass man sehr schnell äh in interessante alte Städte kommt. [...] Wie Lübeck. Das 'n, das 'n Klacks für uns. [...] Auch, wenn man 'n halben Tag Zeit hat [...] oder noch mehr... - Äh, wie meine Frau schonmal erwähnte. – nach Lüneburg. [...] Das verbinden wir dann meisten mit andern Sachen.

R: Aber das hat nichts also mit diesen... diesen Stadtteilattraktivitäten zu tun. [...] Das wollt' ich nur sagen. [lacht]

[...]

S: In vierzig Minuten ist man jeweils in... in Lüneburg und in Lübeck. [...] Das heißt in wirklich alten, in alten Städten, ne.

R: Ja, das macht es insofern... macht die Wohnlage interessant.

S: Die Wohnlage...

R: Nicht den Stadtteil.

(R. und S. am 19.8.2012)

Sie betonen die Bedeutung des Standortes ihrer Wohnung. Das Leben in der Großstadt ist nicht unbedingt das, was die Befragten aus Überzeugung gewählt haben oder was zu ihrem persönlichen Wohlbefinden beiträgt. Auf die Frage nach den Vor- und Nachteilen des Arbeitens im Hamburger Zentrum im Vergleich zu Bergedorf, wo sie später tätig war, antwortet eine Interviewpartnerin:

Also, das ist schwierig zu beantworten. Im Zentrum zu arbeiten hatte natürlich den Vorteil, dass man mitten in den Geschäften war. Die aber alle um 18 Uhr früher schlossen. [...] Und da gab's auch keine Wintergärten und Cafés oder so. Das hat sich ja alles erst in den letzten zwanzig Jahren entwickelt. Damals war das völlig unattraktiv... irgendwie da mal... Wenn wir da essen gehen wollten, hatte man die größte Mühe, so mal eben um die Ecke fand man nix. [...] Ansonsten war das eben gut irgendwo schon das Gefühl, im Zentrum zu sein und... Aber so richtig was damit anfangen als berufstätige Frau, wenn man nach Hause kommen konnte, denn die Kinder mussten ja auch aus'm Kindergarten, aus der Schule, musst man ja... Ich konnt' ja nicht in Hamburg bleiben. Für eine... vielleicht, also jemand, der keine Kinder hat, der dann da loszieh'n konnte in irgendein Lokal weiter entfernt, wo er dann... an die Alster oder was weiß ich... das konnte ich ja nicht. Ich musste ja um... spätestens um vier die Kinder aus'm Kindergarten abholen.

(L. am 8.2.2012)

Abhängig von ihren persönlichen Lebenssituationen sind für die Interviewten die pragmatischen Bedingungen wie „Lage zur Arbeitsstätte, die Lage der Einkaufsmöglichkeiten oder anderer relevanter Infrastruktureinrichtungen“ und „die jeweiligen Wohnumfeldbedingungen“ (Menzl 2007: 326) wichtiger. Die zitierte Gesprächspartnerin schätzte zwar symbolisch „das Gefühl im Zentrum zu sein“, aber pragmatisch „so richtig etwas damit anfangen“ konnte sie in ihrer derzeitigen Situation nicht.

Das führt zu der Frage, welche Bedürfnisse die Interviewpartner_innen noch mit Stadt-Räumen verbinden. Viele Bedürfnisse wurden insbesondere im Kapitel zu städtischen Qualitäten bereits thematisiert und im Zusammenhang mit Repräsentation die Sichtbarmachung symbolischer Bedürfnisse wie die nach Geschichte und Identität analysiert.

Im Folgenden geht es darum, welche weiteren Bedürfnisse geäußert werden und in was für einem Verhältnis diese Bedürfnisse zu Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit städtischer Räume stehen. Bedürfnisse in Bezug auf Wohnräume und deren Sichtbarkeit werden mit Platzwahl, Platzierung und Unterbringung angesprochen. Die bereits im dritten und vierten Kapitel thematisierten Bedürfnisse nach Orientierung und Überschaubarkeit werden zusammengefasst. Das Verhältnis zwischen dem Bedürfnis nach Sicherheit und der Sichtbarkeit von Räumen wird in Angst-Situationen und ihre Settings analysiert. Abschließend werden Öffentlichkeit und Privatheit in Beziehung zu Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit gesetzt und im Hinblick auf das Bedürfnis, *nicht* gesehen zu werden, untersucht.

7.1 Platzwahl, Platzierung und Unterbringung: Die Bedürfnisse nach Wahlfreiheit und Gestaltungsmöglichkeiten

Von Beziehungen zum Raum war in der vorliegenden Arbeit durchgängig die Rede. In den Bezeichnungen Wohnort, Arbeitsort und Freizeitort kommen die gängigsten funktionalen Beziehungen zum Ausdruck, zahlreiche weitere Beziehungen wurden bei der Analyse der Interviews deutlich.

Die engste emotionale Bindung haben die meisten Befragten an ihren Wohnort. Im Kurzinterview in der Bergedorfer Fußgängerzone schwärmt der Vater eines Kleinkinds nach Hamburg befragt von seiner „Heimatstadt“, „die schönste Stadt der Welt“, an der ihm besonders „[d]ie Menschen, die Stadt selber, das Flair, alles“ gefallen. Als es um seinen Arbeitsort geht, wird er, der sich zuvor als „gebürtiger Bergedorfer“ identifiziert hat, sachlicher.

D: Ich bin kaufmännischer Angestellter.

I: Auch hier in Bergedorf?

D: Nein, das leider nicht. [*Lachen.*]

I: Das dann wo?

D: In Borgfelde. [...]

I: Und wie gefällt es Ihnen dort?

M: Das ist 'n [*überlegt*] Arbeitsplatz. [...] Also, da würde ich nicht hinziehen wollen.

(D. am 11.4.2011)

Der Wohnort ist jedoch mit einer Selbstzeichnung als „Bergedorfer_in“ oder „Lohbrügger_in“ unzureichend erfasst.

Also das gibt immer Phasen, insofern... [*Vogelgezwitscher*] ja... jeder äh, der nun sagt: „Ich bin Lohbrügger.“, ist selber trotzdem viel mehr äh äh verbunden mit... mit der Straße oder dem... dem – „Kiez“ kann man auch nicht sagen. – oder der Gegend, wo er halt in Lohbrügge wohnt.

(O. am 12.6.2012)

Die Interviewpartner_innen wählten selbst den Ort, an dem das Interview stattfand. In drei Fällen war das der Arbeitsort, ansonsten entschieden sie sich für ihre jeweiligen Wohnungen oder Häuser. Im Interview wurde nach der Beziehung zu dem entsprechenden Gebäude sowie danach, was die Interviewpartner_innen über dieses und seine Vorbewohner_innen (oder Vorbenutzer_innen) wussten, ebenso wie nach der Wohnbiographie gefragt. Ein gängiges Narrativ stellte die mühsame Suche nach einer für die jeweiligen Lebensumstände geeigneten Wohnung innerhalb der Stadt Hamburg dar – egal in welchem Jahr(zehnt) die Befragten suchten.

Ausführlich beschreibt das ein Interviewpartner, der vor dem Umzug in eine gemeinsame Wohnung in Lohbrügge in Reinbek lebte, während seine Partnerin in Lübeck wohnte und in Wandsbek arbeitete. Auf die Frage danach, ob die angeschauten Wohnungen im Umkreis lagen, antwortet er:

Nee, wir sind... Also, das war ganz breites Spektrum nämlich. Von Volksdorf über... viel in Wandsbek... äh... eine in Eppendorf sogar... ähm... Altona eine... Also, da war... weil... die große Wahl hatten wir nicht. Aber bevorzugt war eigentlich schon so... Also, sie arbeitete in Wandsbek und ich in Reinbek und hatte auch nicht vor, jetzt irgendwie den Dunstkreis da so zu verlassen, auch wenn ich später in Geesthacht, Nähe zu Schwarzenbek gelandet bin. [...] Aber das ist ja alles... irgendwie so [...] östlich von Hamburg, in Schleswig-Holstein. Und ähm Bergedorf, Lohbrügge, war uns eigentlich... kam uns eigentlich sehr gelegen.

(Q am 13.8.2012)

Abhängig von ihren persönlichen Lebenssituationen ist für die Interviewten die Frage nach den pragmatischen Bedingungen entscheidend. „Man wohnt da, weil man da jetzt eben 'ne Wohnung gefunden hat.“ (O. am 12.6.2012). Am schwierigsten stellt sich die Suche für Ortsfremde dar. Von langjährigen Bewohner_innen mit Verwandten wird diese Problematik nicht oder nur beiläufig thematisiert wird. Ein solides soziales Netzwerk, das sich mit zunehmender Wohndauer herausbildet, erleichtert hingegen das Finden einer Wohnung.

U: Man kriegt auch eher Informationen, wenn man da irgendwelche Bekannte, Verwandte hat irgendwie. [...] Wo dann da irgendwie Wohnung frei werden. Oder sollen oder so. [...] Dann sagen die ja gleich: „Ja, guck‘

mal, da ist was frei.“ Und... Hmm. So sind wir im Grunde genommen da hingezogen.

I: Hmm. – Und was für 'n Gefühl war das dann, als Sie da angefangen haben, wissen Sie das noch so?

[*Rascheln, Klappern mit Geschirr*]

U: Das war die Zeiten, äh wo 'ne Wohnung zu kriegen wie sechs Richtige beim Lotto war. [...] '84. Also, ganz, ganz große Wohnungsnot. [...] Pff, ja. Als... als Nicht-Deutscher hat man sowieso schlechte Karten bei der Wohnungssuche, das hat sich eh und je nichts viel geändert dabei. [...] Das war 'ne Genossenschaftswohnung von SAGA. [...] Und äh... Das auch mit Kohleofen drin. [...] Und äh, da war keiner...

V: Fenster.

U: Ja, die hatten Einfachverglasung. Und äh... also... Der Wohnung ist ziemlich marode Zustand, weil... unsere Vormieter ist zwangsgeräumt worden.

I: Oh je, okay, ja.

U: Weil SAGA hat gesagt: „Entweder ihr nehmt die Wohnung so [*und*] renoviert selber oder... Das war ja schon mal... wie gesagt, da hat man nichts lange, nicht viel äh... sagen wir mal, keine große Auswahl gehabt [.] (U. und V. am 16.7.2014)

Andere Interviewpartner_innen berichten von Kollegen, die ihnen Tipps gaben, Kontakte zu Vermietern herstellten oder sich für sie verbürgten, oder wie sie selbst auf frei werdende Häuser oder Wohnungen in der Nachbarschaft aufmerksam wurden.

In der vorliegenden Arbeit ist von verschiedenen Gruppen von Bewohner_innen des Stadtteils die Rede, am meisten von Mieter_innen, seltener von Eigentümer_innen, Untergebrachten oder Obdachlosen. Eigentümer_innen, Mieter_innen, Untergebrachte und Obdachlose verfügen nicht über dieselben Mittel und Möglichkeiten, mit dem gebauten Raum umzugehen: Freie Platzwahl existiert als Idealfall nur in der Theorie. Im Regelfall ist sowohl bei Eigentümer_innen als auch bei Mieter_innen von einer Platzierung entsprechend der jeweiligen finanziellen Mittel, aber auch des sozialen Kapitals im Sinne Bourdieus (und hierbei ist die oben erwähnte dauerhafte Zugehörigkeit zu Netzwerken vor Ort ein Vorteil) auszugehen. Unterbringung ist für einen Teil der Bevölkerung die Realität, ob diese nun durch den Staat wie bei Aussiedler_innen oder durch die jeweils Sorgeberechtigten wie bei alten oder kranken Menschen erfolgt. Obdachlose bewegen sich unter prekären Bedingungen zwischen Platzierung im öffentlichen Raum und temporärer oder dauerhafter Unterbringung. Analytisch ist zwischen den Bedürfnissen von Bewohner_innen an Wohnung und Wohnumfeld und den Gegebenheiten im bebauten Raum zu unterscheiden. Platzwahl, Platzierung und Unterbringung sind Themen, die die Bedürfnisse nach Wahlfreiheit der Bewohner_innen und nach Gestaltungsmöglichkeiten der

Bewohner_innen in Bezug auf ihr Wohnobjekt betreffen. Letztere sind für Eigentümer_innen im Einzelhaus natürlich am höchsten, während Untergebrachte teilweise nicht einmal ihr Essen selbst zubereiten dürfen beziehungsweise können. Mit Wohnlage wurden Bedürfnisse nach Erreichbarkeit und Anbindung thematisiert, wobei wie oben herausgearbeitet manchmal bereits die gefühlte Anbindung (an den Schienenverkehr, während tatsächlich weiter das Auto genutzt wird) ausschlaggebend sein kann. Das Bedürfnis nach Ruhe und Rückzug wurde im Zusammenhang mit städtischen Qualitäten und Konzepten zum „suburban way of life“ im fünften Kapitel diskutiert und in Bezug auf Grün-Räume im sechsten Kapitel vertieft. In Bezug auf das Bedürfnis nach Zugang zu „grün“ reicht wie bei der Verkehrsanbindung manchmal bereits die Möglichkeit, „grün“ zu nutzen, oder der Blick in die entsprechende Richtung aus. Das, was die Bewohner_innen sehen, der mögliche Rückzugsraum „grün“, wirkt auf sie im wahrsten Sinne des Wortes beruhigend.

Die Bedürfnisse von Menschen an ihre Wohnräume und ihr Wohnumfeld sind widersprüchlich. Während die im vorhergehenden Kapitel untersuchten Bedürfnisse nach Geschichte und Identität Sichtbarmachung erfordern, ist eine hohe Sichtbarkeit für Ruhe und Rückzug kontraproduktiv. Übersehen zu werden kann einfach bedeuten, dass alles störungsfrei funktioniert. Für Ruhe und Rückzug ist Unsichtbarkeit sogar ein Vorteil. Ein Extrembeispiel wird in der Schilderung dieses Interviewpartners deutlich:

Ja, und dann... Mein Vater, der war hier Arzt und ist... dann Militärarzt geworden. [...] Und wir sind dann mehrfach umgezogen. Und mein Vater ist dann im Krieg gefallen, und wir sind 1943 aus Berlin... eigentlich in die Ferien in Hamburg gefahren...[...] Und erleben dann hier diesen Fliegerangriff auf die Stadt...[...] Die Zerstörung der Stadt. Und... Meine Mutter, die war immer 'ne sehr weise Frau, die hat dann immer gesagt: „Wenn die Engländer und Amerikaner eine Stadt wie Hamburg so kaputt machen können, dann machen sie Berlin genauso kaputt.“ [...] Wir haben damals in Berlin gewohnt. „Und deswegen gehst du gar nicht wieder nach Berlin zurück.“ Also ich bin 1943 dann... hier eingeschult worden. In Hamburg durfte man das nicht. Ich bin in... Reinbek zur Schule gekommen.
(T. am 9.11.2012)

Die Einschätzung der Mutter dieses Interviewpartners, dass ihr Sohn in den (Zentren der) bedeutenden Städte gefährdeter gewesen wäre als am Wohnort Lohbrügge oder am Ausbildungsort Reinbek erweist sich als korrekt.

Ein Wohnort, der als „Rückzugsort“ dient, ist dennoch nicht grundsätzlich gleichzusetzen mit dem vor allem in der Literatur zur Suburbanität suggerierten „Rückzug ins Private“ seiner Bewohner_innen. Mehrere Interviewpartner_innen engagieren sich ehrenamtlich oder beruflich für gesellschaftliche Belange, wie

dieser Mann, der auf die Frage danach, woran er sich im Falle eines Wegzugs besonders erinnern würde, antwortet:

[*Vogelgezwitscher*] Also, äh... diese Atrium-artige Innenhof [*seines Hauses, mit einem alten Kastanienbaum*] hier ist schon 'ne Oase zur Erholung und äh auch um Freunde zu treffen und zu feiern und so. Dann... das ist schon 'ne Geschichte, die gefällt mir sehr. [...] Und dann würde ich, glaube ich, auch immer dran zurückdenken und es... es immer – Wenn überhaupt. – dann mit schwerem Herzen verlassen wollen. [*Vogelgezwitscher, ...*] Auch diesen Wintergarten. Als wir das Haus kauften, war das hier alles ziemlich Bruchbude. Das erste, was ich vor meinem inneren Auge sah, war der Wintergarten. Den hab ich dann auch während meiner Zeit der Arbeitslosigkeit noch gebaut.

(O. am 12.6.2012)

Der Rückzugsort dieses Interviewpartners dient als Kompensation für die Anstrengungen des öffentlichen Lebens. Die Möglichkeit, diesen selbst zu gestalten, kompensiert ihn darüber hinaus für eine biographisch schwierige Phase und vertieft seine Beziehung zu Gebäude und Wohnort.

Die Gestaltungsmöglichkeiten Einzelner hängen von individuellen Eigentumsverhältnissen, finanziellen Mitteln, Kompetenzen und Bedürfnissen ab, aber auch von den Gegebenheiten im physischen Raum. In diesem ist über längere Zeit festgelegt, welche Arten von Wohnraum zur Verfügung stehen, ob (Grundstücke für) Einzelhäuser, Doppelhäuser, Reihenhäuser, Mehrfamilienhäuser oder Großwohnanlagen. Die Art der Einbindung dieser Wohnräume in ihre Umgebung ist ebenfalls von Bedeutung. Der Vergleich mit anderen Großwohnsiedlungen Hamburgs, zeigte, dass die Bewohner_innen von Lohbrügge-Nord im Vergleich etwa zu den durch mehrspurige Verkehrswege ausgegrenzten Bewohner_innen von Mümmelmannsberg oder denen in Steilshoop recht gut angebunden sind. Unter den Menschen, die über gleich viele Platzierungsmöglichkeiten verfügen, gibt es solche die Szeneviertel mit einer hohen Interaktionsdichte bevorzugen und andere, für die der Rückzugscharakter eines Ortes wichtiger ist. Die entscheidende Frage ist, *wie* Bewohner_innen von Wohnräumen ihren Platz finden oder zugewiesen bekommen und welche Gestaltungsmöglichkeiten sie dort haben.

Damit zählen Platzwahl, Platzierung und Unterbringung zu den oben zitierten „anderen“, wichtigeren Fragen in Bezug auf die Beziehung zum Wohnort als Fragen nach symbolischer Bedeutung, Sichtbarkeit oder Unsichtbarkeit des Stadtteils.

7.2 Die Bedürfnisse nach Orientierung und Überschaubarkeit

Auskennen tut man sich dort im Nahbereich, wo man wohnt. [...] Und äh... eben vielleicht die Wege zu bestimmten Orten äh, wo ich regelmäßig Freunde besuche oder so.

(O. am 12.6.2012)

Die Antworten auf die Fragen, wo sich die Interviewpartner_innen in Hamburg und Umgebung besonders gut auskennen, welche Orte sie im Verlauf der letzten Woche aufgesucht hatten und nach ihren Freizeitaktivitäten, zeigen nicht nur, welche Verkehrsmittel die Interviewpartner_innen benutzen und welchen Mobilitätsradius sie jeweils haben, sondern auch, welche Faktoren ihre individuellen Stadtlandschaften und ihre Beziehungen zu unterschiedlichen Räumen prägen. Bei der Analyse wurden verschiedene Arten tatsächlicher und gefühlter Distanzen deutlich, die von Entfernung, Erreichbarkeit, eigenen Mitteln und Kenntnissen über Wege und Orte abhingen. Im Zusammenhang mit Orientierung ist zwischen individueller Orientierung und damit einhergehenden individuellen *imaginaires* von Stadtlandschaften einerseits und sichtbaren kollektiven Orientierungshilfen, den prägenden Materialitäten, Merkzeichen und Bezeichnungen, andererseits zu unterscheiden.

Die individuellen Stadtlandschaften der Interviewpartner_innen waren nicht nur durch funktionale Beziehungen wie Wohnen und Arbeiten geprägt, sondern auch durch Verwandtschafts- und Freundschaftsverhältnisse, Hobbies, Interessen und Aktivitäten. Durch Handeln und Bewegen eignen sich die Interviewpartner_innen Kenntnisse über Räume an. So hat ein Sicherheitstechniker, der an Umspannwerken im gesamten Hamburger Stadtgebiet eingesetzt ist, einen besonders guten Überblick über die Stadt, während ein Familienvater sich hervorragend in „Bergedorf“ auskennt. Dessen Frau vermutet, dass er durch die Fahrten zu den Fußballspielen seiner Söhne die Grundlage für seine spätere Tätigkeit als Taxiunternehmer gelegt hat.

Also, durch Fußball [...] haben wir viele Orte von Hamburg kennen gelernt. [...] Sogar außerhalb auch. [...] Daher hat er sich denn, ich glaub auch... beim Taxifahren äh entschieden. „So, jetzt geht es!“

(V. am 16.7.2014)

Fragen der Orientierung wurden im Zusammenhang mit der Sichtbarkeit von Ortsnamen, den Lohbrügge prägenden Materialitäten und der Sichtbarkeit von Wahr- und Merkzeichen diskutiert. Sichtbare Merkzeichen erleichtern kollektiv die funktionale Orientierung im Stadt-Raum, helfen Menschen sich zurecht und ihre Wege zu finden. Sichtbare Ortsnamen und mit positiver Bedeutung versehene

Wahrzeichen verstärken die Ortsbindung und bringen eine gefühlte Zentralität und damit für die weniger sichtbaren Orte nebenan eine gefühlte Peripherität hervor.

Einer der Interviewpartner schildert auf die Frage nach Orten, die er meiden würde hin, eine Erfahrung des Verirrens:

Und äh... Ich hab mich einmal 'n büschen verfahren, als ich... die Freunde in Harburg besucht... besuchen wollte... und die ganze Autobahn [...] dicht war mit Stau [...] und ich dann irgendwie runtergefahr'n bin und... über Rothenburgsort dann irgendwie da... in Wilhelmsburg, ich weiß nicht mehr genau wie, gelandet bin und... völlig die Orientierung verloren hatte und wirklich auch gesehen hab', es sieht da teilweise schon runtergekommen aus. [...] Also so, es hat alles so 'n bisschen... Es ist alles irgendwie grauer [...] und etwas schmutziger. [...] Und auch die Straße war [*lacht auf*] in relativ schlechtem Zustand. Ähm... da kam so eins zum andern. Und bis ich denn wieder mal irgendwann rausgefunden hatte... und dann ähm wieder Richtung Harburg ähm... mich orientieren konnte, dann hab ich... Da bin ich durch Straßen gefahren... Ich will mich... überhaupt noch... in... ganzen Hamburger Zeit nie gesehen hatte. [...] Ne, und da dacht ich: „Holla, holla! Das sind wohl die Straßen, wo so der Anteil mit Migrationshintergrund bei siebzig Prozent liegt und wo Schulen sind, wo dreißig verschiedene Nationen drin sitzen.“ [...] Das muss so die Ecke gewesen sein. Wobei an sich... das ja nichts Schlechtes sein muss. Aber es sah eben alles... irgendwie so 'n bisschen schmutzig aus. [...] Ne, also nix, wo man jetzt... sich so angesprochen fühlt.

(Q. am 13.8.2012)

Orientierungsverlust geht mit Gefühlen von Fremdheit und Distanz einher. Während eine große Sichtbarkeit die funktionale Orientierung im Stadt-Raum kollektiv erleichtert, führt Unsichtbarkeit für Ortsunkundige zu Verwirrung und dem Eindruck größerer Distanzen. Dieser Effekt wurde in dem Zitat, mit dem Bewohner_innen im Kapitel zu den Reichweiten der Sichtbarkeit die Reaktion von Besucher_innen schildern, die versuchen mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Lohbrügge zu kommen und sich dabei verirren, deutlich: „Wo wohnst du? Wo ist'n das überhaupt?“

Während Ortsfremden namhafte und sichtbare Orte näher liegen, reicht für Ortskundige eine gewisse Überschaubarkeit, die funktionale Orientierung ermöglicht, vollkommen aus. Diese Überschaubarkeit geht wie jede Übersicht mit Vereinfachung und Abstraktion, mit Übersehen, einher.

Jede Karte oder grafische Repräsentation vereinfacht, reduziert und abstrahiert Raum, indem sie Objekte, die sich auf der Oberfläche finden, sichtbar oder unsichtbar macht.

(Wildner 2004: 104)

Dies gilt genauso für die inneren Bilder und Stadtvorstellungen, auf denen funktionale Orientierung basiert. Für Ortskundige ist es nicht schwer, sich im Wege-Netz Lohbrüggens entlang der strukturierenden Hauptverkehrsadern

zurechtzufinden. Hierzu tragen die wenigen Verbindungen nach außen, Boberg zu beiden Seiten der B5 und das Straßendreieck mit der Lohbrügger Landstraße als innerer Achse bei. Dass der Stadtteil baulich zahlreichen anderen in Hamburg ähnelt und nicht besonders heraussticht, wird durchaus als angenehm, als unanstrengend und vertraut empfunden.

In Bezug auf Orientierung und Überschaubarkeit unterscheiden sich die Bedürfnisse Ortsfremder und Ortskundiger. Die geringe Sichtbarkeit von Orten erschwert Ortsfremden die Orientierung, was mit Gefühlen von Unsicherheit, Fremdheit und Distanz verknüpft ist. Für Ortskundige, die Ruhe und Rückzug anstreben, ist jedoch genau die Tatsache, dass andere sich ungern an einen Ort verirren, ein Vorteil. Beiden Gruppen erleichtern eine klare Gliederung des Stadtraums und gut sichtbare Merkzeichen die funktionale Orientierung. Das wird für Ortskundige mit dem Begriff der Überschaubarkeit bezeichnet.

Sichtbarkeit in Form eines bekannten Namens und aussagekräftiger Wahrzeichen kann je nach der Belegung dieser Sichtbarkeit die gefühlte Distanz Ortsfremder entweder reduzieren oder bei als Brennpunkten wahrgenommenen Orten verstärken. Für Ortskundige trägt positiv gedeutete Sichtbarkeit zwar zur inneren Ordnung bei, steht aber im Widerspruch zum Bedürfnis nach Ruhe und Rückzug. Überschaubarkeit ist für Menschen, bei denen dieses Bedürfnis überwiegt, bereits ausreichend.

7.3 Angst-Situationen und ihre Settings: Zum Verhältnis von Sichtbarkeit und dem Bedürfnis nach Sicherheit

Die Antwort eines Interviewpartners auf die Frage, welche Orte er meidet, weil er sich dort nicht sicher fühlt, macht deutlich, weshalb der Begriff Angst-Raum eine Verkürzung darstellt. „[D]as hat aber nichts mit irgendwo hingehen zu tun“, sagt er und nennt gleich die Gruppen von Menschen, „junge alkoholisierte Männer“ und „Neofaschisten“, die ihm Angst machen (O. am 12.6.2012).

Es sind nicht die Räume selbst¹⁵³, die Angst auslösen, sondern die Menschen, denen die Interviewpartner_innen dort begegnen. Die Räume werden als Zeichen für eine vermutete Anwesenheit dieser gedeutet. So werden von den verschiedenen Interviewpartner_innen unterschiedliche Angst-Situationen mit imaginierten oder realen Tätern (und im Folgenden sind die männlichen Formen

¹⁵³ Mal abgesehen von verfallenden Gebäuden, in denen Besucher_innen Steine auf den Kopf fallen könnten, oder von Naturräumen wie Meer oder Vulkane. Solche werden in den Interviews aber nicht genannt.

bewusst gewählt, weil keine_r der Interviewpartner_innen Täterinnen nennt¹⁵⁴) an realen Schauplätzen geschildert. Dabei liegt der untersuchte Schwerpunkt auf Varianten körperlicher Gewalt, zu denen auch Belästigung und Bedrohung gezählt werden.

Am häufigsten werden in diesem Zusammenhang Bahnhöfe, die S-Bahn und Haltestellen genannt, aber auch Grün-Räume. Charakteristika dieser Schauplätze sind entweder Menschenleere wie im Grünen Zentrum oder auf dem Parkplatz beim Bahnhof Nettelburg oder dominant auftretende und vom/von der jeweiligen Gesprächspartner_in als gefährlich eingeschätzte Individuen oder Gruppen wie Jugendliche, Trinker, Drogensüchtige, Ausländer oder Neonazis.

Es hat auch damit zu tun... äh... weiß ich nicht. Also, ich hatte einmal so 'ne Situation, dass äh da jemand plötzlich... Also, es ist ja wirklich stockduster da, ne. [...] Man sieht da gar nix. [...] So. Und weil ich weiß, wo der Weg längs ging... dann... Im Mondlicht sieht man dann so 'n bisschen heller oder dunkler... [...] so. Aber sonst sieht man da gar nix. Und da hatte ich halt irgendwann... so 'n... Mann... vor mir... eigentlich egal, ob's Mann oder Frau ist, find ich unwichtig, vielleicht isses auch nicht unwichtig, weiß ich nicht... [Verkehrslärm] der hatte oben... am... um Kopf... irgendwie wie so die Hundehalsbänder diese... diese roten Lichter haben... [...] die so blinken oder irgendwie sowas... Sowas hatte der um Kopf. [...] Und das fand ich schon komisch. Der stand da plötzlich irgendwie... Und dann habe ich mich noch einmal umgeguckt – Das war gar nicht so lange später, und da war der plötzlich weg. [...] [lacht] Ja. Und es war ja so dunkel, man kann ja nix sehen. Und das fand ich schon unheimlich, dass da plötzlich jemand steht – mit so Lichtern – und dann sind die Lichter plötzlich weg. Und dann weiß man nicht: Hat der die jetzt weg gesteckt? Und so schnell kann der eigentlich gar nicht irgendwo sein, weil... relativ große Fläche und hmm... [...] Also, das... das war schon so 'n komisches Erlebnis irgendwie. Und ich weiß, dass da damals auch, noch zu meiner Schulzeit auch, Exhibitionisten irgendwie dann... [...] Teilweise immer wieder so... von den Lehrern gewarnt wurde... oder meiner Freundin ist das da passiert auch, dass sie jemanden... sich jemand ihr so in den Weg gestellt hat...

(P. am 26.7.2012)

Menschenleere wurde bereits im Zusammenhang mit negativen Grenzwirkungen, gefühlten Barrieren und Gefahr in Grün-Räumen thematisiert. Menschenleere bedeutet das Fehlen potentieller Helfer_innen oder Zeug_innen in Angst-Situationen, ein Problem von Unsichtbarkeit.

Wenn solche Angsträume in der Regel ziemlich menschenleer sind, dann sind sie doppelt frauenleer. Denn Bedrohungserfahrungen und Bedrohungsdiskurs führen zu Vermeidungsstrategien der Frauen in Bezug auf solche Orte [...] Vermeidung als defensive Strategie wiederum konsolidiert den hier im negativen Sinn gemeinten Übergangscharakter

¹⁵⁴ Dabei sind die Zusammensetzung des Samples und das Forschungsdesign zu beachten: Für die vorliegende Arbeit wurden keine Kinder und Jugendlichen oder pflegebedürftigen älteren Menschen befragt oder gezielt beobachtet. Mutmaßlich gibt es bei Gewalt gegen diese auch einen signifikanten Anteil an Täterinnen.

vieler städtischer Räume – eine Verdopplung des Angstraumes – gerade für Frauen; ihr Aufenthalt hier ist immer zielgerichtet, nur Transit und daher reale Einschränkung der Bewegungsfreiheit.

(Rolshoven 2000: 116)

Bedrohungserfahrung und Bedrohungsdiskurs sind in den Schilderungen der interviewten Frauen gegenwärtig, obwohl die meisten sagen, sie würden überall hingehen, eine Einschränkung ihrer Bewegungsfreiheit also abstreiten. Klassisch antwortet eine Interviewpartnerin auf die Frage danach, ob es Orte gäbe, die diese Frau nur betreten würde, wenn es gar nicht anders geht oder an denen sie sich nicht so wohl fühlt:

Äh. Eigentlich... eigentlich nicht. [...] Aber... vielleicht deswegen äh... Ich bin ja jetzt zu Hause äh mit meine Familie zusammen meistens. [...] Aber äh... wenn ich rausgehen würde, würde mich auch da draußen keiner stören. [...] Ich gehe ja nicht spät raus.

(V. am 16.7.2014)

Eine andere Interviewpartnerin fährt nachts ungern Fahrrad und berichtet auf Nachfrage von verbaler Belästigung („angepöbelt“) auf dem Heimweg mit dem Rad oder an der Bushaltestelle. Ihr Ehemann beschreibt an ihrer Stelle das Gefühl:

Es ist also keine konkrete Furcht, aber auch kein- ... keine dumpfe Angst, sondern irgendwas dazwischen. Es könnte möglicherweise was passieren, es ist aber bis jetzt noch nichts passiert.

(S. am 19.8.2012)

Die öffentlichen Verkehrsmittel und ihre Bahnhöfe und Haltestellen sind dynamische Räume, an denen sowohl Menschenleere als auch Interaktionsöffentlichkeit vorkommen. Bei einer Führung durch den HVV wird darüber informiert, dass Beleuchtung, Sauberkeit und Kameraüberwachung dort keinen Einfluss auf die tatsächliche Sicherheit der Nutzer_innen haben¹⁵⁵. Trotzdem beeinflussen diese Maßnahmen das Gefühl und damit auch das Verhalten der Menschen derart, dass seit ihrer Einführung die öffentlichen Verkehrsmittel nachts wesentlich mehr genutzt werden (Forschungstagebuch am 5.1.2015).

Durch eine anwesende Interaktionsöffentlichkeit sowie die Kameraüberwachung werden Verkehrsmittel zu Bühnen, auf denen Individuen und Gruppen

¹⁵⁵ Kriminelle Vorfälle haben weder ab- noch zugenommen, die Nutzer_innen fühlen sich jedoch sicherer. Verbrechen können durch Kameraüberwachung also nicht verhindert werden, die Aufnahmen jedoch einer Beweisführung vor Gericht dienen. Die durch den HVV hier angewandten Maßnahmen können zu einer S.O.S.-Politik (Sicherheit, Ordnung, Sauberkeit) gezählt werden, deren Überwachungs- und Verdrängungsmaßnahmen häufig kulturanthropologisch kritisiert werden.

interagieren, also sichtbar. Ein über 80jähriger Interviewpartner nutzt die öffentlichen Verkehrsmittel nachts nicht:

T: Ich sach ja, nachts würde man... manche Ecken... Aber man wird auch nicht mehr mit der S-Bahn von Hamburg... oder nach Hamburg fahren, ja. [...] Das äh... wird immer unheimlicher. [...] Und wenn wir ins Theater fahren, hast ja immer eine Freikarte in der Theaterkarte, aber wir fahr'n dann doch lieber mit 'm Auto. [...] Weil... Das... Ich bin ja auch nicht in Karate oder Jiu Jitsu bewandert...

I: [lacht] – Ja.

T: Ne. Mein Sohn sagte mal: „Wir sind losgefahren.“ Da waren sein Sohn und er, waren die in der S-Bahn die einzigen Deutschen. Und denn wurd' es.... Nachher wurd' es... ab Hauptbahnhof wurd's 'n bisschen leerer, und dann sind die umgestiegen nach Blankenese... nach Altona, und ab Altona war keiner... war'n nur noch Deutsche da. [lacht]

(T. am 9.11.2012)

In diesem Zitat, welches einfach auf Rassismus zu reduzieren wäre, kommen verschiedene Faktoren von Angst-Situationen zum Ausdruck. Grundsätzlich sind reale wie auch imaginierte Angst-Situationen immer verbunden mit der Person des oder der Angst-Habenden, des potentiellen Opfers.

Die Geografin Doreen Massey verdeutlicht das mit ihrem Konzept der *power geometry*, mit dem sie Machtverhältnisse in Bezug auf Orte und die Möglichkeiten, sich zwischen diesen Orten selbstgewählt zu bewegen, analysiert.

Unter den vielen anderen Faktoren, die diese Erfahrung [*der Raum-Zeit-Kompression*] beeinflussen, sind zum Beispiel auch Rasse (*race*) und Geschlecht (*gender*). Der Grad, bis zu dem wir uns zwischen Ländern hin und her bewegen, nachts durch die Straßen laufen oder in fremden Städten das Hotel verlassen können, hängt nicht nur vom „Kapital“ ab. Unzählige Studien haben gezeigt, wie beispielsweise die Bewegungsmöglichkeiten von Frauen eingeschränkt werden – auf tausenderlei Arten und Weisen, die von physischer Gewalt über aufdringliche Blicke bis hin zu dem deutlich vermittelten Gefühl reichen, „fehl am Platz“ zu sein – , und das geschieht nicht durch das „Kapital“, sondern durch Männer.

(Massey 2013: 86)

Die Faktoren, die im Zusammenhang mit Angstsituationen eine Rolle spielen sind also quer zu gängigen Deutungsversuchen zu lesen – analog zu Maseseys Beispiel des Konzepts von „Kapital“, das keinen Platz für die Berücksichtigung des Geschlechts lässt. Mit dem Hinweis auf fehlende Kenntnisse von Kampfsportarten thematisiert der oben zitierte Interviewpartner seine eigene zunehmende altersbedingte Gebrechlichkeit.¹⁵⁶ Er fürchtet die körperliche Überlegenheit

¹⁵⁶ Darüber hinaus zeichnet der Interviewpartner mit dem Erlebnis seines Sohnes die *socioscapes* zweier S-Bahnstrecken und im weiteren Verlauf des Interviews auch eine *socioscape* von ihm angenommener Wohnorte von „Migranten“. Auf der S-Bahnstrecke zwischen Bergedorf und Altona reisen „viele“ Menschen mit Migrationshintergrund, ohne dass das Erlebnis des Sohnes es erlaubt, dieses „viele“ zu quantifizieren, auf der Strecke zwischen Altona und Blankenese „keine“, also

potentieller Täter. Weitere Faktoren, die im Zusammenhang mit Angstsituationen eine Rolle spielen können, sind also Geschlecht, Alter und Gesundheitszustand.

Dies gilt auch für die Forscherin selbst. Aufgrund eigener Erfahrungen als Opfer von Belästigung oder Zeugin von Belästigung, Bedrohung und Gewalt in Straßenbahnen, S-Bahnen oder Regionalbahnen nutze ich die S-Bahn nachts ungern und nur ein einziges Mal nach einem abendlichen Interview in Lohbrügge.

Gegen Ende werde ich langsam müde und möchte auch noch einen bestimmten Zug erwischen. Im Gegensatz zu meinen Interviewpartnern bin ich nämlich etwas ängstlicher und schätze es nicht so, nachts durch verödete Fußgängerzonen zu laufen und allein in der S-Bahn zu sitzen.

Als ich das Haus [*in der Alten Holstenstraße*] verlasse, torkelt ein einzelner Mann durch die Straße, Jugendliche sind nicht mehr zu sehen. Der Weg zum Bahnhof ist gut beleuchtet. Vor einer Kneipe verabschieden sich lautstark ein paar Männer, von denen einer auch den Bahnhof ansteuert. Auf dem Bahnsteig sind noch einige Menschen, viele von ihnen mit Migrationshintergrund, die meisten um die 20, Pärchen und Grüppchen von Freundinnen, aber auch einzelne Frauen und Männer aller Altersgruppen. In den Waggon steigt eine Gruppe möglicherweise pakistanischer oder indischer Männer in den 30ern ein, die ziemlich aggressiv auftreten, viel Lärm machen, und denen die meisten Zusteigenden vorsichtshalber auf die vorderen Plätze im Waggon ausweichen, um sie dort zu ignorieren. Ich verkrieche mich hinter meiner Zeitung, das Mädchen auf der Sitzgruppe neben mir steckt die Ohrstöpsel ihres iPod ein. Mir fällt auch auf, dass die meisten dunkelhäutigen Männer aufmerksam und ängstlich wirken, besonders, wenn sie allein unterwegs sind. Ich bin froh, als die Gruppe am Berliner Tor aussteigt. Ab Hauptbahnhof wird es dann noch einmal richtig voll, was ich um diese Zeit sehr angenehm finde. Die Strecke bis Stellingen fühle ich mich wesentlich wohler als von Bergedorf zum Hauptbahnhof, wo überwiegend Menschen ausstiegen.

(Forschungstagebuch am 23.4.2012)

Über den Einzelvorfall hinaus zeigt die Schilderung, wie Individuen oder Gruppen in Räumen interagieren. In Gruppen oder zu zweit fühlen sich Menschen sicherer. Auf die meisten Mitreisenden wirkt die Gruppe der indischen oder pakistanischen Männer durch ihr raumgreifendes Verhalten dominierend und potentiell gefährlich und sie reagieren auf sie. Neu Hinzusteigende weichen ihr aus und suchen sich weit entfernte Sitz- oder Stehplätze, die allein reisenden, dunkelhäutigen Männer beobachten sie und das junge Mädchen versucht, sich in seine Tätigkeit einzuhüllen, durch ein blasiertes Verhalten und eine auditive Barriere eine Schutzhülle zu schaffen (vgl. Frers zu „Einhüllung I und II“ 2007: 64-89). Aber auch die Hautfarbe scheint hier eine Rolle zu spielen. Bei mehreren allein reisenden dunkelhäutigen Männern meinte ich eine Wachsamkeit zu spüren, die mit

wahrscheinlich sehr wenige. Im weiteren Verlauf des Interviews verortet der Interviewpartner viele „Migranten“ „hier im Osten“ und meint: „Gut, da kommen natürlich viele aus Harburg und Wilhelmsburg und so weiter, aus den Gegenden auch.“ (T. am 9.11.2012).

rassistisch motivierten Bedrohungserfahrungen oder Bedrohungsdiskursen zu tun haben könnte.

Menschenleere Räume sind unsichtbar. Hier gibt es keine potentiellen Helfer_innen und Zeug_innen. Wie unsicher, wie gefährlich sie empfunden werden und welche Imaginationen von Angst-Situationen sie evozieren, hängt jedoch von weiteren Eigenschaften dieser Räume wie Sauberkeit und Übersichtlichkeit ab.

Räume, in denen eine Interaktionsöffentlichkeit anwesend ist, sind sichtbar. Imaginierte oder tatsächliche Angst-Situationen in diesen Räumen sind mit der in Szene gesetzten Dominanz von Individuen oder Gruppen verbunden. Dabei reichen diese Inszenierungen von Lachen, Gerüchen, Lärm und raumgreifendem Verhalten über Belästigung und Bedrohung bis hin zur Gewaltanwendung. Angst-Situationen in diesen Räumen sind komplexer, weil es nicht nur Täter und Opfer gibt, sondern weitere Rollen wie Mittäter_innen, Zuschauer_innen, Wegschauende, privat oder beruflich Filmende oder Helfer_innen möglich sind.

Reale oder imaginierte Angst-Situationen sind mit unterschiedlichen sozialräumlichen Settings verbunden. Das Bedrohliche in diesen Settings sind Menschen, als Individuen oder in Gruppen, und immer aus der Perspektive des/der jeweiligen Angsthabenden. Orte und Räume werden als Hinweise auf das Vorkommen dieser Menschen gedeutet, weswegen der Begriff Angst-Raum zu reduzierend ist. Angst-Situationen können unterschiedliche Settings haben, mit sehr sichtbaren Räumen mit einer dichten Interaktionsöffentlichkeit oder fast unsichtbaren, menschenleeren Räumen. Die Dynamik an diesen Settings ist jedoch unterschiedlich. In sichtbaren Räumen ist jedes bedrohliche oder gewalttätige Handeln gleichzeitig auch eine Inszenierung von Dominanz eines Individuums oder einer Gruppe. In unsichtbaren, menschenleeren Räumen mit nur einem Täter und einem Opfer ist die Dynamik weniger komplex als wenn eine Vielzahl von Menschen in einen Vorfall verwickelt ist.

Die Sichtbarkeit oder Unsichtbarkeit von Räumen hat also keinen direkten Einfluss auf die gefühlte oder tatsächliche Sicherheit dieser Räume, sondern einen Einfluss auf die Art der Angst-Situationen, die an den Räumen als Settings vorkommen können.

7.4 Sehen und (nicht) gesehen werden: Art und Ausmaß von Öffentlichkeit

Der Begriff der Öffentlichkeit ist untrennbar mit dem der Stadt verbunden. Die Soziologen Häußermann und Siebel sprechen gar von „Öffentlichkeit und Privatheit als Grundkategorien der bürgerlichen Stadt“ (Häußermann/Siebel 2011:

55-66). Einfach wäre es nun Öffentlichkeit als Sichtbarkeit und Privatheit als Unsichtbarkeit zu definieren, doch diese Äquivalenz geht nicht auf.

Das Beispiel der Sackgasse, einer juristisch gesehen öffentlichen Straße, zeigte nachdrücklich, wie diese konsequent übersehene Form von Straße de facto öffentlich stark genutzt wie das Ende der Johann-Meyer-Straße oder privatisiert wie der Abzweig vom Harnackring sein kann.

In vielen Definitionen *öffentlicher Räume* findet sich die Bestimmung, dass die gemeinten Räume *für jedermann zu jeder Zeit frei zugänglich* sein müssten. Dem ist zu Recht entgegen gehalten worden, dass es praktisch keine Stadträume gäbe, die diesem definitorischen Anspruch gerecht werden könnten (vgl. z.B. Siebel 2006). Überall seien Ausgrenzungen und Beschränkungen wirksam - ob es sich dabei nun um Gebühren/Eintrittsgelder, explizite Verbote für bestimmte Gruppen, Hausordnungen, die bestimmte Verhaltensweisen untersagen, zeitliche Beschränkungen, Nutzungskonkurrenz durch andere Gruppen, subtile soziale Ausgrenzungsmechanismen oder die Angst, bestimmte Räume zu bestimmten Zeiten zu nutzen, handele. Die *unbedingte* Zugänglichkeit ist also eher ein normativer Zusatz als eine sinnvolle Gegenstandseingrenzung.

[Hervorhebungen im Original]

(Selle 2010: 49)

Der Architekt und Stadtplaner Klaus Selle fragt in „Die Koproduktion des Stadtraumes – Neue Blicke auf Plätze, Parks und Promenaden“ (Selle 2010: 47-52): „Öffentlicher Raum – was ist das (nicht)?“ und identifiziert Öffentlichkeit, Eigentum und Zugänglichkeit als Konnotationen des Begriffs der öffentlichen Räume (Ebd: 48-50). Die „Verschränkungen zwischen Privatsphäre und öffentlichem Raum“ lotet etwa der Literatur- und Kulturwissenschaftler Christoph Heyl in „Privatsphäre, Öffentlichkeit und urbane Modernität. London als historischer Präzedenzfall“ aus (Heyl 2013: 271-282). Im Zusammenhang mit Fragen von Zentrum und Peripherie wurden die Gedankengänge in „Übergänge und Zwischenräume. Eine Phänomenologie von Stadt-Raum und ‚sozialer Bewegung‘“ von Rolshoven (2000: 107-122) und die Überlegungen in „Öffentliche Zwischenräume. Zur Zivilisierung räumlicher Distanzen“ von Koenen aufgegriffen. Letzterer unterscheidet Medien-, Interaktions- und Versammlungsöffentlichkeit und bezeichnet nicht-besetzte, vernachlässigte physische Räume als „öffentliche Zwischenräume“ (Koenen 2003: 155-172). Seine begrifflichen Unterscheidungen machen für die vorliegende Arbeit methodologisch keinen Sinn¹⁵⁷, aber sein

¹⁵⁷ Versammlungsöffentlichkeit, eine politische Form von Öffentlichkeit, steht nicht im Fokus dieser Arbeit, in der es um alltägliche Wahrnehmung geht, und Medienöffentlichkeit wird nicht gesondert untersucht, sondern implizit als Teil der Interaktionsöffentlichkeit behandelt, wenn Zeitungsartikel oder Beiträge im Internet zitiert werden.

Anliegen, auf eine Art von im Alltag, medial und wissenschaftlich übersehene Räume aufmerksam zu machen, deckt sich mit dem der Verfasserin.

Die Soziologin und Stadtplanerin Ulla Terlinden macht auf eine weitere Problematik der Konnotationen der Begriffe öffentlich und privat aufmerksam. In „*Public man*‘ und *private woman*“ (Terlinden 2013: 220-230) zeichnet sie den philosophischen Diskurs zu Öffentlichkeit mit Bezug auf „*The human condition*“ von Hannah Arendt und „Strukturwandel der Öffentlichkeit“ von Jürgen Habermas nach, die auch von den oben genannten Autoren zitiert werden.

Öffentlichkeit bedeutet für Arendt die „Welt selbst“, es ist alles, was vor der Allgemeinheit erscheint und für jeden sicht- und hörbar ist. Nur das Private bleibt im Verborgenen und jeder Mensch, der nur ein Privatleben führt, muss in einem Zustand leben, in dem ihm wesentliche Dinge vorenthalten bleiben. Die Wertung bei Arendt ist deutlich: die *polis* ist der dominante Raum eines Gemeinwesens. Dort im öffentlichen Raum können unter Gleichen und in aller Freiheit Argumente ausgetauscht und Debatten geführt werden, die auf Vernunft, also auf dem Geist (*“intellect”*), basieren. (Terlinden 2013: 221)

Eine angenommene Gleichheit aller Mitglieder einer „Öffentlichkeit“ unterstellt auch Habermas, der drei Prinzipien einer „funktionierenden bürgerlichen Öffentlichkeit“ anführt:

1. Dem Prinzip der Ebenbürtigkeit. Nur unter paritätischen Bedingungen können sich Argumente gegen soziale Hierarchien behaupten.
2. Dem Prinzip, jedes Thema diskutieren und interpretieren zu können. Keine Macht in dieser Gesellschaft (Kirche oder Staat) hat das Interpretationsmonopol.
3. Dem Prinzip, dass alle politischen Themen allgemein zugänglich sind. Es gibt keinen geschlossenen Gesprächskreis, sondern ein allgemeines Publikum.⁴

(Terlinden 2013: 223)

Plätze und Straßen werden als öffentlicher Raum bezeichnet, Häuser und Wohnungen als privater Raum. Während eine Interviewpartnerin sich im Vorfeld des Interviews für ihr „unordentliches“ Haus entschuldigt (Forschungstagebuch am 8.2.2012), schwärmt ein männlicher Interviewpartner von seinem als „Oase“ (O. am 12.6.2012). Das illustriert plakativ die Problematik, dass „sowohl das antike griechische Ideal des Öffentlichen als auch das des früheren liberalen Bürgertums [...] tief in elitäre und patriarchalische Denkstrukturen eingebettet“ sind (Terlinden 2013: 224). Für die berufstätige Interviewpartnerin ist ihr Haus ein Ort, der über viele Jahre hinweg mit gesellschaftlichen – also öffentlichen! – Anforderungen wie Kindererziehung, Pflege älterer Angehöriger und Haushaltsführung verbunden ist, während der männliche Interviewpartner hier einen privaten Freiraum von Anforderungen seines Berufslebens und seines gesellschaftlichen Engagements

findet¹⁵⁸. Terlinden zeichnet ideengeschichtlich nach, wie der Begriff der Öffentlichkeit mit einem Demokratieideal einhergeht, in dem Eigentum, Geschlecht und Status¹⁵⁹ implizit als Grundvoraussetzungen mit eingeschrieben sind. Wie im vorangegangenen Kapitel zu Angst-Situationen deutlich wurde, werden wichtige Unterschiede und Ungleichheiten zwischen Menschen auf diese Weise übergangen.

Die Wirkmächtigkeit des Begriffspaares Öffentlichkeit – Privatheit in der disziplinenübergreifenden Stadtforschung ist jedoch zu groß, als dass das Thema in dieser kulturanthropologischen Arbeit ausgelassen werden könnte. Für die vorliegende Fragestellung ist öffentlich äquivalent zu offensichtlich, also tatsächlich zu öffentlich sichtbar im Sinne Arendts.

Um Räume zu beschreiben, in denen viele Menschen anwesend sind, wird dagegen statt des Begriffs der Öffentlichkeit in der vorliegenden Arbeit der Begriff der Interaktionsöffentlichkeit verwendet, zum Beispiel im Zusammenhang mit Dichte oder Angst-Situationen. Diese Interaktionsöffentlichkeit kann sich im physischen oder im virtuellen Raum manifestieren, der Schwerpunkt liegt jedoch auf dem physischen Raum.

Der Begriff des Privaten dagegen kann hier nur in seiner juristischen Bedeutung gebraucht werden, in der zumindest die Aspekte Eigentum und Besitz deutlich sind. Das Gegenteil zu Interaktionsöffentlichkeit ist also nicht Privatheit, sondern Menschenleere. Dazwischen sind viele Formen von Hintergrundgeschehen möglich.

Damit geht es zurück zur Metapher der Bühne für Stadt und Raum, die bereits in im Kapitel zu stadträumlichen Begriffsbestimmungen mit dem Begriff des *Szeneviertels* aufgegriffen wird. Performanztheorien, die etwa von den Kultur- und Sozialgeograph_innen Ilse Helbrecht und Peter Dirksmeier in „Stadt und Performanz“ vorgestellt werden (Helbrecht/Dirksmeier 2013: 283-298), eignen sich zwar, um das Wechselspiel von Sehen und Gesehen werden zu analysieren, nicht aber, um Praktiken des Übersehens und Nicht-Sehens zu erforschen. Die Metapher der Bühne für die Stadt ist für diese Arbeit erst dann brauchbar, wenn sie Publikum, Hinterbühne und die Akteur_innen und Vorgänge im Hintergrund wie die Arbeit von Produzent_innen, Kartenverkäufer_innen und Beleuchter_innen

¹⁵⁸ Mit dem Beispiel geht es nicht darum zu sagen, dass *alle* Männer und *alle* Frauen ihre Wohnungen beziehungsweise den öffentlichen Raum so empfinden wie diese beiden jeweils. Sondern dass es gesellschaftliche Anforderungen gibt, die mit „privaten“ beziehungsweise „öffentlichen“ Räumen verbunden sind, die anhand dieses Beispiels besonders deutlich werden.

¹⁵⁹ Wobei Eigentumsverhältnisse und sozialer Status im Unterschied zum biologischen Geschlecht eher veränderlich sind.

umfasst. Dies wurde etwa am Beispiel der intentionalen Repräsentation von Stadträumen, welche auch als Inszenierung bezeichnet wurde, deutlich.

Während für alle die, die mit ihrer Arbeit an die Öffentlichkeit treten, für Stadtteilzeitung, Internetsite und Geschichtstafeln Sichtbarkeit – und damit gesehen werden – elementar ist, ist für andere und manchmal sogar für dieselben Menschen in unterschiedlichen Kontexten das Ziel gerade, *nicht* gesehen zu werden.

Auf die Frage danach, wo er wohnen würde, wenn er die freie Auswahl hätte und Geld keine Rolle spielte, nennt dieser Interviewpartner erst verschiedene Stadtteile und den Alsterlauf, ehe er genauer auf sein Bedürfnis eingeht:

Irgendwo, wo man gucken kann. Ich möcht' also... – Das ist auch das Schöne hier. – Ich möchte kein direktes Gegenüber... haben. Ich möchte gucken können. Wir können hier [*im obersten Stockwerk, von der Dachterrasse aus*] gucken, wir können zur andern Seite rausgucken. [...] Ähm. Also, ich möchte' hier auch nicht im ersten Stock wohnen. [...] Ne. Eigentlich geht nur hier so, weiter oben. Das ist eigentlich wichtig.
(Q. am 13.8.2012)

Nicht für alle Interviewpartner_innen ist es derart wichtig, einen Überblick und damit gefühlt Kontrolle über den Raum zu haben. Aber mehrere äußern das Bedürfnis, nicht gesehen und nicht angesprochen zu werden oder eine bestimmte Gruppe – z.B. Lehrer_innen ihre Schüler_innen oder Mitarbeiter_innen großer Unternehmen ihre Kolleg_innen – nicht zufällig zu treffen.

Die „Selbstdarstellung im Alltag“, die der Soziologe Erving Goffman in „Wir alle spielen Theater“ (Goffman 1976) beschreibt, ist in Räumen mit Interaktionsöffentlichkeit unerlässlich. „Man kann nicht *nicht* kommunizieren“ formuliert es der Psychologe Paul Watzlawick (Watzlawick 2015). Trotzdem gibt es – wie eingangs von der Interviewpartnerin formuliert – ein Bedürfnis danach, zu sein, ohne auch noch scheinen, zeigen, stilisieren oder symbolisieren zu müssen. Dieses Bedürfnis wird in unsichtbaren Räumen, falls sie als angenehm erlebt werden, eher befriedigt als in öffentlichen.

Auf dem ARL-Kongress „Regionale Stadtlandschaften“ in Hamburg 2013 macht Maarit Ströbele im Vortrag „Wir wollen ein Dorf bleiben“. Ansprüche der Bevölkerung an die Wohnumgebung und Landschaft in zwei periurbanen Regionen in der Schweiz“ deutlich, wie die wohlsituierten Einwohner_innen der Vororte Zürichs ein idealisiertes dörfliches Leben am Wohnort mit guter Verkehrsanbindung an Arbeitsorte und Freizeitangebot der Stadt bevorzugen (Regionale StadtLandschaften 2018).

Dem Recht auf Zentralität ist die Möglichkeit zum Rückzug zur Seite zu stellen, den günstigen Verkehrsanschlüssen die Insellage der Wohnung, dem öffentlichen Platz der Wohnort in einer privatisierten Sackgasse. Dass dieses Ideal nur für einen kleinen Teil der einkommensstarken Bevölkerung in Ansätzen realisierbar ist, liegt auf der Hand. Ob das Leben am Reinbeker Redder als Leben am Glücksrand¹⁶⁰ oder als Marginalisierung empfunden wird, hängt davon ab, ob die dort Wohnenden es freiwillig gewählt haben oder dorthin abgedrängt worden sind. Die Prozesse, wie es zu öffentlichem Leben beziehungsweise zu Privatisierung kommt, sind komplex, wie anhand mehrerer Beispiele deutlich wird.

Die Schranke im Abzweig des Harnackrings ist zur Sicherung des Parkraums der Anwohner_innen aufgestellt worden und verkörpert damit tatsächlich eine Privatisierung. Im Sinne einer demokratischen Öffentlichkeit ist sie hoch problematisch. Gleichzeitig lässt sich die Einrichtung der Schranke auch als Reaktion auf die Hamburger Stadtplanung deuten. Diese berechnet umweltpolitisch normativ Neubau und Nachverdichtung nur mit einem Parkplatz pro Haushalt, ohne den tatsächlichen Bedarf zu ermitteln, der insbesondere in peripher gelegenen, an den öffentlichen Nahverkehr nur mittelmäßig angeschlossenen Gebieten höher sein kann (Lokstedt Online (Hg.) URL 20.9.2018). Arbeitnehmer_innen, die in den kostengünstigeren peripheren Lagen wohnen, sind aber häufig auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen, um ihre Arbeitsorte zu erreichen. Auch die in Lohbrügge überdurchschnittlich vertretenen älteren Menschen können ihre alltäglichen Besorgungen nicht im Nahbereich erledigen oder Bushaltestellen fußläufig erreichen und brauchen daher ebenfalls motorisierte Fahrzeuge.

Ein weiteres Beispiel stellt der Umgang einer Familie mit ihrem Haus nach dem Bau der Bergedorfer Straße dar. Im Interview bringt der Gesprächspartner immer wieder das Thema auf dieses Haus, welches die Familie inzwischen verkauft hat, und dessen zwischenzeitlicher, durch Verfall und Vernachlässigung durch den Käufer geprägter Zustand für ihn schmerzhaft ist. Auf die Frage danach, was er einem Besucher eher nicht zeigen wollte, meint er:

T: Den Rappoltweg zum Beispiel. [...] Dann natürlich unser altes Haus. [...]

I: Das jetzt an der B5?

T: An der B5, ja. – Obwohl alle, die... die wir... das kennen, die sagen: „Das war eine Idylle.“ Zuerst ham sie ja immer gesagt: „Mensch, ihr wohnt ja an der Straße, da fahr'n ja immer die Autos.“ Und ich weiß, wie ich da das erste Mal übernachtet hatte, da hatte das Haus noch keine Doppelscheiben, da dacht' ich immer, ich schlaf' auf 'm Mittelstreifen [...] der Bergedorfer Straße. Weil... der Autoverkehr so stark war Richtung

¹⁶⁰ Und zur Verfügung gestellt wird dieser Glücksrand der Stadt Hamburg durch das Bundesland Schleswig-Holstein, welches ihn unbebaut lässt.

Berlin. [...] Da gab's noch keine Autobahn und kein... vom Laster, und ich weiß nicht, was da alles war. [...] Und dann ham wir das Haus ja umgebaut und haben es nach hinten orientiert und da war Ruhe und da hatten wir den Garten, der war ja dann auch wieder zweitausend Quadratmeter groß [,] dass wir da uns 'nen Tennisplatz gönnen konnten und auch wieder... mussten wir die Gartenarbeit nicht machen.

I: Ja. [lacht]

L: Ne. Und also, da würd' ich nicht heutzutage hingehen.

(T. am 9.11.2012)

Der physische Raum des Hauses in Privatbesitz wird in Reaktion auf die Gestaltung des öffentlichen, der vielbefahrenen Bundesstraße, ausgerichtet und gestaltet. Das Haus wendet der Straße den Rücken zu. Gleichzeitig ist der juristisch gesehen „öffentliche“ Raum menschenleer und wie oben ausgearbeitet in der alltäglichen Nutzung mit dem motorisierten Fahrzeug leicht zu übersehen.

Das urbanistische Ideal einer Interaktionsöffentlichkeit ist schwer planbar. Als Ergebnis einer studentischen Wahrnehmungsübung im Hamburger Stadtteil Heimfeld konstatieren die Stadt- und Regionalsoziologin Ingrid Breckner und die Künstlerin Gabriele Sturm:

Der unter professionellen planerischen Gesichtspunkten am differenziertesten gestaltete Spielplatz war meistens menschenleer. Kinder und Erwachsene hielten sich statt dessen im Wendekreis einer Sackgasse und einer von Häusern umschlossenen, lediglich mit Büschen bewachsenen Grünfläche auf, die nur durch einen schmalen Fußweg zugänglich war.

(Breckner/Sturm 1997: 225)

Ähnlich berichtet ein Interviewpartner davon, wie sich seine Kinder ihre eigenen Spielräume gesucht und genutzt haben:

Und da waren teilweise Menschen dabei, die mit den Kindern geschimpft hätten, die zwischen den Häusern auf dem Rasen Fußball gespielt hätten, und der 'ne Brief-Ansage geschrieben hätten... und SAGA uns denn ständig äh... mal irgendwelche Schreibe bombardiert hätte, äh... dass die Pflege der Rasenflächen und so weiter und so fort so teuer wäre und das würde denn gemeins- ... Also... Es war für mich... Es war für mich eigentlich äh... diese verklemmte, kalte, untolerante äh... Vorgehensweise [*deutscher älterer Menschen*]. [...] Und oft mal Fenster auf- ... machen und laut schreien: „Ey, Ruhe da!“ oder äh „Verschwinde hier!“ [...] Wir haben dann oft... Ich hab auch oft mit Nachbarn diskutiert, habe gesagt: „Das sind Kinder und... und die brauchen Spiel-Räume.“ – „Ja da hinten, im Grünen Zentrum und da gib't's 'ne sehr große Spielplatz [...] und da können die hin.“ Und ich hab denen versucht zu erklären, dass es zwischen den Häusern zu spielen viel mehr Spaß macht als irgendwo aufm Spielplatz, wo ähm.... [...] Da kann man nicht verstecken spielen, da kann man nicht ticken spielen. Oder [...]... irgendwelche Spiele. [...] Und habe dann immer wieder versucht denen zu erklären: „Denken Sie doch mal, wie eure eigene Kindheit war.“ [...] Und geht doch mal zurück und...[...] Viele Menschen vergessen das sehr schnell. [...] Und die wieder in Erinnerung zu rufen und ihnen dann zu sagen äh: „Denkt daran.“ Na gut, manchmal hat es

funktioniert, und manchmal wurde man dann im Grunde genommen auch angeschnauzt [.]
(U. am 16.7.2014)

Der in diesem Fall halböffentliche Raum der Grünflächen im Besitz einer Wohnungsbaugenossenschaft wird zum öffentlichen. Für die Kinder ist dieser halböffentliche Raum mit sichtbaren und unsichtbaren Stellen reizvoller als der für sie vorgesehene öffentliche Spielplatz.

Die drei Beispiele zeigen auf unterschiedlichen Ebenen, wie Öffentlichkeit und Privatheit sich im Wechselspiel gegenseitig bedingen: Erstens durch eine normative Stadtplanung an den Notwendigkeiten der Bewohner_innen vorbei und deren „Gegenwehr“, die zulasten einer „demokratischen“ Öffentlichkeit geht¹⁶¹. Zweitens durch Rückzug und Abwehr als Reaktion auf Belastungen im menschenleeren öffentlichen Raum der direkten Umgebung. Drittens im Spiel, welches im halböffentlichen Raum die Freiräume findet, die im geplanten und im vorhinein kodierte „öffentlichen“ Raum nicht vorgesehen sind.

Während eine Interaktionsöffentlichkeit mit Sichtbarkeit und der Selbstinszenierung von Individuen und Gruppen einhergeht, sind Privatheit und Unsichtbarkeit nicht gleichzusetzen. Der Begriff des Privaten eignet sich nur im juristischen Sinne, nicht aber um Übersehenes oder Unsichtbares zu erfassen. Private Räume sind genauso wie öffentliche Räume mit öffentlichen Verhaltensanforderungen versehen. Freiräume von diesen Verhaltensanforderungen können wie das öffentliche gesellschaftliche oder kulturelle Engagement der Interviewpartnerin sehr sichtbar oder als Rückzugsräume unsichtbar sein oder wie die von den Kindern des Interviewpartners bevorzugten Grünflächen mit Büschen ein reizvolles Wechselspiel zwischen beiden bieten.

Festzuhalten ist jedenfalls, dass es ein menschliches Bedürfnis danach gibt, *nicht* gesehen zu werden, keine öffentlichen Anforderungen der Selbstinszenierung erfüllen zu müssen und egal ob im öffentlichen oder privaten Raum übersehen – nicht jedoch benachteiligt¹⁶²! – zu werden.

¹⁶¹ Das vorliegende Beispiel ist nicht als Positionierung für die Schranke gemeint, sondern als Positionierung für eine umweltfreundliche Stadtplanung, die die Notwendigkeiten und Bedürfnisse der Bewohner_innen einbezieht, das heißt den Parkraum reduziert (*push*-Effekt), *nachdem* Alternativen (*pull*-Effekt) geschaffen sind statt umgekehrt. Eine Möglichkeit dazu, diese Notwendigkeiten herauszufinden, wäre die systematische, statistische Erhebung von Wohn- und Arbeitsorten aller Haushaltsmitglieder.

¹⁶² Die angewandte Methodik lässt sich auch für die Untersuchung von Benachteiligung als Wirkung und Nebenwirkung anwenden. Dabei sind Benachteiligung von Menschen (vgl. 2; 6.3.2) und von Orten (vgl. 3.2; 3.3; 6.1) zu unterscheiden und im Zusammenhang zu erläutern. Benachteiligung kann intentional auftreten oder wie Unsichtbarkeit als nicht intendiertes Nebenprodukt anderer Kontexte problematische Wirkungen entfalten.

7.5 Vor- und Nachteile unsichtbarer Stadt-Räume

Im sechsten Kapitel ging es mit intentionaler Repräsentation darum, wie der Stadtteil Lohbrügge auf verschiedenen Ebenen sichtbar gemacht oder übergangen wird. Dabei wurde deutlich, dass es symbolische Bedürfnisse an Räume wie die nach Geschichte und Identität gibt, die Sichtbarkeit in verschiedenen Facetten erfordern. Eine hohe Sichtbarkeit und die damit einhergehende Notwendigkeit zur Selbstinszenierung sind jedoch nicht grundsätzlich im Interesse der Bewohner_innen und Benutzer_innen von Stadt-Räumen.

Im vorliegenden Kapitel wurde herausgearbeitet, in welchen Zusammenhängen Sichtbarkeit oder Unsichtbarkeit welchen Bedürfnissen entspricht.

Ob Menschen sichtbare oder unsichtbare Wohnräume bevorzugen, ist eine Frage des persönlichen Geschmacks. Wer die finanziellen Mittel und die Wahl hat, kann sich für ein hinter hohen Hecken verborgenes Haus oder eines mit repräsentativer Fassade zur Straße hin entscheiden. Wichtiger sind die grundsätzlichen Fragen nach dem Umfang der Wahlfreiheit bei der Suche einer passenden Behausung und nach den Gestaltungsmöglichkeiten (in) der eigenen Wohnung und der Wohnumgebung.

Um sich in der Nachbarschaft wohl zu fühlen, reicht eine sichtbare Gliederung und Überschaubarkeit des Stadtraums, in der sich die Bewohner_innen zurecht finden. Ähnlichkeit und Unauffälligkeit der vorhandenen Straßen und Bauwerke sorgen bei ihnen für Vertrautheit, während diese für Ortsunkundige den Stadt-Raum unsichtbar und verwirrend machen und damit Gefühle von Fremdheit und Distanz erzeugen.

Auf die tatsächliche Sicherheit von Räumen hat deren Sichtbarkeit oder Unsichtbarkeit keinen direkten Einfluss, wohl aber einen auf die Art der realen oder imaginären Angst-Situationen, die in solchen Räumen als Settings vorkommen. Die Dynamik in sichtbaren Räumen mit einer hohen Interaktionsöffentlichkeit ist

Zur Untersuchung von Benachteiligung sind die statistischen, quantitativ erhobenen Sozialindikatoren wichtige Daten für Kulturanthropologie, Soziologie, Politik und Sozialarbeit. Ohne die Triangulation mit qualitativen Daten bleiben diese Indikatoren jedoch in ihrer Aussagekraft beschränkt. Das zeigte sich etwa am Beispiel des Gebietes Grandkoppel in Lohbrügge, in dem im Unterschied zu den Großwohnanlagen in der Korachstraße und im Röpredder keine größeren Konflikte bekannt und im Rahmen der Stadtteilentwicklungsprogramme keine Maßnahmen für notwendig erachtet wurden.

Im Rahmen teilnehmender Beobachtung wurde zudem deutlich, dass Bewohner_innen die Argumentation mit Sozialindikatoren wie Jugend, Alter, Migrationshintergrund, Arbeitslosigkeit, Bezug von Sozialhilfe oder alleinerziehend als stigmatisierend, spaltend und an ihren eigenen Anliegen vorbei erleben können. Während statistische Daten Proportionen von strukturellen Rahmenbedingungen verdeutlichen, lassen sich die Perspektiven, Deutungsmuster und Bedürfnisse Betroffener nur qualitativ erheben und darstellen.

eine andere als in fast unsichtbaren, menschenleeren Räumen. Die aus Perspektive des/der jeweiligen Angsthabenden bedrohlichen Individuen oder Gruppen handeln in sichtbaren Räumen nicht nur, sondern setzen sich dort gleichzeitig in Szene. Die Anwesenheit weiterer Menschen und deren Handeln (oder Passivität!) erhöhen die Komplexität der Dynamik der Angst-Situation.

Sind sichtbare Räume solche mit einer großen Interaktionsöffentlichkeit, so ist der in der Stadtforschung häufig normativ und positiv besetzte Begriff der Öffentlichkeit an dieser Stelle problematisch. Sein Gegenstück, der Begriff der Privatheit, macht nur in seiner juristischen Bedeutung Sinn. Problemlos zugängliche Räume im Besitz der öffentlichen Hand können menschenleer und übersehen sein, vernachlässigte private Grundstücke mühelos zugänglich sein und halböffentliche Räume attraktiv für eine Interaktionsöffentlichkeit werden. Dieselben Menschen können öffentlich aktiv sein und trotzdem den gelegentlichen Rückzug an einen dem Blick entzogenen Wohnort schätzen. Art und Ausmaß der von Bewohner_innen und Benutzer_innen des Stadtraums als angenehm empfundenen „Öffentlichkeit“ variieren. Aus den geführten Interviews wurde ein grundsätzliches Bedürfnis nach Rückzugsräumen, in denen Menschen auf angenehme Art und Weise „sein“ können, ohne sich selbst inszenieren zu müssen, herausgearbeitet. Solche Räume sind im positiven Sinne für eine Interaktionsöffentlichkeit unsichtbar.

Der Begriff des „Unsichtbaren“ ist wie eingangs formuliert in der vorliegenden Arbeit grundsätzlich weder positiv noch negativ konnotiert, sondern wird als Phänomen, das aus dem Verhalten von Akteur_innen resultiert, gefasst. Dementsprechend kommt Unsichtbarkeit von Stadt-Räumen auf verschiedenen Ebenen manchen menschlichen Bedürfnissen entgegen und steht anderen im Weg.

Rück- und Ausblick: Erkundung einer räumlichen Lücke

Die räumliche Lücke kulturalanthropologischer Großstadtforschung, die dichtbesiedelten Teile der Stadt neben deren Szenevierteln und Brennpunkten, die den weitaus größten Teil der Stadt ausmachen, ist durchaus bekannt. Es fehlte jedoch bislang an methodologischen und methodischen Ansätzen – und vielleicht auch am Willen und der Lust? – diese Lücke zu erforschen und sich analytisch mit ihr auseinander zu setzen. Für die Fragestellung dieser Arbeit, „Unsichtbare Großstadt?“, wurde mit Lohbrügge exemplarisch ein Hamburger Stadtteil auf unterschiedlichen Ebenen in den Blick genommen, um zur systematischen Schließung dieser Lücke beizutragen.

Die Frage nach der Perspektivierung, also danach, was für wen unsichtbar ist, zog sich durch die gesamte Forschungsarbeit. Zur Beantwortung dieser als Arbeitshypothese formulierten Frage wurden die analytischen Begriffe des „Sichtbaren“ und des „Unsichtbaren“ von Merleau-Ponty (1986) und des „Übersehens“ von Hasse (2007) übernommen, um die Konnotationen von „*transparency*“ und „*visibility*“ nach Star (1999: 377–391) ergänzt und durch die Verfasserin auf Stadt-Räume angewandt. Anders als in den phänomenologischen Konzepten wurde das betrachtende Subjekt jedoch nicht als „Patheur“ (Hasse 2014) vorausgesetzt, sondern die Perspektiven unterschiedlicher Betrachter_innen auf den Forschungsgegenstand herausgearbeitet und zwischen Übersehen als Handlung und Unsichtbarkeit als resultierendem Phänomen unterschieden.

Sichtbarkeit konnte hier auch die Sichtbarkeit von Brennpunkten sein und war nicht ausschließlich als positive Sichtbarkeit von Szene(viertel)n gefasst. Unsichtbarkeit bedeutete hingegen, in unterschiedlichem Ausmaß neben etwas anderem in den Hintergrund zu rücken. Damit ist Unsichtbarkeit nicht grundsätzlich gleichzusetzen mit Benachteiligung, kann aber mit dieser einhergehen.

Der zehntgrößte, dicht besiedelte und von der Bevölkerungszusammensetzung her heterogene Hamburger Stadtteil Lohbrügge wurde in Bezug auf fünf raumbezogene Themenfelder untersucht. In den ersten drei Feldern ging es um Unsichtbarkeit und Übersehen als nicht notwendigerweise intendierte Konsequenzen von Gegebenheiten oder Handlungen. Hierunter fielen die Fragen danach, wie der Umgang mit Ortsnamen Namenlosigkeit oder Namhaftigkeit in unterschiedlicher Reichweite erzeugt, danach, wie Materialitäten Bewegung und Wahrnehmung im Stadt-Raum prägen und so Praktiken des Sehens oder Übersehens hervorbringen und danach, welche Auswirkungen

Klassifikationsprobleme auf die Sichtbarkeit haben. Anschließend wurde der Aspekt der Intentionalität mit einbezogen und zum einen nach Sichtbarmachung Lohbrüggens in Form von Repräsentation hamburgweit, auf Ebene des Bezirks und vor Ort sowie zum anderen nach Bedürfnissen in Bezug auf Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit von Stadt-Räumen gefragt.

Theoretisch wurden die Leitfragen unter Einbeziehung kulturanthropologischer und Disziplinen übergreifender Konzepte von Stadt- und Raumforschung untersucht, empirisch anhand einer Kombination von Methoden qualitativer Sozialforschung. Analytisch wurden anschließend empirische Daten und theoretische Konzepte trianguliert. Bei der Darstellung wurden unterschiedliche Perspektiven auf den Forschungsgegenstand Lohbrügge berücksichtigt und sowohl Eigenheiten des Stadtteils als auch Kontexte, in die sich die Forschungsergebnisse induktiv übertragen lassen, herausgearbeitet. Ziel dabei war, die eingangs konstatierte räumliche Lücke, den nach Fläche und Bevölkerung größten Teil der Großstadt, theoretisch und empirisch zu erkunden.

Im vorliegenden Fazit werden die Forschungsergebnisse zu den analytischen Fragen resümiert und dabei auf neu eingeführte Methodologie, Methoden und Materialien eingegangen. Darüber hinaus werden mögliche weitere Anwendungsbereiche der Ergebnisse und Methoden dieser kulturanthropologischen Arbeit benannt.

Die Darstellung der Entwicklungen im Untersuchungsgebiet Lohbrügge als Konglomerat mehrerer Dörfer, Hamburger Vorort und Hamburger Stadtteil bis hin in die Gegenwart im zweiten Kapitel diente als Grundlage für die nachfolgenden analytischen Kapitel. Es wurden historische Namensgebungen und das Verhältnis zur benachbarten Stadt Bergedorf thematisiert, die Bedeutung des im Nationalsozialismus realisierten Groß-Hamburg-Gesetzes verdeutlicht und wesentliche städtebauliche Eingriffe sowie die zeitgeschichtlich geprägte Bevölkerungsentwicklung in Lohbrügge geschildert. Durch die Darstellung der Geschichte dieses einen exemplarischen Stadtteils ließ sich im Folgenden die weitgehende Unsichtbarkeit Lohbrüggens und vergleichbarer Stadtteile in Selbstinszenierungen der Stadt Hamburg überhaupt erst belegen.

Mit Der Umgang mit Ortsnamen: Wirkungen und Nebenwirkungen wurden im dritten Kapitel methodologisch und methodisch neue Wege beschritten, um zu zeigen, wie über die Verwendung von Ortsnamen Stadt(raum)vorstellungen erzeugt werden. Theoretische Ausgangsbasis dafür waren einzelne

Gedankengänge von Merleau-Ponty (1974; 2004) zur Namensgebung sowie von Sieverts (1999) und von Augé (2010) zu Namhaftigkeit und Namenlosigkeit von Orten. Für die Frage nach den phänomenologisch nachweisbaren gegenwärtigen Verwendungen der Ortsnamen im Stadt-Raum und die Wirkungen und Nebenwirkungen, die diese hervorbringen, wurde eine besondere Materialbasis erhoben. So wurden Straßenschilder, Wegweiser, öffentlich sichtbare Karten, Regal-Indices in wissenschaftlichen Bibliotheken, Firmenschilder, Zeitungs-Layouts und Ortsnamen auf Schildern öffentlicher Einrichtungen dokumentiert und in die Analyse mit einbezogen. Wirkungen und Nebenwirkungen konnten anhand von Aussagen in leitfadengestützten Interviews und in Lokalmedien sowie im Rahmen teilnehmender Beobachtung dokumentierter Aussagen rekonstruiert und analysiert werden. Das gewählte Verfahren lässt sich möglicherweise für kulturanthropologische Studien zu Formen von *imagineering* oder Erhebungen im Rahmen von Stadt(teil)marketing übertragen.

Mit Bezug auf die Namen von Straßen, Bushaltestellen und Bezeichnungen auf Schildern sowie durch Auswertung der Interviews wurde dargelegt, dass die Namen der Orte am stärksten wirken, die durch eine abgegrenzte Siedlungsstruktur oder charakteristische Bauwerke oder beides leicht zuzuordnen sind und einer inneren Ordnung der Bevölkerung im Sinne Jacobs' (1993: 20-21) entsprechen. Auf den Stadtteil bezogen zeigte sich, dass der Name des Stadtteils, „Lohbrügge“, häufig als Reduktion seines Ortsteiles „Lohbrügge-Nord“ gebraucht wird, während das in Bezeichnungen wie „Lohbrügger Landstraße“ evozierte Dorf heute überbaut ist. Und der Name des in seinen Strukturen erhaltenen Dorfes und späteren industriellen Zentrums, „Sande“, ist als administrative Bezeichnung durch „Lohbrügge“ überschrieben worden. Hierdurch wird die innere Ordnung in mehrfacher Hinsicht erschwert. Die Bezeichnung des Lohbrügger Wahrzeichens als „Sander Dickkopp“ trägt weiter dazu bei. Von den übrigen Ortsteilen werden die Namen „Ladenbek“ und „Heckkatzen“ kaum noch verwendet, während „Boberg“ aufgrund seiner abgeschirmten Lage und mit seinen eigenen Strukturen oft auch als eigenständige Einheit neben Lohbrügge wahrgenommen wird.

Auf größerer Ebene wirken räumliche Grenzen in Hamburg wie die Elbe oder die Autobahn A1 dahingehend, dass Bewohner_innen der Bezirke Harburg und Bergedorf diese Bezirke als „die Stadt“, eine eigenständige Einheit neben „Hamburg“, erleben. Weiterhin wird dargelegt, welche Wirkungen und Nebenwirkungen die Namensgebungen von Bezirken und ihren zentralen Stadtteilen durch die Hamburger Verwaltung in der Nachkriegszeit hervorbringen. Durch die doppelte oder vielfache Verwendung desselben Ortsnamens für Bezirk und Stadtteil wie für „Bergedorf“ oder „Eimsbüttel“ sowie durch Zusätze wie

„-Mitte“ oder „-Altstadt“ wird Zentralität ausgedrückt und verstärkt. Umgekehrt wird durch Himmelsrichtungen als Namenszusätze wie in „Lohbrügge-Nord“ der Eindruck von Peripherität erzeugt.

Welche Folgen das für das Verhältnis von namhaften und namenlosen Stadtteilen zueinander hat, wurde am Beispiel der Stadtteile Bergedorf und Lohbrügge herausgearbeitet. Nicht nur durch gelegentlich auftretende intentionale Abgrenzung, sondern auch durch den Umgang mit Ortsnamen wird Lohbrügge häufig unsichtbar: Das geschieht etwa dadurch, dass es mit gemeint, aber nicht explizit benannt ist wie in der Bezeichnung als „Museum für Bergedorf und die Vierlande“, dass es als Anhängsel in „Bergedorf-Lohbrügge“ in Verzeichnissen schwerer aufzufinden ist oder dass Institutionen und Geschäfte im Stadtteil selbst aus unterschiedlichen Gründen den bekannteren Namen „Bergedorf“ verwenden. Die Betextung von Schildern, öffentlich sichtbaren Karten oder lokalen Printmedien mit Ortsnamen durch unterschiedliche Akteur_innen hat zur Nebenwirkung, dass der Ortsname Lohbrüggens von dem Bergedorfs in den Hintergrund gedrängt und in den Schatten gestellt wird. Das führt zu disproportionalen Vorstellungen (sowohl von Bergedorfer_innen als auch von Lohbrügger_innen selbst) über die beiden Orte im Verhältnis zueinander und in Bezug auf die Stärken und Schwächen des Ortes mit dem weniger sichtbaren Ortsnamen, Lohbrügge. Selbst dort vor Ort fehlt ein Bewusstsein für die eigenen Stärken in den Bereichen Gesundheitswesen und (alle Ausbildungsniveaus und Zielgruppen umfassende) Bildung.

Um Praktiken des Sehens und Übersehens im physischen Stadt-Raum (Bourdieu 1991) ging es im vierten Kapitel, Prägende Materialitäten: Vorstrukturierte Wege und geleitete Blicke. Dazu wurde nachvollzogen, wie in Abhängigkeit von genutzten Verkehrsmitteln und deren Wegenetzen im physischen Stadt-Raum Blicke gelenkt und Stadt-Vorstellungen erzeugt werden. Über die kulturanthropologische Forschung hinaus könnten die vorliegenden Arbeitsergebnisse für Anwendungsbereiche in Stadtplanung, Städtebau, Geographie, Architektur und Verkehrswesen¹⁶³ von Interesse sein. Das betrifft die

¹⁶³ Am Aufbau des Wegenetzes des Busverkehrs und der Kommunikation der Verbindungen wird deutlich, dass es in Bezug auf Erreichbarkeit sowie gefühlte Entfernung einige Probleme gibt:

In den radial zu den Zentren aufgebauten Verkehrsnetzen von Hamburg und der Metropolregion fehlen häufig Tangentialverbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen und Orten.

Die vorhandenen Verbindungen werden nicht ausreichend sichtbar gemacht: Es hängen viel zu wenige Liniennetzpläne an den Haltestellen aus, und diese wenigen sind unübersichtlich und schlecht lesbar mit kleiner Schrift und wenig differenzierender Farbgebung. Sie wirken eher verwirrend als der Orientierung dienlich.

Als kürzeste Verbindung geben Website und App häufig Verbindungen mit mehrfachem Umsteigen an – ohne zu berücksichtigen, dass Nutzer_innen an unbekanntem Haltestellen mehr Zeit brauchen, um sich zu orientieren und jede unbekanntes Haltestelle als gefühlte und spürbare Barriere wirkt.

konkreten Beispiele ebenso wie die am Gegenstand entwickelten konzeptionellen Begriffe.

Anhand verschiedener Quellen zu Lohbrügge wurde aufgezeigt, wieso sich Stadtwahrnehmung nicht auf die des „Flaneurs“ als zentraler Wahrnehmungsinstanz reduzieren lässt. Aufgrund der physischen Distanzen wird der Stadtteil überwiegend auf Rädern er„fahren“: aus dem Auto, aus den Bussen des öffentlichen Nahverkehrs oder auf dem Fahrrad.

Eine Zusammenstellung der Besonderheiten der Wahrnehmung aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln leitete das Kapitel ein.

Anschließend wurden die vorstrukturierten Wege (Blum/Engel 2008) im Wegenetz Lohbrüggens auf ihre Tauglichkeit als Verbindungen oder Elemente von Rändern (Ipsen 2003) ebenso wie auf ihre Konflikthaftigkeit zueinander hin analysiert. Besondere Aufmerksamkeit erhielt dabei die Sackgasse, eine Straßenform, die im Unterschied zur „Straße“ oder zum „Platz“ dem kulturanthropologischen Blick entzogen zu sein scheint. Während in Lohbrügge die meisten Sackgassen (und viele Ringstraßen) in Richtung des Stadtrandes große Teile des Stadtteils dem Blick aus dem Durchgangsverkehr entziehen, gibt es auch Sackgassen, die dynamische Räume sind, wie das Endstück der Johann-Meyer-Straße zum Bahnhof hin. Neben Verbindungen, Rändern (Ipsen 2003) und Übergängen (Rolshoven 2000) existieren auch Wege unterschiedlicher Verkehrsmittel, die in Konflikt zueinander stehen und als Grenzen (Ipsen 2003; Jacobs 1993) oder Barrieren für andere Verkehrsteilnehmer_innen wirken. Analytisch wird zwischen für bestimmte Nutzergruppen gefühlten, spürbaren und unüberwindbaren Barrieren unterschieden. So wird eine für motorisierten Verkehr, Radfahrer_innen und Fußgänger_innen problemlos passierbare Gleisunterführung als gefühlte Barriere dennoch gemieden. Als spürbare Barriere erschwert eine Hanglage Radfahrer_innen die Bewegung. Und ein Bahndamm mit Gleisen ist als unüberwindbare Barriere für Autofahrer_innen nicht passierbar.

Die vorstrukturierten Wege-Netze und jeweilig genutzten Verkehrsmittel leiten die Blicke (Blum/Engel 2008) auf Lohbrügge. Das wird bei der Interpretation eines Zeitungsartikels für die Stadtteilserie des Hamburger Abendblattes, des Filmes „Ankommen“ zur Situation von Bewohner_innen in der Asylbewerberunterkunft Hirtenland, eines Eintrags im Forschungstagebuch der Verfasserin und eines Interviewauszugs deutlich. In diesen Quellen vermitteln die Verfasser_innen einen Eindruck vom Stadtteil. Dabei leiten die von ihnen gewählten Verkehrsmittel ihre

Selbst für diejenigen, die sich auskennen, sind ein paar Minuten mehr in demselben Verkehrsmittel häufig eine angenehmere Alternative als ständige Wechsel.

Das ist allerdings in anderen Hamburger Stadtteilen auffälliger als in Lohbrügge.

Blicke und prägen gemeinsam mit ihren jeweiligen Beziehungen zum Stadtteil ihre Eindrücke von Lohbrügge.

Anhand einer Untersuchung der von den meist genutzten Wege-Netzen aus sichtbaren symbolisch aufgeladenen Wahrzeichen und der Orientierungspunkte wird deutlich, weshalb der Stadtteil nicht besonders auffällig, funktional, standardisiert sowie (auf Ortsfremde etwa mit Bergedorf) austauschbar wirkt. Während Standardisierung, Funktionalität (differenzierter: Star 1999; Hasse 2007) und Austauschbarkeit kulturanthropologisch überwiegend negativ konnotiert sind (besonders: Augé 2010), ist die Perspektive von Ortskundigen eine andere. Sie beschreiben Lohbrügge als normal, vertraut und angenehm unanstrengend.

Die Wahrnehmungstouren mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln stellen eine Weiterentwicklung der Methode der teilnehmenden Beobachtung für eine Stadtforschung dar, die sich nicht auf zu Fuß zugängliche Stadt-Räume beschränkt, sondern die verschiedenen Modi berücksichtigt, in denen Akteur_innen den Stadt-Raum erfahren. Generell bleibt die Wahrnehmung von Stadt und Raum aus den jeweils meistgenutzten Verkehrsmitteln vorläufig ein Desiderat kulturanthropologischer Stadtforschung. Die grundsätzliche Problematik der Reduktion auf die dominierende Perspektive des „Flaneurs“ wurde hier jedoch deutlich gemacht und für die Fragestellung und in Bezug auf den Forschungsgegenstand belegt, wie die in Lohbrügge vorherrschenden Verkehrsmittel und deren vorstrukturierte Wegenetze den Blick auf den Stadtteil mit prägen.

Dass der Stadtteil Lohbrügge, der zuerst in seiner Eigenart dargestellt wurde, wissenschaftlich, medial und auch in der alltäglichen Wahrnehmung einem Klassifizierungsproblem zum Opfer fällt und systematisch übersehen wird, wurde bei der Triangulation von wissenschaftliche Konzepten, empirischen Beobachtungen und Aussagen der Interviewpartner_innen im fünften Kapitel, Städtische Qualitäten: Gesehenes klassifizieren, deutlich. Die kulturanthropologische Stadtforschung in der Tradition der *Chicago School of Sociology*, aus der Wirth (1983) und Burgess (1967) zitiert werden, ist einem Metrozentrismus (Schmidt-Lauber 2010) unterworfen, der den Blick auf die mittleren und äußeren Bereiche der Stadt verstellt. Damit eignen sich genannten Konzepte nur, um die Position Lohbrüggens in Bezug auf Größe, Dichte und Heterogenität sowie auf wirtschaftliche Produktionslinien im Kontext der Großstadt Hamburg zu verstehen. Lohbrügge ist der zehntgrößte Hamburger Stadtteil und liegt in mittlerer Entfernung zum Zentrum. Seine Dichte „bei Nacht“ (Wirth 1983: 344) geht jedoch nur mit einer mittleren Belebtheit in den zentralen Straßen bei

Tag einher. Funktional ist der Stadtteil relativ homogen mit zahlreichen Wohngebieten, dem Unfallkrankenhaus als größtem Arbeitgeber sowie einem an Bergedorf angelagerten zentralen Bereich mit Einzelhandel und wichtigen Institutionen und Bildungseinrichtungen des Bezirks. Die Bevölkerungsstruktur dagegen ist hinsichtlich Herkunft, Einkommen und Alter sehr heterogen – mit Tendenz zur Überalterung. Nach einer weitgehenden De-Industrialisierung sind Bildungswesen und Gesundheitswesen die Branchen mit den meisten Arbeitsplätzen. In Bezug auf seine Qualitäten und Merkmale wird Lohbrügge weder in wissenschaftlicher Perspektive noch durch die Interviewpartner_innen als „Großstadt“ klassifiziert und ist damit als (Teil der) Großstadt unsichtbar.

Deswegen wurden als nächstes drei Konzepte für den suburbanen Raum auf ihre Anwendbarkeit auf Lohbrügge hin überprüft, das „Zwischenstadt“-Konzept nach Sieverts (1999), der analytische Begriff der Peripherie und Vorstadt/Suburbia im Sinne eines „*suburban way of life*“ nach Menzl (2007). Aus einer planerischen Überblicksperspektive stellt Lohbrügge eher eine Mischform zwischen Stadt und Vorstadt als Zwischenstadt – zwischen Stadt und Land – dar.

Peripherie eignet sich ebenfalls nicht als Oberbegriff für den gesamten Stadtteil mit seinem innenstädtischen Bereich, jedoch als analytischer Gegenbegriff zur Zentralität (Gebhardt/Holm 2011; Lefèbvre 1990) der um verschiedene Arten von Distanzierung bis hin zur Marginalisierung erweitert werden kann. An Distanzen werden hier nicht „physische Distanz“ und „symbolische Distanz“ (Bourdieu 1991: 30), sondern (physische) Entfernung, (raumzeitliche) Erreichbarkeit und gefühlte Entfernung unterschieden. Bei der Verwendung der Begriffe Zentrum, Peripherie und Marginalisierung ist weiterhin deutlich zu kontextualisieren, ob sie siedlungstechnisch oder gesellschaftspolitisch gemeint sind. Für beides gibt es Beispiele in Lohbrügge – und genauso Gegenbeispiele peripherer Wohngebiete, welche als Glücksränder nach Ipsen (2003: 205-206) erlebt werden.

Daran anschließend wurde untersucht, ob und inwiefern ein „*suburban way of life*“ (Menzl 2007) in Lohbrügge vorherrscht. Pendeln ist eine Raumpraktik, die hier häufig auftritt. Dabei werden aufgrund der zurückzulegenden Entfernungen und in Ermangelung von geeigneten Alternativen abseits gelegene oder schlecht angeschlossene Gebiete des Stadtteils wie die am Stadtrand oder Heckkaten überwiegend mit motorisierten Fahrzeugen erfahren¹⁶⁴. Die alltägliche

¹⁶⁴ Die umweltpolitisch normative Privilegierung des öffentlichen Nahverkehrs kann sich problematisch auf solche Gebiete mit weniger dichten Verkehrsnetzen und die Pendler_innen unter ihren Bewohner_innen auswirken. Der seit den 1960er Jahren gelegentlich diskutierte Schienenanschluss Bobergs und Lohbrügge-Nords (Gerullis/Herbst URL 13.6.2018), könnte von Vorteil sein – wobei die im vierten Kapitel thematisierten Grenzwirkungen zu beachten sind. Neue Schienenverkehrsverbindungen scheitern aber gerade an den Rändern der Stadt nicht nur an Fragen der Finanzierung oder technischen Hindernissen, sondern auch am politischen Willen städtischer

Wahrnehmung von Suburbia, die in den von Menzl in Henstedt-Ulzburg durchgeführten Interviews und seinem Bildmaterial zum Ausdruck kommt (Menzl 2007) ähnelt – mit Ausnahme der empfundenen Homogenität und Kriminalität – in weiten Teilen den Wahrnehmungen Lohbrüggens. Den Begriff „Vorstadt“ empfinden die Interviewpartner_innen jedoch als abwertend, während mehrere den Ausdruck „Schlafstadt“ von sich aus aufbringen. Dass Lohbrügge überhaupt „Stadt“ ist, wird trotzdem von niemandem in Frage gestellt.

So wird als letztes das Mittelstadt-Konzept Schmidt-Laubers (2009; 2010) im Hinblick auf eine „gefühlte Stadt“ Bergedorf, zu der auch Lohbrügge gehört, überprüft. Zahlreiche Aspekte des Konzeptes wie etwa die relationale Einordnung mit einschränkenden Begriffen wie „zwischen“ und „mittel“ (Schmidt-Lauber 2009: 19-21) oder die Funktion als „Mittelzentrum“ für das Umland lassen sich auf Bergedorf mit Lohbrügge übertragen (Lindner 2010). Dies gilt genauso für den bei Lindner thematisierten Normalitätsanspruch, den „mittel“ mit sich bringt (ebd.). Verschiedene Interviewpartner_innen beziehen sich positiv auf Mittelstädte der Umgebung. Von einer einheitlichen oder eindeutigen Wahrnehmung der „gefühlten Stadt“ Bergedorf als Mittelstadt kann jedoch nicht die Rede sein. Für lokale Wirtschaft und Politik könnte ein Bewusstsein für die Funktion des gemeinsamen Zentrums von Bergedorf und Lohbrügge als Mittelzentrum für das Umland die Voraussetzung für Maßnahmen zur Belebung der Fußgängerzone Alten Holstenstraße darstellen – etwa durch die gezielte Ermittlung und Berücksichtigung der Bedarfe von Umlandbewohner_innen als potentiellen Kund_innen.

Durch Triangulation der gewählten Konzepte mit Interviewaussagen konnte dargelegt werden, warum Lohbrügge als (Teil der) Großstadt aus wissenschaftlicher wie auch alltäglicher Perspektive unsichtbar ist: Durch Bewohner_innen und Benutzer_innen wird es als Hamburger oder Bergedorfer „Schlafstadt“, als Teil einer „gefühlten Stadt“ Bergedorf oder als prototypisches Beispiel für (west)deutsches Alltagsleben beschrieben. Mit den verwendeten Konzepten konnte Lohbrügge zwar nicht eindeutig als Stadt-Raum zugeordnet werden. Sie waren jedoch wichtig, um die Qualitäten und Merkmale Lohbrüggens systematisch und relational zu erfassen.

Entscheidungsträger_innen, den Bewohner_innen des Umlands, die ihre Steuern nicht in der Stadt zahlen, das Pendeln zu vereinfachen. Für die am Rand gelegenen Stadtteile bedeutet das, dass sie – selbst wenn von hier aus die Verbindungen in Richtung des Zentrums gut sind – weiterhin den motorisierten Pendlerverkehr aus der Metropolregion verkraften müssen.

Standen bislang Unsichtbarkeit oder geringe Sichtbarkeit als Auswirkungen von Gegebenheiten und Handlungen im Fokus, wurde ab dem sechsten Kapitel auf Intentionalität von Akteur_innen in Bezug auf Sichtbarkeit eingegangen.

Für dieses Kapitel, Sichtbar machen: Intentionale Repräsentationen von Stadt, wurde die Sichtbarmachung Lohbrüggens oder im jeweiligen Kontext vergleichbarer Stadtteile analysiert. Dazu wurden verschiedene für Stadt repräsentative Museen und Modelle aus Besucherperspektive untersucht, das historische Hamburg-Museum, das Stadtmodell der Stadt Hamburg und das Museum für Bergedorf und die Vierlande. Für diese Institutionen wurde analysiert wie „Stadt“ dargestellt oder definiert ist und welchen Platz Lohbrügge oder vergleichbare Stadtteile darin einnehmen. Im Hamburg-Museum und im Stadtmodell kamen derartige Stadtteile nicht oder nur ganz am Rande vor. Im Museum für Bergedorf und die Vierlande wird Lohbrügge häufig – durch seine historische Zugehörigkeit bedingt, aber auch in der aktuellen Namensgebung und in aktuellen Darstellungen – übergangen oder wie in der Ausstellung „Ansichtssache. Bergedorfmotive auf der Postkarte“ als Gegenmodell Bergedorfs in Szene gesetzt.

Trotz der Größe des Stadtteils gibt es für Lohbrügge kein eigenes Museum und kein Stadtmodell. Daher wurden hierzu kleinteiliger Akteur_innen im Stadtteil, ihre Inszenierungen und deren Zielgruppen in den Blick genommen und herausgearbeitet, wie deren Arbeit an der Sichtbarmachung Lohbrüggens in erster Linie der Selbstvergewisserung dient und die Bedürfnisse nach Geschichte und Identität¹⁶⁵ zu befriedigen sucht. Abschließend wurden die drei häufig gewählten Symbole für den Stadtteil, der Wasserturm „Sander Dickkopp“, die als „Korachhäuser“ bezeichneten Hochhäuser in der Korachstraße und die Farbe „grün“ in ihren vieldeutigen Lesarten einzeln und in Verbindung zueinander interpretiert. Dazu wurde das erhobene Material mit empirischen Ergebnissen bei Jacobs und Menzl verglichen und zu Überlegungen Windmüllers in „Grün in der Stadt (Hamburg)“ (Windmüller 2012) in Beziehung gesetzt. Während die minimale Sichtbarkeit des seitens der Stadt dem Verfall überlassenen historischen Wasserturms und die hohe Sichtbarkeit der hartnäckig und fälschlicherweise als „grau“ wahrgenommenen Hochhäuser dazu führen, dass Lohbrügge nach außen mit Lohbrügge-Nord identifiziert wird, ist „grün“ für Bewohner_innen ein passendes positives Symbol. Aber im Unterschied zu Darstellungen der einzelnen Grünanlagen wie dem Stadtpark Grünes Zentrum, dem Wald Sander Tannen oder

¹⁶⁵ Die Begriffe der Bedürfnisse nach Identität und Geschichte wurden in Anlehnung an Augés Definition „anthropologischer Orte“ (Augé 2010: 59) entwickelt.

dem Naturschutzgebiet Boberger Niederung ist „grün“ zu unspezifisch, um den Stadtteil nach außen hin angemessen zu repräsentieren.

Mit Ortsnamen, Materialitäten, Klassifizierung als Stadt-Raum und Repräsentationen wurde die graduelle Sichtbarkeit des Hamburger Stadtteils Lohbrügge für unterschiedliche Betrachter_innen herausgearbeitet. Abschließend wurde im siebten Kapitel, „Ich weiß gar nicht, ob ich so viel zeigen würde oder ob man nicht einfach mehr gemeinsam *ist*: Gesehen werden wollen?, mit Bezug auf die ausgewerteten Interviews diskutiert, in welchen Kontexten Unsichtbarkeit oder Sichtbarkeit den Bedürfnissen der Bewohner_innen und Benutzer_innen an Stadt-Räume entspricht. Während die zuvor thematisierten Bedürfnisse nach Geschichte und Identität mit intentionaler Repräsentation, also Sichtbarmachung, einhergehen, ist das Verhältnis von Sichtbarkeit oder Unsichtbarkeit zu anderen Bedürfnissen komplexer.

In Bezug auf Wohnräume ist die Präferenz für sichtbare oder unsichtbare Wohnräume eine individuelle Frage. Entscheidend ist hier vielmehr das hiervon unabhängige Bedürfnis nach Wahlfreiheit und Gestaltungsmöglichkeiten.

Sichtbarkeit, sichtbare Ortsnamen und positiv wahrgenommene Wahrzeichen stärken die innere Ordnung und bringen eine gefühlte Zentralität für namhafte, sichtbare Orte und damit gefühlte Peripherität für die Orte daneben hervor. Für eine funktionale Orientierung im Stadt-Raum, reichen sichtbare Orientierungspunkte und eine gewisse Überschaubarkeit, die in Lohbrügge gegeben sind, jedoch schon aus. Unsichtbarkeit ist für Ortsfremde mit Gefühlen von Unsicherheit, Fremdheit und Distanz verknüpft, während Ortskundige, insbesondere Bewohner_innen, die auf Ruhe und Rückzug Wert legen, sie als Ungestörtsein positiv empfinden.

Sicherheit stellt ein weiteres Bedürfnis an Räume dar. Eine klare Korrelation zwischen Unsichtbarkeit oder Sichtbarkeit und Sicherheitsgefühl konnte nicht festgestellt werden. Räume können Settings für unterschiedliche reale oder imaginierte Angst-Situationen sein. Die Gefahr an diesen Settings besteht in Menschen, Individuen oder Gruppen, aus Perspektive des_der jeweiligen Angsthabenden. Orte und Räume werden als Hinweise auf das Vorkommen dieser Menschen gedeutet. Angst-Situationen können sehr sichtbare Räume mit einer dichten Interaktionsöffentlichkeit ebenso wie fast unsichtbare, menschenleere Räume als Setting haben. In sichtbaren Räumen ist jedes bedrohliche oder gewalttätige Handeln gleichzeitig ein in Szene setzen von Dominanz eines Individuums oder einer Gruppe. Zudem sind weitere Rollen wie Helfer_innen,

Filmende, Zuschauer_innen und Wegsehende möglich. In unsichtbaren, menschenleeren Räumen mit nur einem Täter und einem Opfer ist die Dynamik der Situation weniger komplex. Auf die tatsächliche Sicherheit von Räumen haben Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit keinen direkten Einfluss, sondern nur auf die Art die potentiellen Angst-Situationen an diesen Settings.

Der in der Stadtforschung häufig normativ und positiv besetzte Begriff der Öffentlichkeit wird in der vorliegenden Arbeit nicht gebraucht. Sichtbare Räume werden als solche mit einer großen Interaktionsöffentlichkeit oder als Szenen bezeichnet. Der Gegenbegriff zu Öffentlichkeit, Privatheit, eignet sich hier nur in seiner juristischen Bedeutung. Das wird über Beispiele von (fehlender) Aneignung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Räumen und Beispiele von mit Räumen verbundenen gesellschaftliche Anforderungen (mit Bezug auf Terlinden 2013) sowie mit der Tatsache, dass dieselben Menschen öffentlich aktiv sein und einen unsichtbaren Wohnort bevorzugen können, argumentiert. Art und Ausmaß der von Bewohner_innen und Benutzer_innen des Stadt-Raums als angenehm empfundenen „Öffentlichkeit“ variieren. Aus den geführten Interviews geht jedoch hervor, dass es auch ein grundsätzliches Bedürfnis nach Rückzugsräumen gibt, in denen Menschen auf angenehme Art und Weise „sein“ können, ohne sich selbst inszenieren zu müssen, und solche Räume sind für eine Interaktionsöffentlichkeit unsichtbar.

Für die Analyse wurden immer wieder unterschiedliche Daten miteinander trianguliert. Hierzu wurden theoretische Konzepte, empirische Beobachtungen und Aussagen in den Interviews, im Rahmen teilnehmender Beobachtung oder in Lokalmedien einander gegenübergestellt und aufeinander bezogen. Mit dem Ziel, Phänomene relational einschätzen zu können, wurden für diese qualitative Arbeit auch Daten quantitativer Forschung, insbesondere aus den Stadtteilprofilen des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein (Stadtteilprofile 2004-2015), in die Analyse mit einbezogen. Eingangs konnte so die räumliche Lücke kulturanthropologischer Stadtforschung nachgewiesen werden, für die der untersuchte Stadtteil beispielhaft steht. In der Triangulation mit durch qualitative Methoden ermittelte Daten wie den Analyseergebnissen zu Stadtmodellen, Ortsnamen auf Karten oder rhetorischen Figuren in den Lokalmedien ließ sich aufzeigen, wie sich die geringe Sichtbarkeit des Stadtteils äußert und welche Folgen sie für die Wahrnehmung Lohbrüggens hat. Anhand qualitativer Daten konnte außerdem herausgearbeitet werden, wieso die statistisch gesehen sehr ähnlichen Verhältnisse in den Stadtteilen Bergedorf und Lohbrügge trotzdem mit disproportionierten Bildern der Stadtteile verbunden sind.

Die Relationalität von Phänomenen zu berücksichtigen bedeutet nicht, Fakten und Deutungen derart zu relativieren, dass keine Aussagen mehr getroffen werden, sondern Fakten und Deutungen in ihrem Verhältnis zueinander zu betrachten, um ein differenziertes Verständnis für Proportionen zu entwickeln. Es geht also darum, einerseits Forschungsgegenstände quantitativ skalar (z.B. zwischen Stadt und Vorstadt) einordnen und qualitativ verdichten zu können (Lebensweisen vor Ort) und andererseits qualitativ auch Problemstellungen herausarbeiten zu können, die sich einer linearen Skalarität entziehen. Das Verhältnis der Stadtteile Bergedorf und Lohbrügge war beispielsweise kein Bestandteil des ursprünglichen Forschungsdesigns, welches auf das Verhältnis von Großstadt zu dicht besiedelten Stadtteilen abzielte. Im Verlauf der Forschung erwies es sich jedoch als unabdingbar, die Verhältnisse in den beiden sehr ähnlichen, benachbarten Stadtteilen zu vergleichen, um Ursachen, Wirkungen und Nebenwirkungen von Zentralität (im Sinne von Machtverteilung) verbunden mit Namhaftigkeit (im Sinne wahrgenommener Bedeutung) für die Sichtbarkeit eines Stadtteils wie Lohbrügge herausarbeiten zu können.

Das als Forschungsgegenstand gewählte Lohbrügge war durch zahlreiche Zuordnungsprobleme gekennzeichnet. Bis zur Durchführung des Groß-Hamburg-Gesetzes 1937/1938 kam es zu wechselnden nationalen, regionalen, klerikalen und städtischen Zugehörigkeiten des Dorfes. Historisch und aktuell ist für Lohbrügge und seine Ortsteile immer wieder unklar, mit welchen Namen welche Orte bezeichnet werden und wie diese Namen mit den sichtbaren Materialitäten, also mit der baulichen Struktur und mit den sichtbaren Wahrzeichen und Orientierungspunkten, zusammenpassen. Lohbrügge konnte weder eindeutig als (Teil der) Großstadt noch als Vorstadt oder als (Teil einer gefühlten) Mittelstadt klassifiziert werden. Und historisch wie auch aktuell bleibt die Frage, wer für Inszenierungen Lohbrüggens zuständig ist und an welches Publikum sich diese Inszenierungen richten sollen.

Mit „Unsichtbare Großstadt?“ wurde gezeigt, wie sich diese Zuordnungsprobleme auf die Sichtbarkeit Lohbrüggens direkt oder indirekt auswirken und dass geeignete Begriffe für vergleichbare Stadtteile fehlen.

Am Beispiel Lohbrüggens wurden die vielen scheinbar monotonen und tatsächlich sehr heterogenen Stadtteile von Hamburg und anderer Städten, die konstitutiv für diese *Großstädte* sind, wissenschaftlich, alltäglich und indirekt auch politisch¹⁶⁶

¹⁶⁶ Politisch kann Unsichtbarkeit Benachteiligung zur Auswirkung haben. Das äußerte sich rückwirkend etwa in den fehlenden Darstellungen vieler im Laufe der Jahre nach Hamburg eingemeindeten Stadtteile im Hamburg-Museum, die weder einzeln noch anhand repräsentativer

sichtbar gemacht. Die Bedeutung sichtbarer Namen und Begriffe wurde konkret am Umgang mit Ortsnamen und abstrakt am Problem der wissenschaftlichen Klassifizierung Lohbrüggens als Stadt-Raum herausgearbeitet. Während die Forschungsergebnisse dieser Arbeit und das methodologische Vorgehen auch für Stadt(teil)marketing von Interesse sein könnten, lässt sich die Problematik der Sichtbarkeit von Begriffen auf andere Bereiche kulturalanthropologischer Forschung übertragen.

Das Analyseverfahren orientierte sich an den Fragestellungen der „*Grounded Theory*“ nach Anselm Strauss und Juliet Corbin (1999), jedoch ohne deren Anspruch, eine neue Theorie zu entwickeln. Mit „Unsichtbare Großstadt?“ ging es darum, die vorhandenen Konzepte und Theorien kulturalanthropologischer Großstadtforschung gegenstandsbezogen derart weiter zu entwickeln, dass Stadtteile wie Lohbrügge darin einen Platz haben.

Dazu wurden der Stadtteil oder Stadt-Räume unterschiedlicher Größe als Elemente davon relational zwischen den wirkmächtigen Begriffen und Konzepten der Großstadtforschung, des periurbanen Raums und der Mittelstadt positioniert. Konzepte mit starken Begriffen wie „Zwischenstadt“ und „Mittelstadt“, die ihrerseits binäre Konzepte differenziert haben, waren dabei geeignetere Referenzen als die von den jeweiligen Autor_innen inzwischen bevorzugten weiter gefassten Begriffe¹⁶⁷.

Empirisch wurde nicht als erstes nach der Bedeutung von Namen, Bildern und Repräsentationen für Lohbrügge gefragt, sondern zuvor danach, an welchen Stellen und in welchem Ausmaß diese überhaupt und im Verhältnis zu anderen sichtbar werden. Durch Wahrnehmungstouren mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln wurden Raumpraktiken im und hierdurch geprägte Perspektiven auf den Stadtteil herausgearbeitet. Lohbrügge, um dessen Geschichte und Gegenwart es ging, wurde aus den Perspektiven unterschiedlicher Menschen, die mit ihm zu tun haben, betrachtet. In dieser Arbeit wurde es so mit seinen positiven wie auch problematischen Facetten als anthropologischer Ort sichtbar gemacht. Im Kontext der Stadt Hamburg bleibt es jedoch unauffällig.

Beispiele erscheinen (Kap.6.1). Und aktuell werden Problemlagen Lohbrüggens schwerpunktmäßig mit Bezug auf den zentralen Stadtteil Bergedorf verhandelt (vgl. Kap. 5.2 und 5.3), obwohl einige der hiesigen Problemlagen eher mit denen anderer übersehener Hamburger Stadtteile vergleichbar sind. Akteur_innen dieser übersehenen Stadtteile sind jedoch aktuell nicht in strategischen Allianzen zur Vertretung ihrer Interessen und nur in themenbezogenen Einzelfällen (wie Bildungskonferenzen) miteinander verbunden.

¹⁶⁷ Sieverts verwendet inzwischen den Begriff der „Stadtlandschaft“ oder synonym dazu der der „Verstädterten Landschaft“ (Sieverts 2015). Der Titel von Schmidt-Laubers aktueller Publikation lautet „Andere Urbanitäten. Zur Pluralität des Städtischen“ (Schmidt-Lauber (Hg.) 2018).

Unsichtbare Großstadt kann damit nur ein temporärer Begriff für Stadtteile wie Lohbrügge sein, die demographisch konstitutiv für Großstädte sind, aber selten eine Interaktionsöffentlichkeit mobilisieren und daher von Wissenschaft, Medien und Politik leicht übersehen werden. In der vorliegenden Arbeit ging es um die Sichtbarmachung dieser Problematik, die Sichtbarmachung Lohbrüggens und vergleichbarer Stadtteile im Kontext der Stadt Hamburg und um die Sichtbarmachung solcher Stadtteile für die kulturanthropologische Großstadtforschung.

Anhang

Abstract auf Deutsch

Kirsten Brodersen-Rauhut: Unsichtbare Großstadt?

Am Beispiel des zehntgrößten Hamburger Stadtteils Lohbrügge fragt Kirsten Brodersen-Rauhut nach Unsichtbarkeit und Sichtbarkeit von Stadt-Räumen auf unterschiedlichen Ebenen. Lohbrügge mit seiner heterogenen Bevölkerung wird dabei als Teil des Bezirks Bergedorf (im Unterschied zum Stadtteil Bergedorf in diesem Bezirk) genauso wie als Beispiel für vergleichbare Stadtteile betrachtet. Unsichtbarkeit ist als analytischer Begriff für das Phänomen, neben etwas Sichtbaren in den Hintergrund zu treten, gefasst. Für Praktiken des Nicht-Wahrnehmens oder Übergehens durch unterschiedliche Akteur_innen wird der Begriff des Übersehens gebraucht. Empirisch wird eine Methodenkombination eingesetzt, die Foto-Interviews und teilnehmende Beobachtung umfasst, aber auch Wahrnehmungstouren mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und eine Erhebung der Verwendung von Ortsnamen (etwa auf Firmenschildern oder öffentlich ausgehängten Karten).

Die Analyse des Umgangs mit Ortsnamen durch unterschiedliche Akteur_innen zeigt, wie innere Ordnung und Ortsnamen zusammenhängen, wie diese Namen Zentralität ausdrücken oder Peripherität evozieren können und welche Folgen das für das Verhältnis zweier ähnlicher Stadtteile hat. Multiperspektivisch – statt aus der reduzierten Sicht eines „Flaneurs“ – wird die Materialität Lohbrüggens mit seinen Wahr- und Merkzeichen erforscht. Die Wege-Netze unterschiedlicher Verkehrsmittel und ihre Verbindungen, Grenzen oder Barrieren prägen Bewegung und damit die Wahrnehmung von Betrachter_innen. Die Triangulation von Interviewaussagen mit Konzepten von Großstadtforschung, Konzepten für den suburbanen Raum und dem Mittelstadt-Konzept verdeutlicht relational die spezifischen Qualitäten Lohbrüggens und das Klassifikationsproblem, welches zur geringen wissenschaftlichen Sichtbarkeit vergleichbarer Stadtteile beiträgt. Als intentionale Repräsentation werden Erscheinen oder Fehlen Lohbrüggens (beziehungsweise vergleichbarer Stadtteile) in Hamburg-Museum und Stadtmodell Hamburg sowie im Museum für Bergedorf und die Vierlande und in Inszenierungen vor Ort auf ihre Wirkung hin analysiert.

Sichtbarkeit ist häufig positiv belegt. Hier wird jedoch differenziert herausgearbeitet, wie Bewohner_innen und Benutzer_innen Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit von Stadt-Räumen in unterschiedlichen Situationen deuten und bewerten.

English Abstract

Kirsten Brodersen-Rauhut: Invisible city?

Taking Hamburg's tenth biggest, densely populated quarter, Lohbrügge, as an example, Kirsten Brodersen-Rauhut poses questions as to the visibility and invisibility of urban spaces. Lohbrügge with its heterogeneous population is regarded as a part of Hamburg's Bergedorf district (as opposed to Bergedorf quarter in said district) – as well as an example for the many other similar quarters of different cities. The analytical term of invisibility is used for the phenomenon of remaining unnoticed in the background of something visible, while practices of non-perceiving or skipping urban sections through different actors are defined as overlooking. The empirical research is based on a multi-methodological approach that contains photo-interviews and participant observation, but also techniques like perception tours with different means of transport and documentation of the use of names of places through different actors (like on company signs or on publically visible maps).

Analysis shows how the use of names of places can express centrality or evoke periphery, how inner order is confirmed or dysfunctional, and the consequences for the relationship between two similar quarters. By observing the materialities, it becomes clear how built space cannot be reduced to the single perception of a "flaneur". It is not only the landmarks, but also the ways, limits, barriers for different means of transport which shape movement and therefore the perception of different observers. The author triangulates interview material with concepts like urbanity; like *Zwischenstadt*, periphery or suburbia; like middle town in a European context. The triangulation shows characteristic features of Lohbrügge in relation to other quarters as well as the problem of classification which contributes to make it less visible. How Lohbrügge or comparable quarters are shown or over-looked becomes evident by analyzing the intentional representation of city and town in the Hamburg-Museum, in the city model and, more locally, in the Museum für Bergedorf und die Vierlande

Visibility is often thought of as a merely positive feature. But here will finally be differentiated, how inhabitants and other users evaluate the visibility or the invisibility of urban spaces in certain situations.

Liste der Vorveröffentlichungen aus dieser Dissertation

„Unsichtbare Großstadt?“ oder Teile davon sind bislang nicht in schriftlicher Form veröffentlicht worden.

Das Dissertationsvorhaben oder Teilfragestellungen wurden jedoch im Doktorandenkolloquium des Institutes für Volkskunde/Kulturanthropologie im Januar 2011 und im Februar 2012, im Arbeitskreis für Sozialgeschichte im Mai 2012 und im Januar 2015, auf den Doktorandentagungen der dgV (Deutsche Gesellschaft für Volkskunde) in Bamberg im Juni 2012 und in Regensburg im Juli 2014 und auf zwei Treffen des interdisziplinären Nachwuchsnetzwerks Stadtforschung im Mai und November 2015 vorgestellt. Weiterhin wurde im Rahmen der Stormanschen Kultur- und Geschichtstage im April 2017 ein Vortrag zur Bedeutung des Groß-Hamburg-Gesetzes für Lohbrügge gehalten, der auf den Ausführungen in Kapitel 2.2.1 aufbaut.

Literaturverzeichnis

- Altrock, Uwe (Hg.) (2010): Symbolische Orte. Planerische (De-)Konstruktionen. Kassel (= Planungsrundschau Bd. 19).
- Amenda, Lars; Grünen, Sonja (2008): "Tor zur Welt". Hamburg-Bilder und Hamburg-Werbung im 20. Jahrhundert. München.
- Aring, Jürgen (1999): Suburbia - Postsuburbia - Zwischenstadt. Die jüngere Wohnsiedlungsentwicklung im Umland der großen Städte Westdeutschlands und Folgerungen für die regionale Planung und Steuerung. Hannover.
- Assmann, Aleida (2006): Erinnerungsräume. Formen und Wandlungen des kulturellen Gedächtnisses. 3. Aufl. München.
- Augé, Marc (2010): Nicht-Orte [1992]. 1. um ein Nachw. erw. Aufl. München.
- Baerwolf, Astrid (2009): Fokus Göttingen. Imagination und Image einer Mittelstadt. In: Schmidt-Lauber/Baerwolf (Hg.) 2009, S. 33–53.
- Bardua, Sven; Kähler, Gert (2012): Die Stadt und das Auto. Wie der Verkehr Hamburg veränderte. München, Hamburg (= Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs Bd. 27).
- Bauernschmidt, Stefan (2013): Kulturwissenschaftliche Inhaltsanalyse prozessgenerierter Daten. In: Bischoff/Oehme-Jüngling/Leimgruber (Hg.) 2013, S. 415–430.
- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg (2007): Räumliches Leitbild. Entwurf. Wachsende Stadt. Grüne Metropole am Wasser. Unter Mitarbeit von: Eifler, Martin; Gerdemann, Johannes; Höhne, Thomas; Krettek, Nicola; Pedersen, Marit ; Schonauer, Juliane; Sempell, Guido; Störmer, Petra. Hamburg. URL:
<https://www.hamburg.de/contentblob/155068/65b62ad9195e940e29ed0453626acd90/data/raeumliches-leitbild.pdf;jsessionid=DCAE0B5FE8F45C59CB3C4EACAEAAABDD0.IiveWorker2>; letzter Zugriff: 15.11.2018.
- Benkel, Thorsten (Hg.) (2010): Das Frankfurter Bahnhofsviertel. Devianz im öffentlichen Raum. Wiesbaden.
- Benze, Andrea (2012): Bitterfeld-Wolfen zum Beispiel vom Schützenverein aus gesehen... Ausflüge zu alltäglichen Orten. In: Dérive N°47 (2012), S. 6–12.

- Berber Info - Blog für Straße und Leben (Hg.) (2016): Hamburg: Obdachloser als Opfer von Selbst-Justiz. URL: <http://berberinfo.blogspot.de/2016/05/19/hamburg-obdachloser-als-opfer-von-selbstjustiz/> am 19.05.2016, letzter Zugriff: 24.08.2018.
- Bergedorf (2002). In: Hamburg von Altona bis Zollenspieker 2002, S. 160–175.
- Bergedorfer Zeitung (Hg.) (2012): Bergedorf - Wo Hamburg am schönsten ist. Hamburg.
- Bergedorfer Zeitung. 2012 - 2015. Jahrgänge 138 – 141.
- Berking, Helmuth (2008): "Städte lassen sich an ihrem Gang erkennen wie Menschen". Skizzen zur Erforschung der Stadt und der Städte. In: Berking/Löw (Hg.) 2008, S. 15–32.
- Berking, Helmuth; Löw, Martina (Hg.) (2008): Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung. Frankfurt a.M./New York.
- Berliner Blätter. Ethnographische und ethnologische Beiträge Heft 53 2010 Stoffwechsel Berlin. Urbane Präsenzen und Repräsentationen. Hg. Färber, Alexa. Berlin.
- Bezirksamt Bergedorf: Anwerbeabkommen für Gastarbeiter in Bergedorf. URL: <http://www.bergedorf.de/anwerbeabkommen.html>, letzter Zugriff: 26.05.2016.
- Binder, Beate; Göttisch, Silke; Kaschuba, Wolfgang; Vanja, Konrad (Hg.) (2005): Ort. Arbeit. Körper. Ethnografie europäischer Modernen: 34. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde, Berlin 2003. Münster.
- Binder, Beate (2009): Streitfall Stadtmitte. Der Berliner Schloßplatz. Köln (= Alltag & Kultur, 13).
- Binder, Beate; Ege, Moritz; Schwanhäußer, Anja; Wietschorke, Jens (Hg.) (2010): Orte - Situationen - Atmosphären. Kulturanalytische Skizzen (für Rolf Lindner). Frankfurt a.M., New York.
- Bischoff, Christine; Oehme-Jüngling, Karoline; Leimgruber, Walter (Hg.) (2013): Methoden der Kulturanthropologie. Bern (= Kulturwissenschaft).
- Bischoff, Christine (2013): Empirie und Theorie. In: Bischoff/Oehme-Jüngling/Leimgruber (Hg.) 2013, S. 14–31.

- Bittner, Regina (2010): Bauhausstadt Dessau. Identitätssuche auf den Spuren der Moderne. Frankfurt a.M.
- Blum, Christina; Engel, Christiane (2008): Der Seh-Weg. Touristisches Raumerleben und sinnliche Wahrnehmung auf dem Bodensee-Radweg. In: Blum/Tschofen (Hg.) 2008, S. 147–167.
- Blum, Christina; Tschofen, Bernhard (Hg.) (2008): GrenzRaumSee. Eine ethnographische Reise durch die Bodenseeregion. Tübingen.
- Bock, Antje; Bohnenstengel, Kristina (2002): Lohbrügge-Nord - ein Zeitzeugengespräch. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2002, S. 105–109.
- Bock, Antje; Bohnenstengel, Kristina; Pries, Martin (2002): Verkehr und Straßenbau in Lohbrügge. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2002, S. 78–85.
- Bockhorn, Olaf; Dimt, Gunter; Hörandner, Edith (Hg.): Urbane Welten. Referate der Österreichischen Volkskundetagung 1998 in Linz. Wien.
- Bockrath, Franz (2008): Städtischer Habitus - Habitus der Stadt. In: Berking/Löw (Hg.) 2008, S. 55–82.
- Bodenschatz, Harald (2001): Zur Karriere von Suburbia in Deutschland. In: HPE/PPL (Hg.) 2001, S. 10–22.
- Boehart, William (2006): Das Groß-Hamburg-Gesetz. Ein Rückblick 70 Jahre danach. In: Lichtwark-Heft Nr. 71. 59. Jahrgang 2006.
- Böhning, Sabine; Pries, Martin; Seidensticker, Ralf (2002): Dorf und Industrie verschwinden. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2002, S. 86–93.
- Böhning, Sabine; Pries, Martin; Seidensticker, Ralf (2002a): Großwohnsiedlung Lohbrügge-Nord. Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2002, S. 94–104.
- Bourdieu, Pierre (1991): Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: Wentz (Hg.) 1991, S. 25–34.
- Bourdieu, Pierre (2005): Meditationen. Zur Kritik der scholastischen Vernunft. 5. Aufl. Frankfurt a.M.
- Bowker, Geoffrey C.; Star, Susan Leigh (2000): Sorting things out. Classification and its consequences. Cambridge, Massachusetts (= Inside technology).

- Breckner, Ingrid; Sturm, Gabriele (1997): Raum-Bildung: Übungen zu einem gesellschaftlich begründeten Raum-Verstehen. In: Ecarius/Löw (Hg.) 1997, S. 213-236.
- bri (1999): Millionenstreit um Pavilliondorf.
In: Hamburger Abendblatt - Online-Ausgabe URL: <http://www.abendblatt.de/archiv/1999/article204607705/Millionenstreit-um-Pavilliondorf.html> am 12.06.1999, letzter Zugriff: 26.05.2016.
- Brockmann, Beate (1988): Wohngebiet Billebogen. Strukturveränderung und Nutzungsentwicklung im Stadtkern von Bergedorf-Lohbrügge. Hamburg.
- Bryant, Antony; Charmaz, Kathy (Hg.) (2008): The SAGE Handbook of Grounded Theory. Los Angeles u.a.
- Buchner-Fuhs, Jutta (1997): Die Fotobefragung - eine kulturwissenschaftliche Interviewmethode? In: Zeitschrift für Volkskunde 93 (2) 1997, S. 189–216.
- Bücherhallen Hamburg: Bücherbusse. URL: <https://www.buecherhallen.de/buecherbusse-fahrplan-bergedorf>, letzter Zugriff am: 13.5.2016.
- Bücherhallen Hamburg: Hundert Jahre Bergedorf. URL: <https://www.buecherhallen.de/bergedorf-100-jahre>, letzter Zugriff am 13.5.2016.
- Bürgerverein Lohbrügge (1968): Wird das Lohbrüggens neue Attraktion? In: Lohbrügger Warte 2. Jg. April 1968. Hg. vom Bürgerverein Lohbrügge. Hamburg.
- Bürgerinitiative (1971): Bürgerinitiative zur Neuplanung in Lohbrügge. Unter Mitarbeit von: Bürgerverein Lohbrügge; Bergedorfer Bürgerverein; Wirtschaftliche Vereinigung Bergedorf; City-Partner Bergedorf; Werbering Bergedorf-Lohbrügge. Hamburg.
- Burgess, Ernest W.; McKenzie, Roderick; Park, Robert E. (Hg.) (1967): The city. Suggestions for investigation of human behavior in the urban environment [1925]. Chicago, London (= Heritage of sociology).
- Burgess, Ernest, W. (1967): The Growth of the City. An Introduction to a Research Project [1925]. In: Burgess/McKenzie/Park (Hg.) 1967, S. 47–62.

- Busse, Ulf (2000): Die Industrialisierung Sandes. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2000, S. 56–83.
- Busse, Ulf-Peter (2012): NS-Experte mit Händchen für das Mittelalter. Hg. v. Bergedorfer Zeitung - Onlineausgabe. Hamburg-Bergedorf. URL: <https://www.bergedorfer-zeitung.de/archiv/bergedorf/article112609976/NS-Experte-mit-Haendchen-fuer-das-Mittelalter.html>, zuletzt aktualisiert am 28.02.2012, letzter Zugriff: 22.08.2018.
- Caldeira, Theresa P.R. (2005): Fortified Enclaves: The New Urban Segregation. In: Low, Setha (Hg.) 2005, S. 83-107.
- Clément, Christian (2002): Vorkehrungen für Luftangriffe. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2002, S. 53–54.
- Clément, Christian (2002a): Lager, Baracken und Behelfsheime. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2002, S. 55–57.
- Clément, Christian (2002b): Reichsbahnsiedlung Boberg. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2002, S. 198–202.
- Coesfeld, Franziska (2011): Hunderte Taten: Polizei fasst Einbrecher in Boberger Dünen. Hg. v. Bergedorfer Zeitung - Onlineausgabe. Hamburg-Bergedorf. URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/article108187514/Hunderte-Taten-Polizei-fasst-Einbrecher-in-Boberger-Duenen.html> am 30.11.2011, letzter Zugriff: 24.08.2018.
- Dahms, Geerd (Hg.) (1987): Wasser für Sande. 80 Jahre Wasserturm und Wasserversorgung in Lohbrügge-Sande. Unter Mitarbeit von Stenner, Michael; Fahl, Andreas; Initiative zur Erhaltung Historischer Bauten in Bergedorf e.V. Hamburg.
- Dahms, Geerd; Fahl, Andreas (1993): Wasser für das Dorf Sande. Rund um den Lohbrügger Wasserturm. In: Stiller (Hg.) 1993, S. 44–49.
- Dahms, Geerd (2016): Haus Haidberg und der Abrissbagger. In: Lichtwark 2016. Hamburg, S. 26–29.
- Davidovic-Walther, Antonia (2011): Materialität der Forschung - Objekte und Praxen. In: Welz (Hg.) 2011, S. 249–272.
- Denkhaus, Markus (1999): Die Straße wird umgebaut. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 1999, S. 132–145.

- Dérive. Zeitschrift für Stadtforschung n° 40/41 Okt.-Dez. 2010. Understanding Stadtforschung (2010). Wien.
- Dérive. Zeitschrift für Stadtforschung n° 47 Apr.-Jun. 2012 Ex-zentrische Normalität: Zwischenstädtische Lebensräume (2012). Wien.
- Dérive. Zeitschrift für Stadtforschung n° 50 Jan.-Mär. 2013. Schwerpunkt Straße (2013). Wien.
- Dérive. Zeitschrift für Stadtforschung n° 65 Okt.-Dez. 2016. Housing the Many. Stadt der Vielen (2016). Wien.
- Dérive. Zeitschrift für Stadtforschung n° 70 Jan.-Mär.2018. Detroit (2018). Wien.
- Dewitz, Anne; Hernandez, Marcelo (2007): Bergedorf/Lohbrügge. Hier werden Schlagzeilen gemacht. In: Heyl (Hg.) 2007, S. 46–51.
- Diedrich, Oliver (2015): Der Norden schaut hin. Hg. v. NDR - Online-Ausgabe. URL: http://www.ndr.de/nachrichten/dossiers/der_norden_schaut_hin/avci106_page-1.html, zuletzt aktualisiert am 21.12.2015, letzter Zugriff: 07.06.2016.
- Dorfanger Boberg e.V. (2010): Ein Dorf wird 10. Hamburg.
- Dorfzeitung Boberg Mai 2001. Hg. vom Dorfanger Boberg e.V. URL: <http://www.dorfanger-boberg-ev.de/assets/dorfzeitung-2001-05-s.pdf>, letzter Zugriff: 25.8.2017.
- Dorfzeitung Boberg Juni 2017. Hg. vom Dorfanger Boberg e.V. URL: http://www.dorfanger-boberg-ev.de/assets/dorfzeitung-boberg_2017-2.swf, letzter Zugriff: 25.8.2017
- Dziewior, Yilmaz; Möntmann, Nina (Hg.) (2004): Mapping a city. Hamburg-Kartierung ; ein Projekt der Galerie für Landschaftskunst. Ostfildern.
- Ecarius, Jutta; Löw, Martina (Hg.) (1997): Raumbildung – Bildungsräume. Über die Verräumlichung sozialer Prozesse. Opladen.
- Eckhardt, Frank; Seyfarth, René; Werner, Franziska (Hg.) (2015): LEIPZIG. Die neue urbane Ordnung der unsichtbaren Stadt. Münster.
- Falkenhof, Susanne (2002): Ankunft und Neubeginn in Lohbrügge. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2002, S. 58–77.
- Färber, Alexa (2010): Zone B - ein Haiku mit Anmerkungen. In: Binder/Ege/Schwanhäußer/Wietschorke (Hg.) 2010, S. 267–274.

- Färber, Alexa; Spielhaus, Riem (2010a): Zur Topografie Berliner Moscheevereine. Stadträumliche Voraussetzungen und urbane Kompetenzen der Sichtbarmachung. In: Berliner Blätter. Heft 53 2010, S. 96–111.
- Färber, Alexa (2010b): Greifbarkeit der Stadt. Überlegungen zu einer stadt- und wissensanthropologischen Erforschung stadträumlicher Aneignungspraktiken. In: Dérive N° 40/41 (2010), S. 100–105.
- Fischer, Norbert (1999): Zwischen Stadt und Land: Zur Topographie des Suburbanen. In: Bockhorn/Dimt/Hörandner (Hg.) 1999, S. 121–139.
- Fischer, Norbert (2001): Die flüchtigen Orte. Räumlicher Wandel und autobiographisches Gedächtnis im 20. Jahrhundert. In: Rheinheimer, (Hg.) 2001, S. 363–376.
- Fischer, Norbert (2010): Mittelstadt und Metropolregion. In: Schmidt-Lauber (Hg.) 2010, S. 157–171.
- Flick, Uwe; Kardorff, Ernst von; Steinke, Ines (Hg.) (2010): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. 12. Auflage. Reinbek bei Hamburg: (= Rowohlt's Enzyklopädie).
- Forum Oldenburg (Hg.) (2010): Bilanzierende Überleitungsevaluation RISE Lohbrügge-Nord. Unter Mitarbeit von Beckmann, Bianca; Jordan, Anna; Karsten, Martin; Matthes, Felix. Oldenburg; Hamburg.
- Foucault, Michel (2005): Die Heterotopien. Unter Mitarbeit von Michael Bischoff. Frankfurt a.M.
- Foucault, Michel (2013): Andere Räume [1967]. In: Hauser/Kamleithner/Meyer (Hg.) 2013, S. 231–239.
- Frers, Lars (2007): Einhüllende Materialitäten. Eine Phänomenologie des Wahrnehmens und Handelns an Bahnhöfen und Fährterminals. Bielefeld (= Materialitäten Bd. 5).
- Friedrichs, Julia (2014): Müde Bürger. Der Historiker Jürgen Kocka sagt, dass es in Deutschland eine lange Tradition des Rückzugs gibt. In: Zeit magazin - Online-Ausgabe. URL: <https://www.zeit.de/zeit-magazin/2015/01/rueckzug-entschleunigung-weltflucht> am 29.12.2014, letzter Zugriff: 23.08.2018.
- Füllner, Jonas; Templin, David (2011): Stadtplanung von unten. Die "Recht auf Stadt"-Bewegung in Hamburg. In: Gebhardt/Holm (Hg.) 2011, S. 79–104.

- Gaststätte im Wasserturm (1968): Anzeige für "Gaststätte im Wasserturm" (Inh. Willy Schmidt) mit Foto. In: Lohbrügger Warte, 2. Jg. 1968.
- Gebhardt, Dirk; Holm, Andrej (2011): Initiativen für ein Recht auf Stadt. In: Dies, S. 7–24.
- Gebhardt, Dirk; Holm, Andrej (2011): Initiativen für ein Recht auf Stadt. Theorie und Praxis städtischer Aneignungen. Hamburg.
- George, Rudolf; Oldenburg, Christel (1995): "Die Weiffenbacher". Zur Geschichte eines Grundstücks [in Lohbrügge] und seiner Bewohner. In: Lichtwark-Heft Nr. 60. 46. Jahrgang 1995, S. 31–34.
- Germany Travel - Website (Hg.): Mönchengladbach: Stadt im Grünen und Zentrum moderner Kunst. URL: <http://www.germany.travel/de/staedte-kultur/staedte/moenchengladbach.html>, undatiert, letzter Zugriff: 24.08.2018.
- Gerullis, Kai; Herbst, André (2012): CDU-Vorstoß: Per Stadtbahn von Geesthacht direkt ins Bergedorfer Zentrum. In: Bergedorfer Zeitung – Online-Ausgabe. URL: <https://www.bergedorfer-zeitung.de/archiv/titel/article112614039/Per-Stadtbahn-von-Geesthacht-direkt-ins-Bergedorfer-Zentrum.html> am 25.4.2012, letzter Zugriff: 13.6.2018.
- Geschichts-AG Lohbrügge (Hg.): Geschichtstafeln Lohbrügge. URL: <https://lohbruegge.de/geschichtstafeln/> undatiert, letzter Zugriff: 24.08.2018.
- Geschichts-AG Lohbrügge (Hg.): Geschichtstafel: Alte Flurbezeichnungen. URL: http://www.lohbruegge.de/alte_flurbezeichnungen.html undatiert, letzter Zugriff: 08.09.2016.
- Gipp, Jochen (2012): Bergedorf. In: Haider (Hg.) 2012, S. 108–115.
- Glasner, Peter (2017): Rezension: Christine Domke „Die Betextung des öffentlichen Raumes. Eine Studie zur Spezifik von Meso-Kommunikation am Beispiel von Bahnhöfen, Innenstädten und Flughäfen“. Hg. v. H-Soz-u-Kult. URL: <https://www.hsozkult.de/publicationreview/id/rezbuecher-25798> am 23.06.2016, letzter Zugriff: 22.08.2018.
- Glasze, Georg (2001): Privatisierung öffentlicher Räume? Einkaufszentren, Business Improvement Districts und geschlossene Wohnkomplexe. Hg. v. Berichte zur deutschen Landeskunde 75 2/3, S. 160-177. Mainz.

URL:

https://www.researchgate.net/profile/Georg_Glasze2/publication/238731445_Privatisierung_offentlicher_Raume_Einkaufszentren_Business-Improvement-Districts_und_geschlossene_Wohnkomplexe/links/53fa4d3f0cf2e3cbf565c080/Privatisierung-oeffentlicher-Raeume-Einkaufszentren-Business-Improvement-Districts-und-geschlossene-Wohnkomplexe.pdf, letzter Zugriff: 24.08.2018.

- Goffman, Erving (1976): *Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag*. 3. Aufl. München: (= Sozialwissenschaft Texte und Studien zur Soziologie, 20).
- Götttsch-Elten, Silke; Lehmann, Albrecht (Hg.) (2007): *Methoden der Volkskunde. Positionen, Quellen, Arbeitsweisen der Europäischen Ethnologie*. 2., überarb. und erw. Aufl. Berlin (= Ethnologische Paperbacks).
- Götzö, Monika (2013): *Theoriebildung nach Grounded Theory*. In: Bischoff/Oehme-Jüngling/Leimgruber (Hg.) 2013, S. 444–458.
- Greverus, Ina-Maria (Hg.) (1994): *Kulturtexte. 20 Jahre Institut für Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie*. Frankfurt a.M.
- Greverus, Ina-Maria; Römhild, Regina; MacDonald, Sharon; Driessen, Henk (2011): *Lokal, global, multi-sited? Forschungsformate in der Diskussion*. In: Gisela Welz (Hg.) 2011, S. 293–302.
- Grosch, Hannelore; Sperber, Achim (1993): *Bergedorf, Lohbrügge, Vier- und Marschlande*. Hamburg (= Hamburger Stadtteilreihe).
- Grugl, Sheila (2012): *Hamburgs 'grüne' Innenhöfe*. In: Windmüller (Hg.) 2012, S. 72–90.
- Grunwaldt, Katrin (2000): *Lohbrügge - ein südstormansches Bauerndorf*. In: *Kultur- und Geschichtskontor* (Hg.) 2000, S. 10–29.
- Gütschow, Wolf; Zapf, Michael (1999): *Bergedorf. Lohbrügge, Vierlande, Marschlande*. Hamburg.
- Haider, Lars (Hg.) (2012): *Das große Hamburg-Buch*. Hg. vom Hamburger Abendblatt. Hamburg.
- Hamburg von Altona bis Zollenspieker. *Das Haspa-Handbuch für alle Stadtteile der Hansestadt*. Hg. anlässlich des 175-jährigen Bestehens der Hamburger Sparkasse (2002). Unter Mitarbeit von Tilgner, Daniel. Hamburg.

- Hamburger Bücherhallen: Fahrplan Bücherbusse 2016. URL: <https://www.buecherhallen.de/buecherbusse-fahrplan-bergedorf> undatiert, letzter Zugriff: 13.05.2016.
- Hamburger Stadtteilprofile. Jahrgänge 2004-2005. Hg. vom Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein. Hamburg (= HAMBURG regional Bd. 20-21). URL: <https://www.statistik-nord.de/presse-veroeffentlichungen/nord.regional/>; letzter Zugriff 13.11.2018.
- Hamburger Stadtteilprofile Jahrgänge 2006-2015. Hg. vom Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein. Hamburg (= NORD regional Bd. 1; 3; 5;7; 9; 11; 13; 15;17). URL: <https://www.statistik-nord.de/presse-veroeffentlichungen/nord.regional/>; letzter Zugriff 13.11.2018.
- Hamester, Bärbel (2015): Bürgerverein Lohbrügge. URL: [http://www.buergerverein-lohbruegge.de/Verein im März 2015](http://www.buergerverein-lohbruegge.de/Verein%20im%20M%C3%A4rz%202015), letzter Zugriff: 31.05.2016.
- Hannerz, Ulf (1980): Exploring the city. Inquiries toward an urban anthropology. New York.
- Harlander, Tilman (Hg.) (2001): Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland. Stuttgart.
- Hasse, Jürgen (2007): Übersehene Räume. Zur Kulturgeschichte und Heterotopologie des Parkhauses. Bielefeld (= Kultur- und Medientheorie).
- Hasse, Jürgen (2014): Was Räume mit uns machen - und wir mit ihnen. Kritische Phänomenologie des Raumes. Freiburg, München.
- Hasse, Marc (2017): Zentrum Holzwirtschaft gerettet - aber Personal schrumpft. In: Hamburger Abendblatt - Online-Ausgabe. URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article212457853/Zentrum-Holzwirtschaft-gerettet-aber-Personal-schrumpft.html> am 06.11.2017, letzter Zugriff: 12.06.2018.
- Hauser, Susanne (2012): Räume von unspektakulärer Normalität. Forschung und Theoriebildung im erweiterten Tätigkeitsfeld der Architektur. In: *Dérive*. Zeitschrift N° 47 (2012), S. 31.
- Hauser, Susanne; Kamleithner, Christa; Meyer, Roland (Hg.) (2013): Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften. Bielefeld (= Architekturen Bd. 2).

- Häuser, Frederike (2018): Raumstrategien privater Akteure. Das BID Reeperbahn und die Kampagne "St. Pauli pinkelt zurück". In: Suburban Bd. 6 Nr. 1 (2018) URL 24.08.2018.
- Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (2004): Stadtsoziologie. Eine Einführung. Frankfurt a.M.; New York.
- Hebert, Saskia (2012): Ortsverschiebungen. Ein Plädoyer für den Möglichkeitssinn. In: *Dérive. Zeitschrift für Stadtforschung* n° 47 (2012), S. 13–17.
- Helbrecht, Ilse; Dirksmeier, Peter (2013): Stadt und Performanz. In: Mieg/Heyl (Hg.) 2013, S. 283–298.
- Helfferich, Cornelia (2013): Mental Maps und Narrative Raumkarten. In: Bischoff/Oehme-Jüngling/Leimgruber (Hg.) 2013, S. 241–256.
- Hengartner, Thomas (1999): Forschungsfeld Stadt. Zur Geschichte der volkswissenschaftlichen Erforschung städtischer Lebensformen. Berlin.
- Hengartner, Thomas (2005): Zur Kulturanalyse der Stadtforschung. In: Binder/Götttsch/Kaschuba/Vanja (Hg.) 2003, S. 67–80.
- Hengartner, Thomas; Moser, Johannes (Hg.) (2006): Grenzen & Differenzen. Zur Macht sozialer und kultureller Grenzziehungen. 35. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde, Dresden 2005. Leipzig (= Schriften zur sächsischen Geschichte und Volkskunde Bd. 17).
- Hengartner, Thomas (2007): Volkswissenschaftliches Forschen im, mit dem und über das Internet. In: Götttsch-Elten/Lehmann (Hg.) 2007, S. 189–218.
- Herbst, André (2012): HAW. Die Heimat der Life Sciences. In: *Bergedorfer Zeitung* (Hg.) 2012, S. 80–84.
- Heyl, Christoph (2013): Privatsphäre, Öffentlichkeit und urbane Modernität. London als historischer Präzedenzfall. In: Mieg/Heyl (Hg.) 2013, S. 271–282.
- Heyl, Menso (Hg.) (2007): Hamburg lebenswert. Die schönsten Seiten aller 104 Stadtteile. Hamburg.
- Hirschbiegel, Thomas (2015): Drei Leichenfunde in 8 Wochen. Die toten Bettler von Bergedorf. Hg. v. MOPO Hamburger Morgenpost - Onlineausgabe. Hamburg. URL: <https://www.mopo.de/hamburg/drei>

leichenfunde-in-8-wochen-die-toten-bettler-von-bergedorf-22346668-seite2 am 08.07.2015, letzter Zugriff: 23.08.2018.

- Historikerkommission der Stadt Wien (Hg.) (2013): Forschungsprojektendbericht Straßennamen Wiens seit 1860 als „Politische Erinnerungsorte“. Unter Mitarbeit von Rathkolb, Oliver; Autengruber, Peter; Nemeč, Birgit; Wenninger, Florian; Fuchshuber, Julia. Wien. URL: <https://www.wien.gv.at/kultur/abteilung/pdf/strassennamenbericht.pdf>, letzter Zugriff: 30.04.2018.
- Hoffmann, Gerd (1992): "Schönes Bergedorf". Bergedorf-Lohbrügge; Neu-Allermöhe; Vier- und Marschlande. Hamburg (= Bücher zur Bergedorfer Geschichte Bd. 5).
- Horak, Roman (2012): Ort, Raum, Metapher. Bemerkungen zur Straße. In: *Dérive*. n° 47 (2012), S. 10–15.
- HPE/PPL (Hg.) (2001): Dorfanger Boberg. Ein urbanes Quartier am Stadtrand. Unter Mitarbeit von: Bartels, Olaf; Bodenschatz, Harald; Brandig-Rettig, Hilke; Burkhardt, Hans-Günther; Dorf Müller, Markus; Eichener, Volker; Hempel, Volker; Iwohn, Axel; Kröger, Markus; Laage, Gerhart; Nath-Esser, Martina; Vollmer, Paul. Hamburg.
- Hübner-Weinhold, Mark (2012): Lohbrügge. In: Haider, Lars (Hg.) 2012, S. 508–515.
- Hümpel, Manfred; Parbst, Karl H.; Recoschewitz, Manfred (1968): Entwürfe für das Lohbrügger Wappen. In: *Lohbrügger Warte* 2. Jg. 1968 - 4. Hg. vom Bürgerverein Lohbrügge. Hamburg.
- Ipsen, Detlev (2003): Städte zwischen Innen und Außen: Randbemerkungen. In: Krämer-Badoni/Kuhm (Hg.) 2003, S. 196–213.
- Jacobs, Jane (1993): *The death and life of great American cities* [1961]. With a new foreword by the author. Modern Library. New York.
- Jaksch, Ralf (2000): Die Fehlbelegungsabgabe für Sozialwohnungen wird abgeschafft. *Die Welt - Online-Ausgabe* URL: <http://www.welt.de/print-welt/article522710/Abgabe-fuer-Sozialwohnungen-wird-abgeschafft.html>, am 12.07.2000, letzter Zugriff: 26.05.2016.
- Janza, Werner (1961): *Bergedorf-Lohbrügge. Eine gewachsene Trabantenstadt Hamburgs*. Dissertation an der Universität Hamburg. Hamburg.

- Jochmann, Werner; Loose, Hans-Dieter (Hg.) (1986): Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Hamburg.
- Johe, Werner (1986): Groß-Hamburg. In: Jochmann/Loose (Hg.) 1986, S. 339–345.
- Johe, Werner (1988): Territorialer Expansionsdrang oder wirtschaftliche Notwendigkeit? Die Groß-Hamburg-Frage. In: Landeszentrale für Politische Bildung (Hg.) 1988, S. 9–40.
- Johler, Reinhard (Hg.) (2006): Metzingen TM. Zur Kultur einer Outlet-Stadt. Begleitband zur Ausstellung in der Volkshochschule Metzingen-Ermstal vom 12. Juli bis 11. August 2006. Tübingen.
- Kastein, Mara; Petermann, Fanny (2009): Paradigmatische Orte einer Mittelstadt. In: Schmidt-Lauber/Baerwolf (Hg.) 2009, S. 75–92.
- kea. Zeitschrift für Kulturwissenschaften Bd. 8 (1995). Stadtdschungel. Bremen. Hg. von Bräunlein, Peter J.; Lauser, Andrea.
- Keding, Melanie (2013): Erlebter Stadt-Raum. Eine ethnografische Untersuchung zum Ulmer Münsterplatz. Tübingen.
- Keding, Melanie; Weith, Carmen (2013): Bewegte Interviews im Feld. In: Bischoff/Oehme-Jüngling/Leimgruber (Hg.) 2013, S. 131–142.
- Keil, Roger (2010): Globale Suburbanisierung: Die Herausforderung der Verstädterung im 21. Jahrhundert. In: *Dérive* n° 40/41 (2010), S. 6–10.
- Kelle, Udo (2008): The development of categories. Different approaches in Grounded Theory. In: Bryant/ Charmaz (Hg.) 2008, S. 191–213.
- Kemper, Jan; Vogelpohl, Anne (Hg.) (2011): Lokalistische Stadtforschung, kulturalisierte Städte. Zur Kritik einer "Eigenlogik der Städte". Münster (= Raumproduktionen Bd. 13).
- Kiefl, Oliver (2013): Diskursanalyse. In: Bischoff/Oehme-Jüngling/Leimgruber (Hg.) 2013, S. 431–443.
- Kleßmann, Eckart (2002): Geschichte der Stadt Hamburg. Neuausg. Hamburg.
- Knopp, Sönke (2012): Zur Problematik lokaler Identitäten im suburbanen Raum. Volkskundlich-ethnografische Untersuchungen am Beispiel von Norderstedt. Magisterarbeit an der Universität Hamburg. Hamburg.
- Köck, Christoph (2007): Kulturanalyse populärer Medientexte. In: Götttsch-Elten/Lehmann (Hg.) 2007, S. 343–363.

- Koenen, Elmar J. (2003): Öffentliche Zwischenräume. Zur Zivilisierung räumlicher Distanzen. In: Krämer-Badoni/Kuhm (Hg.) 2003, S. 155–172.
- Kokot, Waltraud; Hengartner, Thomas; Wildner, Kathrin (Hg.) (2000): Kulturwissenschaftliche Stadtforschung. Eine Bestandsaufnahme im Mai 1998. Tagung "Kulturwissenschaftliche Sichtweisen auf die Stadt". Berlin (= Kulturanalysen Bd 3).
- Krämer-Badoni, Thomas; Kuhm, Klaus (Hg.) (2003): Die Gesellschaft und ihr Raum. Raum als Gegenstand der Soziologie. Raum als Gegenstand der Soziologie. (= Stadt, Raum und Gesellschaft Bd. 21). Opladen.
- Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) (1999): Die Alte Holstenstraße. Hamburg (= Lohbrügge - Die Geschichte eines Hamburger Stadtteils Bd. 1).
- Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) (2000): Felder und Fabriken. Hamburg (= Lohbrügge - Die Geschichte eines Hamburger Stadtteils Bd. 2).
- Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) (2002): Alles wird anders. Hamburg (= Lohbrügge - Die Geschichte eines Hamburger Stadtteils Bd. 3).
- Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) (2012): 850 Jahre Bergedorf. Eine Stadtgeschichte. Unter Mitarbeit von Dahms, Geerd; Römmer, Christian. Hamburg.
- Kulturpädagogisches Institut Hamburg kp_i (Hg.) (2011): Rechtsextremismus in Bergedorf. Eine Stadtteilanalyse (Kurzversion). Unter Mitarbeit von: Arbeit und Leben Hamburg; dgb Jugend; Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend; Stadt Hamburg (Hg.) (2011): MBT Hamburg, Mobiles Beratungsteam Rechtsextremismus. Hamburg.
- Kusenbach, Margarethe (2003): Street Phenomenology. The go-along as ethnographic research tool. In: Ethnography (4) 2003, S. 455–462.
- Landeszentrale für Politische Bildung (Hg.) (1988): Vom Vier-Städte-Gebiet zur Einheitsgemeinde. Altona - Harburg-Wilhelmsburg - Wandsbek gehen in Groß-Hamburg auf. Unter Mitarbeit von Hohlbein, Hartmut; Johe, Werner; Loose, Hans-Dieter; Strenge, Hans-Peter; Röpke, Georg-Wilhelm. Hamburg.
- Lang, Barbara (2000): Zur Ethnographie der Stadtplanung. Die stadtplanerische Perspektive auf die Stadt. In: Kokot/Hengartner/Wildner (Hg.) 2000, S. 55–68.

- Langhammer, Hilke (1999): Ein historischer Spaziergang. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 1999, S. 38–131.
- Langhammer, Hilke; Thienel, Helga Magdalena (1999): Die Geschichte der Alten Holstenstraße. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 1999, S. 9–29.
- Langhammer, Hilke (2000): Die erste Erwähnung. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2000, S. 6–10.
- Läpple, Dieter (1991): Gesellschaftszentriertes Raumkonzept. Zur Überwindung von physikalisch-mathematischen Raumauffassungen in der Gesellschaftsanalyse. In: Wentz (Hg.) 1991, S. 35–46.
- Lawaetz-Stiftung; Behörde Bau und Verkehr (Hg.) (2002): Quartiersentwicklungskonzept für Lohbrügge-Nord. Im Rahmen des Hamburger Programms "Soziale Stadtteilentwicklung" (STEP), Beschlossen durch den Stadtteilbeirat am 07.09.00; Fortgeschriebene Fassung Okt. 02 (2002). Hamburg.
- Lawaetz-Stiftung; Bezirksamt Bergedorf; Freie und Hansestadt Hamburg (Hg.) (2008): LONO. Aktive Stadtteilentwicklung Lohbrügge Nord 2000-2007. Unter Mitarbeit von Hagedorn, Klaus; Schmalriede, Karin; Jakisch, Ulrike; Steenwarber, Vanessa; Stahl, Martina. Hamburg.
- Lawaetz-Stiftung; Bezirksamt Bergedorf; Integrierte Stadtteilentwicklung (Hg.) (2011): Integriertes Entwicklungskonzept Lohbrügge-Ost. Unter Mitarbeit von Sehgal, Kirsten; Kienzler, Manuel. Hamburg.
- Lawaetz-Stiftung; Bezirksamt Bergedorf (Hg.) (2012): Ergebnisdokumentation. Zwischenworkshop der Gebietsentwicklung Lohbrügge-Ost 2008-2015. Unter Mitarbeit von Kienzler, Manuel; Sehgal, Kirsten; Stöckl, Ingrid. Hamburg.
- Lawaetz-Stiftung; Bezirksamt Bergedorf (Hg.) (2012): Gebietsentwicklung Lohbrügge-Ost 2008-2015. Zwischenbericht. Unter Mitarbeit von Menzel, Manuel; Sehgal, Kirsten; Stöckl, Ingrid. Hamburg.
- Lawaetz-Stiftung c/o Stadtteilbüro Lohbrügge; Bezirksamt Bergedorf (Hg.) (2009-2018): Stadtteilzeitung Lohbrügge. Unter Mitarbeit von Kirsten Sehgal, Manuel Menzel und Manuel Kienzler. RISE-Programm. Hamburg-Lohbrügge (1-(21)). URL: http://www.bergedorf-lohbruegge.de/?page_id=1279, letzter Zugriff: 10.03.2014.

- Lefebvre, Henri (2013): Zur Produktion des Raumes. [1974] In: Hauser/Kamleithner/Meyer (Hg.) 2013, S. 387–396.
- Lexikon Philosophie. Hundert Grundbegriffe (2013). Unter Mitarbeit von Jordan, Stefan; Nitz, Christian. Stuttgart: Reclam.
- Lichtwark-Heft Nr. 55. 43. Jahrgang (1992). Ein Kultur-Magazin für Bergedorf, Lohbrügge, die Vier- und Marschlande. Hg. vom Lichtwark-Ausschuss. Hamburg.
- Lichtwark-Heft Nr. 60. 46. Jahrgang (1995). Ein Kultur-Magazin für Bergedorf, Lohbrügge, die Vier- und Marschlande. Hg. vom Lichtwark-Ausschuss. Hamburg.
- Lichtwark-Heft Nr. 67. 55. Jahrgang (2002). Ein Kultur-Magazin für Bergedorf, Lohbrügge, die Vier- und Marschlande. Hg. vom Lichtwark-Ausschuss. Hamburg.
- Lichtwark-Heft Nr. 71. 59. Jahrgang (2006). Ein Kultur-Magazin für Bergedorf, Lohbrügge, die Vier- und Marschlande. Hg. vom Lichtwark-Ausschuss. Hamburg.
- Lichtwark. Das Bergedorfer Magazin für Geschichte, Kultur und Gesellschaft. Hg. vom Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf (2016). Hamburg.
- Lilabe - Historie. URL: <http://www.lilabe.de/historie.html> undatiert, letzter Zugriff: 01.06.2012.
- Lindner, Rolf (2004): Walks on the wild side. Eine Geschichte der Stadtforschung. Frankfurt a.M.
- Lindner, Rolf; Moser, Johannes (Hg.) (2006): Dresden. Ethnografische Erkundungen einer Residenzstadt. Leipzig.
- Lindner, Rolf (2008): Textur, imaginaire, Habitus - Schlüsselbegriffe der kulturalistischen Stadtforschung. In: Berking/Löw (Hg.) 2008, S. 83–94.
- Lindner, Rolf (2010): "Maß und Mitte". Middletown revisited. In: Schmidt-Lauber (Hg.) 2010, S. 37–50.
- Lindner, Rolf (2011): Spür-Sinn. Oder: Die Rückgewinnung der "Andacht zum Unbedeutenden". In: Zeitschrift für Volkskunde II. Halbjahresband 107. Jahrgang 2011, S. 155–169.

- Lohbrügge (2002). In: Hamburg von Altona bis Zollenspieker 2002, S. 628–643.
- Lohbrügger Bürgerbühne. URL: <http://www.buergerbuehne.de/> undatiert, letzter Zugriff am: 31.5.2016.
- Lohbrügger Warte 2. Jg. April 1968. Hg. vom Bürgerverein Lohbrügge. Hamburg.
- Lohbrügger Warte 3. Jg. März/April 1969. Hg. vom Bürgerverein Lohbrügge. Hamburg.
- Lokstedt-online. Das Stadtteilportal (Hg.) (2012): Parkplätze werden geopfert. URL: <http://www.lokstedt.de/forum/forum5.html#f%C3%BCnf> am 25.12.2012, letzter Zugriff: 20.09.2018.
- Löw, Martina (2008): Eigenlogische Strukturen - Differenzen zwischen Städten als konzeptuelle Herausforderung. In: Berking/Löw (Hg.) 2008, S. 33–54.
- Löw, Martina (2008a): Soziologie der Städte. Frankfurt a.M.
- Löw, Martina; Noller, Peter; Süß, Sabine (Hg.) (2010): Typisch Darmstadt. Eine Stadt beschreibt sich selbst. Frankfurt a.M. (= Interdisziplinäre Stadtforschung Bd. 5).
- Lubitz, Jan (2002): Architektenportrait Fritz Schumacher. URL: http://www.architekten-portrait.de/fritz_schumacher/ im Mai 2002, letzter Zugriff: 24.08.2018.
- Lynch, Kevin (1965): The image of the city. 3. Auflage. Cambridge, Massachusetts (= Publications of the Joint Center for Urban Studies).
- Lynch, Kevin; Korssakoff-Schröder, Henni; Michael, Richard (1965): Das Bild der Stadt. Berlin (= Bauwelt Fundamente Bd. 16).
- MacDonald, Sharon (2011): Ex-siting und insighting: ethnographic engagements with place and community. In: Welz (Hg.) 2011, S. 29–44.
- Martens, Holger (2002): Lohbrügge und die Groß-Hamburg-Frage. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2000, S. 26–45.
- Massey, Doreen (2013): Ein globales Ortsbewusstsein. [1991]. In: Hauser, / Kamleithner/Meyer (Hg.) 2013, S. 85–96.
- Massmünster, Michel (2013): Sich selbst in den Text schreiben. In: Bischoff/Oehme-Jüngling/Leimgruber (Hg.) 2013, S. 522–538.

- Mayer, Margit (2011): Recht auf die Stadt-Bewegungen in historisch und räumlich vergleichender Perspektive. In: Gebhardt/Holm (Hg.) 2011, S. 53–78.
- Meister, Caesar (1995): Die Entwicklung der Baugenossenschaften in Bergedorf, Lohbrügge und dem Landgebiet. In: Lichtwark-Heft 46. Jahrgang Nr. 60 1995, S. 9–16.
- Menzl, Marcus (2007): Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg. Frankfurt a.M.
- Merleau-Ponty, Maurice; Böhm, Rudolf (1974): Phänomenologie der Wahrnehmung [1966]. Berlin (= Phänomenologisch-psychologische Forschungen Bd. 7).
- Merleau-Ponty, Maurice (2004): Das Sichtbare und das Unsichtbare. Gefolgt von Arbeitsnotizen [1986]. 3. Aufl. München (= Übergänge Bd. 13).
- Michalski, Wolfgang (2010): Hamburg. Erfolge und Erfahrungen in der globalisierten Welt. Hamburg.
- Mieg, Harald A.; Heyl, Christoph (Hg.) (2013): Stadt. Ein interdisziplinäres Handbuch. Stuttgart, Weimar.
- Mischke, Joachim (2005): Quantensprung an die Elbe. In: Hamburger Abendblatt - Online-Ausgabe URL: am 27.09.2005, letzter Zugriff: 22.08.2018.
- Möge, Sirko (2011): Eigenes oder Inszenierung des Eigenen? Aktuelle Ergebnisse der Eigenlogikforschung in Deutschland. In: Kemper/Vogelpohl (Hg.) 2011, S. 214–231.
- Mohr, Sebastian; Vetter, Andrea (2013): Körpererfahrung in der Feldforschung. In: Bischoff/Oehme-Jüngling/Leimgruber (Hg.) 2013, S. 101–116.
- MOPO Hamburger Morgenpost - Onlineausgabe (Hg.) (2017): Illegale Autorennen in Hamburg. Audi-Raser wird gleich zweimal erwischt - und flieht. URL: <https://www.mopo.de/hamburg/polizei/illegale-autorennen-in-hamburg-audi-raser-wird-gleich-zweimal-erwischt---und-flieht-28516424> am 01.10.2017, letzter Zugriff: 23.08.2018.
- Musner, Lutz (2009): Der Geschmack von Wien. Kultur und Habitus einer Stadt. Frankfurt a.M. (= Interdisziplinäre Stadtforschung Bd. 3).

- Neff, Carsten (2012): Der Sander Dickkopp wird zum "John Turner Tower". Wasserturm. Englischer Pub zieht in Lohbrügger Wahrzeichen ein - Grundsanierung geplant. In: Bergedorfer Zeitung 138, 07.03.2012 (Nr. 57), S. 1.
- Neff, Carsten (2015): Bekommt Bergedorf wieder eine Rollschuh-Disco? In: Bergedorfer Zeitung - Onlineausgabe. URL: <https://www.bergedorfer-zeitung.de/archiv/titel/article205298099/Bekommt-Bergedorf-wieder-eine-Rollschuh-Disco.html> am 21.04.2015, letzter Zugriff: 22.08.2018.
- Neubert, Hanns-J. (2015): Jan Gehl lebt für lebenswerte Ballungsräume. Porträt. In: Technology Review April 2015, S. 78–79.
- Park, Robert E.; Burgess, Ernest, W.; McKenzie, Roderick D. (Hg.) ([1925] 1967): The city. Suggestions for investigation of human behavior in the urban environment. Chicago, London (= Heritage of sociology).
- Parker, Ian (2010): Die diskursanalytische Methode. In: Flick/Kardorff/Steinke 2010, S. 546-556.
- Paulsmeier, Ulf; Raddatz, Susanne (2002): Die Jugend- und Kultureinrichtungen in Lohbrügge. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2002, S. 110–127.
- Pfennig, Gerrit (2015): Gewaltverbrechen. Radfahrer findet toten Mann im Bornmühlenbach. In: Bergedorfer Zeitung – Online-Ausgabe. URL: <https://www.bergedorfer-zeitung.de/bergedorf/article205268663/Radfahrer-findet-toten-Mann-im-Bornmuehlenbach.html> am 21.4.2015, letzter Zugriff 22.8.2018.
- Ploch, Beatrice (1994): Vom illustrativen Schaubild zur Methode. Mental Maps und ihre Bedeutung für die Kulturanthropologie. In: Greverus, (Hg.) 1994, S. 113–134.
- Ratt, Sandro (2011): Revisionen. Das "Neue-Siedlungen-Projekt" als Auftakt eines disziplinären Paradigmenwechsels. In: Welz (Hg.) 2011, S. 181–196.
- Rebaschus, Matthias (2012): 800.000-Euro-Kur für Lohbrügger Markt. In: Hamburger Abendblatt - Online-Ausgabe. URL: <https://www.abendblatt.de/hamburg/article107785828/800-000-Euro-Kur-fuer-Lohbruegger-Markt.html> am 18.01.2012, letzter Zugriff: 06.09.2018.

- Reicher, Christa; Roters, Wolfgang (Hg.) (2015): Erhaltende Stadterneuerung. Ein Programm für das 21. Jahrhundert. Essen.
- Rheinheimer, Martin (Hg.) (2001): Der Durchgang durch die Welt. Lebenslauf, Generationen und Identität in der Neuzeit. Neumünster.
- Richert, Harald (1992): 500 Jahre Bauernfamilien in Lohbrügge. In: Lichtwark-Heft Nr. 55. 43. Jahrgang 2002.
- Richert, Harald (2002): Ein "Abriß" durch Bergedorfs Geschichte. Warnung für das 21. Jahrhundert. In: Lichtwark-Heft Nr. 67. 55. Jahrgang 2002.
- Rodenstein, Marianne (2008): Die Eigenart der Städte - Frankfurt a.M. und Hamburg im Vergleich. In: Berking/Löw (Hg.) 2008, S. 261–312.
- Rolshoven, Johanna (2000): Übergänge und Zwischenräume. Eine Phänomenologie von Stadt-Raum und "sozialer Bewegung". In: Kokot /Hengartner/Wildner (Hg.) 2000, S. 107–122.
- Ronneberger, Klaus (2010): Eingreifendes Denken. Zur Aktualität Henri Lefebvres. In: *Dérive* n° 40/41 (2010), S. 44–46.
- Röpke, Georg-Wilhelm (1988): Wandsbek - vom stormarnschen Dorf zum Hamburger Stadtteil. In: Landeszentrale für Politische Bildung (Hg.) 1988, S. 87–101.
- Saini, Perrine; Schärer, Thomas (2013): Erinnerung, Film- und Fotoelicitation. In: Bischoff/Oehme-Jüngling/Leimgruber (Hg.) 2013, S. 313–330.
- Schaefer, Kerstin (2017): Zwischen Departure und Arrival. Eine Ethnografie des aeromobilen Unterwegsseins. Münster.
- Schmals, Klaus M. (Hg.) (1983): Stadt und Gesellschaft. Ein Arbeits- und Grundlagenwerk. München (= Stadt- und Regionalsoziologie Bd. 1/2).
- Schmid, Christian (2010): Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes. 2. Aufl. Stuttgart (= Sozialgeographische Bibliothek Bd. 1).
- Schmid, Christian (2011): Henri Lefebvre und das Recht auf die Stadt. In: Gebhardt/Holm 2011, S. 25–52.
- Schmidt, Joachim; Zapf, Michael (1993): Bergedorf, Lohbrügge, Vierlande, Marschlande im Wandel in alten und neuen Bildern. Hamburg.
- Schmidt, Karlheinz (2000): Die Geschichte der Zollstation zu Sande. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 2000, S. 30–55.

- Schmidt-Lauber, Brigitta (2007): Das qualitative Interview. oder: Die Kunst des Reden-Lassens. In: Göttisch-Elten/Lehmann (Hg.) 2007, S. 169–188.
- Schmidt-Lauber, Brigitta (2007a): Feldforschung. Kulturanalyse durch teilnehmende Beobachtung. In: Göttisch-Elten/Lehmann (Hg.) 2007, S. 219–248.
- Schmidt-Lauber, Brigitta; Baerwolf, Astrid (Hg.) (2009): Fokus Mittelstadt. Urbanes Leben in Göttingen - ein Studienprojekt. Göttingen (= Göttinger kulturwissenschaftliche Studien Bd. 3).
- Schmidt-Lauber, Brigitta (2009): Fokus Mittelstadt. Zugänge und Merkmale. In: Schmidt-Lauber/Baerwolf (Hg.) 2009, S. 9–32.
- Schmidt-Lauber, Brigitta (2009a): Orte von Dauer. Der Feldforschungsbegriff der Europäischen Ethnologie in der Kritik. In: Windmüller/Binder/Hengartner (Hg.) 2009, S. 237–259.
- Schmidt-Lauber, Brigitta (Hg.) (2010): Mittelstadt. Urbanes Leben jenseits der Metropole. Frankfurt a.M., New York.
- Schmidt-Lauber, Brigitta (2010): Urbanes Leben in der Mittelstadt. Kulturwissenschaftliche Annäherungen an ein interdisziplinäres Forschungsfeld. In: Dies. (Hg.) 2010, S. 11–36.
- Schmidt-Lauber, Brigitta (2018): „Wir sind nie urban gewesen“. Relationale Stadtforschung jenseits des Metrozentrismus. In: Dies. (Hg.) 2018, S. 9-30.
- Schmidt-Lauber, Brigitta (Hg.) (2018): Andere Urbanitäten. Zur Pluralität des Städtischen. Wien, Köln, Weimar (= Ethnographie des Alltags Bd. 3).
- Schmincke, Imke (2009): Gefährliche Körper an gefährlichen Orten. Eine Studie zum Verhältnis von Körper, Raum und Marginalisierung. Bielefeld.
- Scholze, Thomas (1990): Im Lichte der Großstadt. Volkskundliche Erforschung metropolitaner Lebensformen. Wien, St. Johann/Pongau.
- Schriewer, Klaus (2013): Deuten und Verstehen lebensgeschichtlicher Quellen. In: Bischoff/Oehme-Jüngling/Leimgruber (Hg.) 2013, S. 385–400.
- Schütz, Theresa (2012): Auf DER Straße gehen / Auf DIE Straße gehen. In: Dérive. n° 50 (2013), S. 37–44.

- Schütze, Michael (2016): Umbau des Lohbrügger Marktes. In: Stadtteilzeitung Lohbrügge Nr. 17 März 2016, S. 4.
- Schwanhäuser, Anja (2010): Stadtethnologie. Einblicke in aktuelle Forschungen. In: *Dérive*. n° 40/41 (2010), S. 106–113.
- Schwanhäuser, Anja (2010a): Kosmonauten des Underground. Ethnografie einer Berliner Szene. Frankfurt a.M., u.a.
- Schwanhäuser, Anja (2015): Herumhängen. Stadtforschung aus der Subkultur. In: *Zeitschrift für Volkskunde*. 111. Jg. 2015 Heft 1, S. 76–93.
- Seemann, Agnes (1997): Bergedorf, Lohbrügge. Hamburg (= Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland Bd. 2).
- Selle, Klaus (2010): Die Koproduktion des Stadtraumes. Neue Blicke auf Plätze, Parks und Promenaden. In: *Dérive* n° 40/41 (2010), S. 47–52.
- Seyfarth, René (2010): Das (Un-)Soziale der Symbolischen Orte: Ist es Ästhetische Segregation? In: Altröck (Hg.) 2010.
- Sieverts, Thomas (1999): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. 3. Aufl. Braunschweig (= Stadtplanung/Urbanisierung Bd. 118).
- Sieverts, Thomas (2015): Die Stadtlandschaft. Ein Experimentierfeld für Pioniere. In: Reicher/Roters (Hg.) 2015, S. 146-159.
- Simmel, Georg (1983): 2.3 Brücke und Tor: Die Großstädte und das Geistesleben [1903]. In: Schmals (Hg.) 1983, S. 237–246.
- Simon, Monika (1999): Kneipen, Pinten, Tanzlokale. Die Gastronomie in der Alten Holstenstraße. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 1999, S. 30–37.
- Simon, Monika (2000): Von "Spielhöllen" und "Schwarzen Geigern". Eine kleine Geschichte der Gastronomie in Sande/Lohbrügge. In: Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 1999, S. 107–127.
- Stadt Hamburg (Hg.): Willkommen im Bezirk Bergedorf.
Hg. v. Stadt Hamburg. Hamburg. URL:
<https://www.hamburg.de/stadtteile/bergedorf/> undatiert, letzter Zugriff: 3.12.2018.

- Stadt Hamburg (Hg.): BID Projekt Alte Holstenstraße. Hg. v. Stadt Hamburg. Hamburg. URL: <http://www.hamburg.de/bid-projekte/4353068/bid-projekt-alte-holstenstrasse/> undatiert, letzter Zugriff: 24.04.2018.
- Stadt Hamburg (Hg.): Die Business Improvement Districts (BID) in Hamburg. Hg. v. Stadt Hamburg. URL: <http://www.hamburg.de/bid-projekte/> undatiert, letzter Zugriff: 24.04.2018.
- Stadt Hamburg (Hg.): Schönste Stadt der Welt. Hoher Wohlfühlfaktor in Hamburg. URL: <http://www.hamburg.de/sehenswuerdigkeiten-architektur/3607488/schoenste-stadt-deutschlands/> undatiert, letzter Zugriff: 24.08.2018.
- Stadt Wien (Hg.): Wiener Straßennamen. URL: <https://www.wien.gv.at/kultur/strassennamen/> undatiert, letzter Zugriff: 30.04.2018.
- Stadtteilzeitung Lohbrügge Nr. 17 März 2016. Hg. vom Stadtteilverein Lohbrügge e.V.
- Stadtteilzeitung Lohbrügge Nr. 19 September 2016. Hg. vom Stadtteilverein Lohbrügge e.V.
- Star, Susan Leigh (1999): The Ethnography of Infrastructure. In: American Behavioral Scientist n° 43, S. 377–391.
- Statistisches Landesamt für Hamburg und Schleswig-Holstein – Online-Portal: Atlas Bevölkerungszahl. URL: http://www.statistik-nord.de/fileadmin/download/Stadtteil_Profile_2014/atlas.html 2014, letzter Zugriff am 20.5.2015.
- Stiller, Wolfgang (Hg.) (1993): Kiek mol. Stadtteilrundgänge. Hamburg. 2. Aufl. Hamburg.
- Strauss, Anselm; Corbin, Juliet (1996): Grounded theory. Grundlagen qualitativer Sozialforschung.
- stri - Strickstrock, Anne K. (2012): Parkantenhaus steht Nutzern frei. Hg. v. Bergedorfer Zeitung - Onlineausgabe. Hamburg-Bergedorf. URL: <https://www.bergedorfer-zeitung.de/archiv/bergedorf/article112628245/Parkantenhaus-steht-Nutzern-frei.html> am 08.11.2012, letzter Zugriff: 06.09.2018.
- Suburban. Zeitschrift für kritische Stadtforschung. Bd. 6 Nr. 1 (2018) Hg. von Calbet i Elias, Laura; Roskamm, Nikolai. Berlin. URL: <http://www.zeitschrift->

suburban.de/sys/index.php/suburban/issue/view/38/6-1, letzter
Zugriff: 23.08.2018.

Technology Review. Das Magazin für Innovation. Ausgabe 01/2015.
Hannover.

ter Haseborg, Volker; Mikuteit, Hanna-Lotte (2013): Staat oder Wirtschaft:
Wer ist der bessere Arbeitgeber? In: Hamburger Abendblatt -
Online-Ausgabe. Hamburg. URL:
[https://www.abendblatt.de/hamburg/article118878405/Staat-oder-
Wirtschaft-Wer-ist-der-bessere-Arbeitgeber.html](https://www.abendblatt.de/hamburg/article118878405/Staat-oder-Wirtschaft-Wer-ist-der-bessere-Arbeitgeber.html) am 10.08.2013,
letzter Zugriff: 23.08.2018.

Terlinden, Ulla (2013): "Public man" und "Private woman" [2003]. In:
Hauser/Kamleithner/Meyer (Hg.) 2013, S. 220–230.

Tiedemann, Axel (2015): Historiker warnt vor Privatisierung der Stadt. In:
Hamburger Abendblatt - Online-Ausgabe. Hamburg. URL:
[https://www.abendblatt.de/hamburg/article205232457/Historiker-
warnt-vor-Privatisierung-der-Stadt.html](https://www.abendblatt.de/hamburg/article205232457/Historiker-warnt-vor-Privatisierung-der-Stadt.html) am 17.04.2015, letzter Zugriff:
24.08.2018.

Trenkler, Friedrun (2012): Schrebergärten: Natur versus Struktur im kleinen
Glück? In: Windmüller (Hg.) 2012, S. 97-117.

Tschofen, Bernhard (2013): Grenzraum Bodensee. Ethnographische
Inspektionen in divergierenden Feldern. In: Bischoff/Oehme-
Jüngling/Leimgruber (Hg.) 2013, S. 9–28.

Ulmer, Tanja (2000): Vom Dorfschulmeister zum „Schulpalast“. In: Kultur-
und Geschichtskontor (Hg.) 2000, S. 128-146.

Ulmer, Tanja (2002): Das Dorf Boberg. In: Kultur- und Geschichtskontor
(Hg.) 2002, S. 140–173.

Ulmer, Tanja (2002a): Die Boberger Niederung. In: Kultur- und
Geschichtskontor (Hg.) 2002, S. 174–197.

Vicenzotti, Vera (2011): Der "Zwischenstadt"-Diskurs. Eine Analyse
zwischen Wildnis, Kulturlandschaft und Stadt. Bielefeld.

Voigt, Thomas (2016): Im Sander Dickkopp geht das Licht aus. Hg. v.
Bergedorfer Zeitung - Onlineausgabe. URL: [https://www.bergedorfer-
zeitung.de/bergedorf/article207965907/Im-Sander-Dickkopp-geht-
das-Licht-aus.html](https://www.bergedorfer-zeitung.de/bergedorf/article207965907/Im-Sander-Dickkopp-geht-das-Licht-aus.html) am 29.07.2016, letzter Zugriff: 06.09.2018.

- Wacquant, Loic (2010): Urban Desolation and Symbolic Denigration in the Hyperghetto. In: *Dérive*. n° 40/41 (2010), S. 94–99.
- Watzlawick, Paul (2015): Man kann nicht nicht kommunizieren. Das Lesebuch. 2., unveränderte Auflage. Bern.
- Wegner, Ralf (1989): Wo Hamburg am hamburgischsten ist. Speicherstadt und Katharinviertel. 1. Aufl. Hamburg (= Ein Hamburger Innenstadtführer Bd. 1).
- Weith, Carmen (2014): Alb-Glück. Zur Kulturtechnik der Naturerfahrung. Tübingen.
- Welz, Gisela (2009): "Sigthing/Siting globalization". Gegenstandskonstruktion und Feldbegriff einer ethnographischen Globalisierungsforschung. In: Windmüller/Binder/Hengartner (Hg.) 2009, S. 195–210.
- Welz, Gisela (2010): Das Frankfurter Bahnhofsviertel als ethnografischer Ort. Zum Wandel der Feldkonstruktion in der kulturanthropologischen Stadtforschung. In: Benkel (Hg.) 2010, S. 307–323.
- Welz, Gisela (Hg.) (2011): Epistemische Orte. Gemeinde und Region als Forschungsformate. Frankfurt a.M.
- Welz, Gisela (2011a): Epistemische Orte: Gemeinde und Region als Forschungsformate. Zur Einführung. In: Dies. (Hg.) 2011, S. 9–20.
- Welz, Gisela (2011b): Mensch-Umwelt-Beziehungen. Zur Gegenstandskonstruktion der Frankfurt a.M.er Kulturökologie. In: Dies. (Hg.) 2011, S. 197–212.
- Wentz, Martin (Hg.): Stadt-Räume. Frankfurt a.M. (= Die Zukunft des Städtischen Bd. 2).
- Wiedemann, Charlotte (1986): Öfters mal ein Bier. In: *Die Zeit* - Online-Ausgabe. URL: <http://www.zeit.de/1986/28/oefters-mal-ein-bier> am 04.07.1986, letzter Zugriff: 07.06.2016.
- Wietschorke, Jens (2009): Rezension: M. Löw *Soziologie der Städte*. Hg. v. H-Soz-u-Kult. URL: <http://www.hsozkult.de/hfn/publicationreview/id/rezbuecher-12824>, am 15.10.2009, letzter Zugriff: 11.11.2014.

- Wietschorke, Jens (2010): Räume der Konsumtion in Berlin. Erkundungen am Mierendorffplatz und im Rheingauviertel. In: Binder/Ege/Schwanhäußer/Wietschorke (Hg.) 2010, S. 151–168.
- Wietschorke, Jens (2013): Anthropologie der Stadt. Konzepte und Perspektiven. In: Mieg/Heyl (Hg.) 2013, S. 202–221.
- Wikipedia: City Center Bergedorf. URL: https://de.wikipedia.org/wiki/City-Center_Bergedorf undatiert, letzter Zugriff: 20.9.2016.
- Wikipedia: Fehlbelegungsabgabe. URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Fehlbelegungsabgabe> undatiert, letzter Zugriff: 26.05.2016.
- Wikipedia: Hamburg. URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg> undatiert, letzter Zugriff am 19.12.2018
- Wikipedia: Hamburger Bücherhallen. URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Hamburger_%C3%96ffentliche_B%C3%BCcherhallen undatiert, letzter Zugriff: 19.05.2016.
- Wikipedia: ruin porn. URL https://en.wikipedia.org/wiki/Ruins_photography undatiert, letzter Zugriff am 4.7.2018
- Wildner, Kathrin (1995): "Picturing the City". Themen und Methoden der Stadtethnologie. In: kea. Bd. 8 (1995), S. 1–21.
- Wildner, Kathrin (2003): Zócalo - die Mitte der Stadt Mexiko. Ethnographie eines Platzes. Berlin.
- Wildner, Kathrin; Tamayo, Sergio (2004): Möglichkeiten der Kartierung in Kultur- und Sozialwissenschaften. Forschungsausschnitte aus Mexiko Stadt. In: Dziewior/ Möntmann (Hg.) 2004, S. 104-129.
- Windmüller, Sonja (Hg.) (2012): Hamburg grün geblickt. Ethnographische Expeditionen im urbanen Raum. Berlin, Münster (= Studien zur Alltagskulturforschung Bd. 9).
- Windmüller, Sonja (2012): Grün in der Stadt (Hamburg) - eine Hinführung. In: Dies. (Hg.) 2012, S. 7–32.
- Windmüller, Sonja; Binder, Beate; Hengartner, Thomas (Hg.) (2009): Kulturforschung. Zum Profil einer volkskundlichen Kulturwissenschaft. Berlin, Münster (= Studien zur Alltagskulturforschung Bd. 6).
- Wirth, Louis (1983): 3.5 Urbanität als Lebensform [1938]. In: Schmals (Hg.) 1983, S. 341–358.

- Wunder, Olaf (2018): Lilabe 2018 - Darum lässt die Hochschule Hamburgs frivolste Party platzen. In: Focus - Online-Ausgabe (Hg.) URL: https://www.focus.de/regional/hamburg/hamburg-lilabe-2018-darum-laesst-die-hochschule-hamburgs-frivolste-party-platzen_id_8297739.html, am 15.1.2018, letzter Zugriff: 28.09.2018.
- Zander, Eva (2007): Hamburg - eine geteilte Stadt? Mentale Bilder von Stadt und Urbanität. München.
- Zeitschrift für Volkskunde 107. Jahrgang 2011. II. Halbjahresband. Hg. durch die Deutsche Gesellschaft für Volkskunde. Unter Mitarbeit von Färber, Alexa; Götsch, Silke; Kilian, Ruth; Spiegel, Beate; Seifert, Manfred. Münster, New York, München, Berlin.
- Zeitschrift für Volkskunde. 111. Jahrgang. 2015 Heft 1. Hg. durch die Deutsche Gesellschaft für Volkskunde. Unter Mitarbeit von Färber, Alexa; Götz, Irene; Hirschfelder, Gunther; Schindler, Thomas, Seifert, Manfred. Münster, New York.
- Ziehl, Michael (2018): Zukunftsfähigkeit durch Kooperation. Ein Laborbericht aus dem Gängeviertel. In: *Dérive*. n° 70 (2018), S. 46–50.

Quellenverzeichnis

Explorative Kurzinterviews 2011

Kurzinterviews (jeweils um die zehn Minuten) mit elf Personen im Sachsentor, auf der Alten Holstenstraße im Bergedorfer und im Lohbrügger Teil und auf dem Lohbrügger Markt am 11. und 19.4.2011:

Alter der Interviewpartner_innen: drei Über-65-Jährige, fünf 18- bis 30jährige und drei Menschen mittleren Alters

Geschlecht der Interviewpartner_innen: fünf Frauen und sechs Männer

Ausgeübte Berufe: Angestellte_r, Rentner_in, Student_in und Arbeitslose_r

Wohnorte: Lohbrügge, Bergedorf und Neu-Allermöhe

Sonstiges: Von den Befragten hatten drei Migrationshintergrund (Kroatien, Dänemark und Venezuela). Ein Interviewpartner saß im Rollstuhl.

Zur Situation: Zwei Interviewpartner_innen hatten jeweils ein Kleinkind bei sich. Bei zwei Männern kam jeweils die Ehefrau hinzu, von denen eine sich aktiv ins Interview einbrachte. Eine Frau war in Begleitung ihres Ehemanns. Ein Interviewpartner lehnte die Tonbandaufnahme ab, weswegen seine Aussagen notiert wurden.

Interviews 2011 bis 2014

Eineinhalb- bis zweistündige, teilgestützte narrative Foto-Interviews mit zwölf hier anonymisierten Personen an von den Gesprächspartner_innen gewählten Orten:

11.10.2011 Interview mit K., weiblich, 30-40, am Arbeitsort Lohbrügge

8.2.2012 Interview mit L., weiblich, 70-80, am Wohnort Lohbrügge

7.3.2012 Interview mit Foto-Elicitation mit M., männlich, 40-50, Bewohner Lohbrüggens, am Arbeitsort Bergedorf

23.4.2012 Interview mit Foto-Elicitation mit N., männlich, 60-70, am Wohnort Lohbrügge

12.6.2012 Interview mit Foto-Elicitation mit O., männlich, 60-70, am Wohnort Lohbrügge

26.7.2012 Interview mit Foto-Elicitation mit P., weiblich, 20-30, Bewohnerin Lohbrüggens, am Arbeitsort Lohbrügge

13.8.2012 Interview mit Foto-Elicitation mit Q., männlich, 40-50, am Wohnort Lohbrügge

19.8.2012 Interview mit mit Foto-Elicitation R. und S., Ehepaar, 50-60, am Wohnort Lohbrügge

9.11.2012 Interview mit Foto-Elicitation mit T., männlich, 80-90, langjähriger Bewohner und Berufstätiger in Lohbrügge, am Wohnort Bergedorf

16.7.2012 Interview mit Foto-Elicitation mit U. und V., Ehepaar, 50-60, langjährige Bewohner_innen Lohbrüggens, am Wohnort Neuallermöhe

Ausgeübte Berufe: Angestellte_r, Selbstständige_r, Lehrer_in, Hausfrau, Rentner_in. Nur zwei Interviewpartner_innen waren in Berufen tätig, für die man keinen Hochschulabschluss benötigt.

Wohnformen: Wohnung, Reihenhaus, Einzelhaus.

Ortswechsel: Von den Befragten hatten zwei Migrationshintergrund aus der Türkei. Eine Interviewpartnerin war als Kind von Vertriebenen zunächst nach Bergedorf gekommen. Ein Interviewpartner war aus Bamberg zunächst nach Rahlstedt und ein anderer aus Berlin nach Lohbrügge gekommen. Eine Interviewpartnerin hatte mehrere Jahre in Hannover gelebt.

Fotos: Die für die Foto-Elicitation verwendeten Aufnahmen sind im Text und Abbildungsverzeichnis als Interviewfotos ausgewiesen.

Go-Along-Interview

Am 13.8.2014 mit einer 35jährigen in Hoheluft wohnhaften Amerikanerin.

Wahrnehmungstouren

Allein oder in Kombination genutzte Verkehrsmittel:

S-Bahn: ständig zum Bahnhof Bergedorf, selten auch zum Mittleren Landweg (als Anschluss für Touren per Fahrrad) oder Nettelburg (als Anschluss für Touren per Bus oder mit dem Fahrrad)

U-Bahn: häufig zur Haltestelle Mümmelmansberg als Anschluss für Touren per Bus

Auto: gelegentlich, zu Abendterminen und Interviews, gezielte Erhebungen 2014 und 2015

- Fahrrad: Juni bis September 2011; April 2012; April bis Mai 2014 mit Schwerpunkt auf Sackgassen; April bis Oktober 2015
- Busse: M12, 232, 332, 234 für gezielte Erhebungen (in beide Richtungen der Strecke) Juni 2011 bis November 2012; Januar bis April 2014; M12, 232, 332 häufige Nutzung im Untersuchungszeitraum.
- Zu Fuß: im Zentrum; sonst selten und in Kombination mit S-Bahn, Bus oder Fahrrad; Einzelbeispiele: Führung durch die Boberger Niederung 2012, Besichtigung des ersten Sets Geschichtstafeln 2013; Geschichtsrundgang 2015

Bestandsaufnahme Beschilderung

laufend; Alte Holstenstraße: Oktober 2015 und Überprüfung August 2018; Ortseingangsschilder: Oktober 2015; öffentlich ausgehängte Karten: 2015

Teilnehmende Beobachtung bei Ereignissen

Stadtteilbeirat: Sitzungen ab September 2011 bis August 2012 sowie 2014 bis 2015, Neujahrsempfänge 2012 und 2014, Planungsworkshop für die Verstetigung der Gebietsentwicklung Lohbrügge-Ost Mai 2015

Stadtteilevents: Suppenfest im Billebogen September 16.9.2011, Konzert der Kulturen 17.6.2012 und 6.7.2014, Seifenkistenrennen Leuschnerstraße 28.9.2014, Kinderflohmarkt in Boberg 21.3.2012

Geschichts-AG: Geschichtscafé 19.3.2014, Vorbereitungstreffen 2012, 2014 bis 2015, Einweihung der zweiten Runde Geschichtstafeln 21.4.2015

Führung beim HVV: Die Hamburger Hochbahn am 5.1.2015

Stadtteilrundgang Steilshoop Mai 2011

Karten

Amtliche Karten

Freie und Hansestadt Hamburg Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung: Hamburgs amtliche Karten Bezirkskarte von Hamburg - Normalausgabe – Bergedorf. 1:25.000. Hamburg 2008

Touristische Karten

Die Creativen GmbH; Bezirksamt Bergedorf; Freie und Hansestadt Hamburg: Auf nach Bergedorf. Stadtplan - Sehenswertes - Tipps - VHH-Buslinienplan. Hamburg 2015

Hamburg Tourismus GmbH: Stadtplan Hamburg 2015. Hamburg 2015

Online-Karten

Google Maps

Open Street Map

Website des HVV

Öffentlich ausgehängte Karten

Aufsteller Alte Holstenstraße, Foto vom 8.4.2011

Aufsteller Alte Holstenstraße, Foto vom 2.9.2015

Verkehrsnetzpläne des HVV an den Haltestellen, Fotos vom 2.9.2015

Filmquellen

Dalsgaard, Andreas (Regie, Drehbuch) (2012): The human scale. Dokumentation. Englisch. Weitere Beteiligte: Gehl, Jan. Dänemark. URL: <http://thehumanscale.dk/thefilm/>, letzter Zugriff am 6.11.2018.

Rupprecht, Christoph (Regie) (2003/2004): Ankommen. MigrantInnenleben in Hamburg-Lohbrügge. Ein Film im Rahmen des Programms "Soziale Stadt". Hamburg.

Bibliotheken und Archive

Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf: 2011-2012

Bibliothek des Museums für Bergedorf und die Vierlande: 2011-2012, Juli 2017

Hamburg-Lesesaal der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg: 2011-2012, Juli 2017

Online- und Printmedien mit Lokalbezug

Der Lohbrügger, hg. vom Bürgerverein Lohbrügge e.V.,

bis 1969 *Lohbrügger Warte*,

seinerzeit nicht systematisierte Bestände des Kultur- und Geschichtskontors Bergedorf zu Bauvorhaben im Stadtteil in den 1960er und 1970er Jahren, Kreation des Stadtteilwappens durch den Verein

Lichtwark, hg. vom Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf seit 2015,

vorher *Lichtwark-Hefte*, hg. vom Lichtwark-Ausschuss,

Jahrgänge 1990-2016

Stadtteilzeitung Lohbrügge, hg. vom Stadtteilverein Lohbrügge e.V.,

bis 2015 hg. vom Stadtteilbüro Lohbrügge der Lawaetz-Stiftung,
Jahrgänge 2009 bis 2017

Amtliche Dokumente zur Stadtteilentwicklung chronologisch

Lawaetz-Stiftung; Behörde Bau und Verkehr (Hg.) (2002):

Quartiersentwicklungskonzept für Lohbrügge-Nord. Im Rahmen des Hamburger Programms "Soziale Stadtteilentwicklung" (STEP), Beschlossen durch den Stadtteilbeirat am 07.09.00; Fortgeschriebene Fassung Okt. 02 (2002). Hamburg.

Lawaetz-Stiftung; Bezirksamt Bergedorf; Freie und Hansestadt Hamburg

(Hg.) (2008): LONO. Aktive Stadtteilentwicklung Lohbrügge Nord 2000-2007. Unter Mitarbeit von Hagedorn, Klaus; Schmalriede, Karin; Jakisch, Ulrike; Steenwarber, Vanessa; Stahl, Martina. Hamburg.

Forum Oldenburg (Hg.) (2010): Bilanzierende Überleitungsevaluation RISE

Lohbrügge-Nord. Unter Mitarbeit von Beckmann, Bianca; Jordan, Anna; Karsten, Martin; Matthes, Felix. Oldenburg; Hamburg.

Lawaetz-Stiftung; Bezirksamt Bergedorf; Integrierte Stadtteilentwicklung

(Hg.) (2011): Integriertes Entwicklungskonzept Lohbrügge-Ost. Unter Mitarbeit von Kienzler, Manuel; Sehgal, Kirsten. Hamburg.

Lawaetz-Stiftung; Bezirksamt Bergedorf (Hg.) (2012):

Ergebnisdokumentation. Zwischenworkshop der Gebietsentwicklung Lohbrügge-Ost 2008-2015. Unter Mitarbeit von Kienzler, Manuel; Sehgal, Kirsten; Stöckl, Ingrid. Hamburg.

Lawaetz-Stiftung; Bezirksamt Bergedorf (Hg.) (2012): Gebietsentwicklung Lohbrügge-Ost 2008-2015. Zwischenbericht. Unter Mitarbeit von Menzel, Manuel; Sehgal, Kirsten; Stöckl, Ingrid. Hamburg.

Bezirksamt Bergedorf (Hg.) (2015): Abschlussbericht Gebietsentwicklung Lohbrügge-Ost 2008-2015. Unter Mitarbeit von Kienzler, Manuel; Sehgal, Kirsten; Stöckl, Ingrid. Hamburg.

Bezirksamt Bergedorf (2015a): Bebauungsplan Lohbrügge 92. Hamburg-Bergedorf. URL: http://daten-hamburg.de/infrastruktur_bauen_wohnen/bebauungsplaene/pdfs/bplan/Lohbruegge92.pdf, letzter Zugriff: 23.08.2018.

Bezirksamt Bergedorf (2015b): Begründung zum Bebauungsplan Lohbrügge 92. Hamburg-Bergedorf. URL: http://daten-hamburg.de/infrastruktur_bauen_wohnen/bebauungsplaene/pdfs/bplan_begr/Lohbruegge92.pdf, letzter Zugriff: 23.08.2018.

Bezirksamt Bergedorf (2015c): Wohnungsbauprogramm 2016. URL: <https://www.hamburg.de/contentblob/4474160/4124152e1fa16533b1a6236ce3136b71/data/wohnungsbauprogramm-2016.pdf>, letzter Zugriff: 23.08.2018.

Museen und Stadtmodelle

Stadtmodell Hamburg (Juli 2017): Stadtmodell, Modelle von Wilhelmsburg und dem Gebäude sowie Ausstellung zu Kirchdorf-Süd, Die Moderne siegt im Laubengang

Hamburg-Museum (Februar 2015; Juli 2017): Dauer-Ausstellungen: Historische Dauer-Ausstellung, Hamburg im 20. Jahrhundert, Eisenbahn-Modellanlage „Hamburg-Harburg“ (1:32) mit 175 Jahre Eisenbahn in Hamburg, Barocke Wohnwelten, Wechsel-Ausstellungen: Juden in Hamburg, Alt-Hamburg Ecke Neustadt

Museum für Bergedorf und die Vierlande (Juli 2017): Historische Dauer-Ausstellung; Wechsel-Ausstellung: Ansichtssache. Bergedorf-Motive auf der Postkarte

Konferenzen, Tagungen und Kolloquien

Im Folgenden aufgeführt sind lediglich die Konferenzen, Tagungen und Kolloquien, auf deren Diskussionen und Debatten in der Arbeit verwiesen wird.

Queen Jane Jacobs. Jane Jacobs and paradigm shifts in urban planning and urban redevelopment. Hafen City Universität Hamburg, 12.-13.5.2011 URL: <https://www.hcu-hamburg.de/master/stadtplanung/ehemalige/dirk-schubert/jane-jacobs/> letzter Zugriff am 20.8.2018

Kultur_Kultur: Denken – Forschen – Darstellen. 38. Kongress der dgv. Tübingen 21.-24.9.2011 URL: <https://bibliographie.uni-tuebingen.de/xmlui/handle/10900/38827>, letzter Zugriff am 21.8.2018

Doktorandenkolloquium des Institutes für Volkskunde/Kulturanthropologie der Universität Hamburg, Vorstellung des Forschungsvorhabens am 4.1.2012.

Regionale StadtLandschaften. Hamburg, 6.-7.6.2013 URL: <https://www.arl-net.de/de/arl-kongress-2013>, letzter Zugriff am 20.8.2018

13. Doktorandentagung der dgv. Regensburg, 26.-28.6.2014, Dem Blick entzogen? Stadtanthropologische Versuche zur Sackgasse, Vortrag am 26.6.2014.

Designed to Improve? Buildings, interventions and the makings of the 'social' in interdisciplinary urban practices. Hamburg, 22.-24.5.2014. URL: <https://www.bw.uni-hamburg.de/einrichtungen/kultur-medien-und-gesellschaft/wissenschaftliche-veranstaltungen/created-to-improve-2014>, letzter Zugriff am 20.8.2018

Schattenorte. Stadtimage und Vergangenheitslast. Potsdam, 12.-13.2.2015. URL: <https://zzf-potsdam.de/de/veranstaltungen/schattenorte-stadtimage-vergangenheitslast>, letzter Zugriff am 20.8.2018

Un/Sichtbarkeit (in) der Stadt. Aushandlungspraktiken urbaner Raumwahrnehmung und –besetzung. Weimar, 29.-30.5.2015. URL: <https://stadtraumarch.files.wordpress.com/2015/08/nwnw13-tagungsbericht.pdf>, letzter Zugriff am 20.8.2018

Arbeitskreis Sozialgeschichte von Prof. Norbert Fischer und Prof. Marie-Louise Hilger: Sitzungen Mai 2012, Januar 2015.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Fehlendes Ortseingangsschild für Hamburg am Binnenfeldredder in Lohbrügge am 20.7.2015	9
Abbildung 2: Leitfaden für Interviews.....	28
Abbildung 3: Karte des Gebiet des alten Asbrook (W. Prange: Holsteinische Flurkartenstudien. Dörfer und Wüstungen um Reinbek. Schleswig 1963; zitiert nach: Kultur- und Geschichtskontor 2000: 10-11).....	33
Abbildung 4: Bauernhaus und Gastwirtschaft der Familie Ohlen auf einer 1900 verschickten Postkarte (Quelle: Archiv Horst Dohrman im Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	34
Abbildung 5: Postkarte mit Gastwirtschaft Fernsicht der Familie Ohlen um 1908 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	34
Abbildung 6: „Lohbrügge II (Boberg)“ Postkarte nach 1955 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	35
Abbildung 7: "Sande-Bergedorf. Partie in Lohbrügge" Postkarte mit dem Hof der Familie Sievers (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	36
Abbildung 8: Reihenhaussiedlung an der Leuschnerstraße am 27.6.2011	36
Abbildung 9: "Lohbrügge Partie am Jahn-Denkmal" Postkarte mit Marktplatz um 1930 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	37
Abbildung 10: "Sande-Bergedorf. Panorama von Sande" Postkarte um 1900 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	38
Abbildung 11: Arbeiter_innen vor dem Eisenwerk Bergedorf in den 1920er Jahren (Quelle: W. Reins, Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	39
Abbildung 12: Kolonialwarenhändlerfamilie im Klapperhof (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	39
Abbildung 13 Interviewfoto Höperfeld am 20.4.2012	39
Abbildung 14: Bergnersche Villa an der Bille (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	39
Abbildung 15: Gaststätte Eckermann an der damaligen Waldstraße um 1900 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	40
Abbildung 16: Zollhaus von Sande um 1900 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	40
Abbildung 17: "Sande: Kirche a. d. Kirchstraße": Postkarte der Erlöserkirche (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	40
Abbildung 18: Gemeindehaus um 1938, heutiges Kulturzentrum LOLA (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf).....	40
Abbildung 19: Wasserturm Sander Dickkopp am 17.4.2014.....	41
Abbildung 20: Schule Leuschnerstraße am 29.4.2017	41
Abbildung 21: Interviewfoto Röprade am 2.9.2011	46
Abbildung 22: Katholische St. Christophorus-Kirche am 12.4.2012	47
Abbildung 23: Interviewfoto Häuserzeilen zwischen Lohbrügger Landstraße und Marnitzstraße am 2.7.2011.....	47
Abbildung 24: Postkarte "Hamburg-Lohbrügge" um 1955 mit der B5 als „Neue Umgehungsstraße Lohbrügge-Bergedorf“ (Quelle: Sammlung Bergedorfer Museumslandschaft)	49
Abbildung 25: Interviewfoto Lohbrügger Seite der Alten Holstenstraße mit Marktkaufcenter (mittig) am 9.4.2011	50
Abbildung 26: Alte Holstenstraße aus Richtung des Lohbrügger Marktes mit Praxis Klinik Bergedorf am 6.4.2011	50

Abbildung 27: Wohnanlage Billebogen im Abschnitt am Ludwig-Rosenberg-Ring am 12.7.2011	51
Abbildung 28: Interviewfoto Wohnanlage Lindwurm am 27.6.2011.....	52
Abbildung 29: Wohnanlage Lindwurm am 2.9.2011.....	52
Abbildung 30: Korachhäuser in den 1980er Jahren (Quelle: Fritz Hamester, Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf).....	53
Abbildung 31: Interviewfoto Korachhäuser vom Reinbeker Redder aus am 2.9.2011	53
Abbildung 32: Postkarte "Gruß aus Hamburg-Lohbrügge" um 1975 (Quelle: Sammlung Bergedorfer Museumslandschaft).....	53
Abbildung 33: Interviewfoto Einkaufszentrum Rappoltweg am 20.4.2012.....	54
Abbildung 34: Blumenrabatte im Grünen Zentrum am 20.4.2012	54
Abbildung 35: Ziegelteich im Grünen Zentrum am 20.4.2012	54
Abbildung 36: Postkarte "Gruß aus Boberg" um 1985 (Quelle: Sammlung Bergedorfer Museumslandschaft).....	55
Abbildung 37: Interviewfoto Einkaufszentrum Dorfanger Boberg am 27.6.2011 ..	56
Abbildung 38: Straße Boberger Anger am 27.6.2011	56
Abbildung 39: Bürgerhaus Boberg am 27.6.2011	57
Abbildung 40: Rückseite des Wohngebietes Dorfanger Boberg am 27.6.2011 ..	57
Abbildung 41: Berufsgenossenschaftliches Unfallkrankenhaus Boberg am 27.6.2011	58
Abbildung 42: Interviewfoto Gewerbegebiet Neuboberg am 20.4.2012	58
Abbildung 43: Grundschule Heidhorst am 27.6.2011.....	59
Abbildung 44: Schule Weidemoor am 27.6.2011.....	59
Abbildung 45: Hamburger Volkshochschule Bergedorf-Billstedt am 12.7.2011..	59
Abbildung 46: Schule Leuschnerstraße am 6.4.2011	59
Abbildung 47: Johann-Heinrich-von-Thünen-Institut/Zentrum für Holzwirtschaft der Universität Hamburg am 20.4.2011	60
Abbildung 48: Campus Bergedorf der Hochschule für angewandte Wissenschaften am 26.8.2011	60
Abbildung 49: Wasserturm "Sander Dickkopp" mit Holzrahmen als Schutz vor herabfallenden Steinen am 17.4.2014.....	69
Abbildung 50: Karte vom Projektgebiet Lohbrügge-Nord (zitiert nach Forum Oldenburg (Hg.) 2010: 5).....	74
Abbildung 51: Ortseingangsschilder am Reinbeker Redder am 20.7.2015	83
Abbildung 52: Straßenschild mit Aufschrift „Sander Damm“ an der „Bergedorfer Straße“/B5 am 26.8.2011	89
Abbildung 53: Sportanlage "Langnese Happiness Stadion Sander Tannen" am 26.8.2011	89
Abbildung 54: Wegweiser nach „HH-Boberg“ und „HH-Lohbrügge“ an der Kreuzung von Glinder Weg und Hamburger Straße in Reinbek am 20.7.2015 ..	90
Abbildung 55: Interviewfoto Boberger Aue im Dorfanger Boberg am 27.6.2011	91
Abbildung 56: Interviewfoto Am Langberg in Boberg am 11.7.2011	91
Abbildung 57: Kopf der "Dorfzeitung Boberg", Ausgabe September 2015	91
Abbildung 58: Interviewfoto Ladenbeker Furtweg am 12.7.2011	93
Abbildung 59: Ladenzeile am Ladenbeker Furtweg, Bushaltestelle "Grandkoppel" am 12.7.2011	93
Abbildung 60: Interviewfoto Studierendenwohnheim in der Billwiese am 26.8.2011	93

Abbildung 61: Interviewfoto Heckkatzenweg mit Bushaltestellenschild und Straßenschild "Billwiese", im Hintergrund Fernmeldeturm und Wasserturm am 26.8.2011	93
Abbildung 62: Bushaltestellenschild "Lohbrügger Markt" am Ludwig-Rosenberg-Ring am 2.9.2015.....	94
Abbildung 63: Lohbrügger Markt nachmittags in der Woche am 12.7.2011	94
Abbildung 64: Karte des Gebietes "Lohbrügge-Ost" im Rahmen der Stadtteilentwicklung (zitiert nach Lawaetz-Stiftung; Bezirksamt Bergedorf (Hg.) 2012: 4).....	95
Abbildung 65: "Lohbrügge (Nord)" auf dem Haltestellenschild beim Bussteig der Haltestelle „U Mümmelmannsberg" am 2.9.2015.....	96
Abbildung 66: Postkarte "Gruß aus Bergedorf-Lohbrügge-Nord" um 1970 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf).....	97
Abbildung 67: Postkarte von Bergedorf-West um 1970 (Quelle: Kultur- und Geschichtskontor Bergedorf)	97
Abbildung 68: Ulmenliet am 12.7.2011	98
Abbildung 69: Leuschnerstraße Ecke Bornmühlenweg am 2.9.2011	98
Abbildung 70: Beschilderung in Richtung „Elbbrücken, Bergedorf und Harburg“ (nach links) sowie „Altona“ und „Hafen-City“ (nach rechts) im Hamburger Zentrum am 30.8.2018	102
Abbildung 71: Haltestellenschild S-Bahngleis "Hamburg BERGEDORF" am 31.8.2018	103
Abbildung 72: Innenbeschilderung "5 Ausgang Lohbrügge" und "1-2 Ausgang City" im Bahnhof Bergedorf am 31.8.2018.....	103
Abbildung 73: Fußgängerzone Sachsentor in Bergedorf am 6.4.2011	105
Abbildung 74: Bergedorf-West am 11.7.2011	105
Abbildung 75: Regalbeschriftung "Einzelne Stadtteile" Signaturen HH-8000 bis HH-8900 im Hamburg-Lesesaal der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg am 1.2.2012	106
Abbildung 76: Regalbeschriftung „Einzelne Stadtteile“ Signaturen HH-9000 bis HH-9900 mit „HH-9600 Bergedorf“ im Hamburg-Lesesaal der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg am 1.2.2012	107
Abbildung 77: Kopfzeile der „Bergedorfer Zeitung“ mit „Reinbeker Zeitung“ (zitiert nach Ausgabe vom Dienstag, den 27.3.2012)	108
Abbildung 78: Lokalteil "Bergedorf" der "Bergedorfer Zeitung" mit Kopf-Illustration und Meldung aus "Lohbrügge" am Dienstag, den 27. März 2012	108
Abbildung 79: Touristische Karten: "Stadtplan Hamburg 2015"; "Auf nach Bergedorf!" 2015	109
Abbildung 80: Zentrumskarte in "Auf nach Bergedorf!" mit selbst erstellten Markierungen für "Bergedorf"	110
Abbildung 81: Zentrumskarte in "Auf nach Bergedorf!" mit selbst erstellten Markierungen für "Lohbrügge" und (gestrichelt) "Sande"	111
Abbildung 82: Aufsteller „Freie und Hansestadt Hamburg BERGEDORF“ mit Karten und Index auf der Alten Holstenstraße am 8.4.2011	112
Abbildung 83: Aufsteller „CityPlan Lohbrügge-Bergedorf“ mit Fotos, Index und Karte an derselben Stelle am 2.9.2015.....	112
Abbildung 84: Stadtteilkarte auf dem Aufsteller mit selbst erstellten Markierungen der Ortsnamen (durchgezogen:) "Lohbrügge" und "Bergedorf", (gestrichelt:) "Sande", (gepunktet:) "Heckkatzen" und „Ladenbek“, Foto am 2.9.2015.....	113
Abbildung 85: "Praxis Klinik Bergedorf" am 31.8.2018	115

Abbildung 86: "Sozialstation Lohbrügge" links unten im Eingangsbereich der „Praxis Klinik Bergedorf“ (auf linkem Bild nicht sichtbar), am 31.8.2018	115
Abbildung 87: Wache der "Freiwilligen Feuerwehr Lohbrügge", daneben das damalige "Spektrum", heutige Kinderkulturhaus "kiku" am 12.7.2011.....	115
Abbildung 88: Wache der "Freiwilligen Feuerwehr Boberg" am 29.10.2015	116
Abbildung 89 Übersicht: Stadtwahrnehmung aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln heraus	130
Abbildung 90 Stadtgliederung Hamburgs mit Flüssen und Besiedlung (zitiert nach Wikipedia: Hamburg URL: 13.11.2018)	132
Abbildung 91: Der Stadtteil Lohbrügge (Ausschnitt zitiert nach Amtliche Bezirkskarte Bergedorf 2008).....	133
Abbildung 92: Fernmeldeturm (und Wasserturm "Sander Dickkopp") von der S-Bahn aus am 6.7.2014.....	134
Abbildung 93: Verkehrsnetzplan des VHH an der Bushaltestelle Lohbrügger Markt am 2.9.2015	137
Abbildung 94: Radfahrerinnen schieben ihre Räder durch die Alte Holstenstraße am 4.9.2014	138
Abbildung 95: Fußgängerzone Alte Holstenstraße am 4.9.2014.....	139
Abbildung 96: Leerstehendes Ladenlokal in der Fußgängerzone am 4.9.2014	139
Abbildung 97: Plätze: Lohbrügger Marktplatz samstags am 9.4.2011	139
Abbildung 98: Plätze: Herzog-Carl-Friedrich-Platz am 26.5.2014	139
Abbildung 99: Sackgassen und Ringstraßen im Wegenetz Lohbrüggens (selbst erstellte Markierungen, zitiert nach Open Street Map URL 10.11.2018)	141
Abbildung 100: Gated Community? Interviewfoto Abzweigung vom Harnackring mit Schranke am 2.3.2012.....	142
Abbildung 101: Boberg mit Wohngebiet Dorfanger Boberg nördlich der B5 (zitiert nach Open Street Map URL 13.4.2018).....	143
Abbildung 102: Durchlässig für Fußgänger_innen: Treppe vom Schullredder zum Lütt Heesen am 26.5.2014	143
Abbildung 103: Durchlässig für Fußgänger_innen: Wendekreis im Lütt Heesen von der Treppe her kommend am 11.7.2011	143
Abbildung 104: Durchlässig für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen: Spielplatz zwischen Röprade und Buchenweg vor der Sanierung, am 2.9.2011	144
Abbildung 105: Durchlässig für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen: Wendehammer im Buchenweg am 2.9.2011	144
Abbildung 106: Durchlässig für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen: Wendekreis am Endstück der Stormarnhöhe am 2.9.2011	144
Abbildung 107: Durchlässig für Fußgänger_innen und Radfahrer_innen und Standort verschiedener Institutionen: Wendekreis Kurt-Adams-Platz (KAP) mit Auferstehungskirche am 17.4.2014	144
Abbildung 108: Sackgasse als Weg zum Wahrzeichen: Abzweig des Richard-Linde-Wegs am 17.4.2014	145
Abbildung 109: Endstück der Johann-Meyer-Straße: Einfahrt mit Wohnhäusern am 26.5.2014	146
Abbildung 110: Vielfältiger Übergangsraum: Endstück der Johann-Meyer-Straße mit Blick auf den Bahnhof am 26.5.2014	146
Abbildung 111: Vor dem Bahnhof: links Einmündung in den Herzog-Carl-Friedrich-Platz und Zugang zum Bahnhof am 26.5.2014.....	146
Abbildung 112: Vor dem Bahnhof: rechts Fahrradparkhaus, Parkhaus und Fußweg zur Bergedorfer Straße am 26.5.2014	146

Abbildung 113: Element des Stadtrandes: Röpraredder zwischen Korachstraße und Reinbeker Redder am 2.9.2011	150
Abbildung 114: Element des Stadtrandes, Grenze und Übergangsraum: Reinbeker Redder aus Reinbek am 2.9.2011	150
Abbildung 115: Element des Stadtrandes, Grenze und Übergangsraum: Reinbeker Redder und Stadtgrenze (zitiert nach Open Street Map URL 30.4.2018).....	151
Abbildung 116: Verbindung, Übergangsraum und Grenze im Stadtteil: B5/Bergedorfer Straße zwischen A1 und Bahndamm (zitiert nach Open Street Map URL 2.7.2018).....	154
Abbildung 117: Verwaltungsgrenzen: Schilder an der Stadtgrenze zum Oststeinbeker Ortsteil Havighorst im Kreis Stormarn und Landesgrenze zu Schleswig-Holstein am Reinbeker Redder am 29.10.2015.....	155
Abbildung 118: Verwaltungsgrenzen: Schild an der Stadtteilgrenze zu Billstedt an der B5 am 29.10.2015.....	155
Abbildung 119: Die Bille als Stadtteilgrenze zu Billwerder und naturräumliche Grenze: Brücke am Boberger Furtweg und Naturschutzhaus des NABU am 29.10.2015	155
Abbildung 120: Die Bille als Stadtteilgrenze zu Billwerder und naturräumliche Grenze: Brücke am Boberger Furtweg und Weg am Flusslauf am 29.10.2015	156
Abbildung 121: Interviewfoto der Unterführung Alte Holstenstraße von Bergedorf in Richtung Lohbrügge am 9.4.2011 (Gesichter nachträglich anonymisiert)	156
Abbildung 122: Bahngleise als historische und symbolische Grenze zwischen Bergedorf und Lohbrügge: Titelblatt von „Lohbrügge. Die Geschichte eines Hamburger Stadtteils. Band 1 Die Alte Holstenstraße“ (Kultur- und Geschichtskontor (Hg.) 1999).....	157
Abbildung 123: Vorderseite: Bergedorfer Seite des Bahnhofs am 31.8.2018 ..	158
Abbildung 124: Rückseite: Lohbrügger Seite des Bahnhofs am 31.8.2018.....	159
Abbildung 125: Rückseite der Alten Holstenstraße: Interviewfoto Hein-Möller-Weg mit Casino am 2.3.2012	160
Abbildung 126: Gefühlte Barriere: Bahnunterführung und Gegenmaßnahme Lichtinstallation in der Alten Holstenstraße am 9.4.2011	162
Abbildung 127: Gefühlte Barriere: Bahnunterführung und Gegenmaßnahme Lichtinstallation in der Alten Holstenstraße am 7.1.2014	162
Abbildung 128: Billebogen: Interviewfoto Innenhof aus Hauseingang Wilhelm-Bergner-Straße am 2.9.2011	163
Abbildung 129: Billebogen: Suppenfest am Billeufer am 16.9.2011	163
Abbildung 130: Spürbare Barriere Kopfsteinpflaster: Interviewfoto der Straße Klapperhof am 12.7.2011	164
Abbildung 131: Artikel "Lohbrügge" von Mark Hübner-Weinhold in der Stadtteilserie am 15.8.2012.....	168
Abbildung 132: Zweitverwertung "DAS GROSSE HAMBURG-BUCH" des Hamburger Abendblattes (2012), zitiert nach Amazon URL 28.12.2018.....	169
Abbildung 133: Zweitverwertung: Redigierter Artikel "Lohbrügge" im GROSSEN HAMBURG BUCH, ergänzt um statistische Werte aus den Stadtteilprofilen, historische Fotos und zwei Seiten „Zeitreise. Lohbrügge historisch“	169
Abbildung 134: DVD der Videodokumentation "Ankommen. MigrantInnenleben in Hamburg-Lohbrügge" 2003/2004: Vorder- und Rückseite der CD-Hülle.....	170
Abbildung 135: Orientierungspunkte: Einkaufszentrum "Dorfanger Boberg" an der B5/Bergedorfer Straße am 27.6.2011	181
Abbildung 136: Orientierungspunkte: Polizeiwache und Feuerwache am Sander Damm am 26.8.2011.....	181

Abbildung 137: Fast überall sichtbares Wahrzeichen: Korachhäuser von oben auf dem Hügel: Tonkuhlenweg vom Reinbeker Redder her am 2.9.2011	181
Abbildung 138: Fast nur von hier sichtbares Wahrzeichen: "Sander Dickkopp" vom Tal aus: Interviewfoto Heckkatenweg Ecke Billwiese am 26.8.2011	181
Abbildung 139: Wahrzeichen, aber kein Orientierungspunkt: Evangelische Erlöserkirche an der Lohbrügger Kirchstraße am 2.7.2011.....	182
Abbildung 140: Wahrzeichen, aber kein Orientierungspunkt: Evangelische Auferstehungskirche mit Grafitti in der Sackgasse Kurt-Adams-Platz am 27.6.2011	182
Abbildung 141: Interviewfoto Lohbrügger Landstraße mit LOLA auf der linken Seite am 12.7.2011	183
Abbildung 142: Riehlstraße am 20.4.2012.....	184
Abbildung 143: Siedlung Grandkoppel an der Lohbrügger Landstraße am 11.7.2011	184
Abbildung 144: Karte der Stadtteile im Bezirk Bergedorf (zitiert nach Stadt Hamburg URL 3.12.2018)	191
Abbildung 145: Bevölkerungsdichte „bei Nacht“: Karte 2014 (zitiert nach Stadtteilprofile 2015: 7)	197
Abbildung 146: Busliniennetzplan Bergedorf (zitiert nach Auf nach Bergedorf! 2015).....	226
Abbildung 147: Hamburg mit Vorstadt St. Pauli: Modell „Hamburg im Jahr 1644“ im Maßstab 1:1000 von Edmund Köster nach einem Kupferstich von Arnold Pitersen, Inv. 1939, 141, (Hamburg-Museum, Foto am 13.7.2017)	238
Abbildung 148: Hafenstadt: Modell „Hamburger Hafen um 1840“ im Maßstab 1:5000 von W. Albrecht 1898 (Hamburg-Museum, Foto am 13.7.2017)	239
Abbildung 149: Hafenstädte: Modell "Hafenanlagen in Hamburg und Altona" im Maßstab 1:1000 von W. Albrecht bis 1900, Inv.-Nr. 1921, 115 (Hamburg-Museum, Foto am 13.7.2017.....	239
Abbildung 150: Geplante Stadt: Stadtmodell 1950-1975, Leihgabe der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. „Das Arbeitsmodell illustriert die Aufbaupläne der Hamburger Baubehörde von 1950 und 1960 sowie den Stadtentwicklungsplan von 1970.“ (Ausstellungstext; Hamburg-Museum, Foto vom 13.7.2017)	240
Abbildung 151: Geplante Innenstadt: Stadtmodell 1950-1975: Innenstadt, Leihgabe der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt: "Das Arbeitsmodell illustriert die Aufbaupläne der Hamburger Baubehörde von 1950 und 1960 sowie den Stadtentwicklungsplan von 1970.“ (Ausstellungstext, Hamburg-Museum, Foto vom 13.7.2017)	241
Abbildung 152: Begrenzter Überblick: Satellitenaufnahme "Die Metropole aus dem Weltraum" zu Beginn des 21. Jahrhunderts (Hamburg-Museum, Foto vom 13.7.2017).....	242
Abbildung 153: „Natürliches“ Wachstum? Schaukasten "Groß-Hamburg" (Hamburg-Museum, Foto am 14.7.2017).....	245
Abbildung 154: Stadt nördlich der Elbe: Schaukasten "Die Moderne Metropole" (Hamburg-Museum, Foto am 14.7.2017).....	247
Abbildung 155: Eng gesteckte Grenzen: Relief im Raum "An den Grenzen des Wachstums" (Hamburg-Museum, Foto vom 14.7.2017)	249
Abbildung 156: Arbeitsbereich einer Behörde: Stadtmodell in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen: Aufsicht aus dem Eingangsbereich (Stadtmodell, Foto am 10.7.2017).....	250

Abbildung 157: Selbstdarstellung der Behörde: Schaukasten mit Bildern der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und Modell der Umgebung des Bauwerkes (Stadtmodell, Foto am 10.7.2017).....	252
Abbildung 158: Arbeitsbereiche Innenstadt und Modell-Stadtteil: Modell von Wilhelmsburg, Stadtmodell und Ausstellung zu Kirchdorf-Süd in Aufsicht aus dem Eingangsbereich (Stadtmodell, Foto am 10.7.2017)	252
Abbildung 159: Vergleichbar mit Lohbrügge-Nord? Titelplakat der Ausstellung "Die Moderne siegt im Laubengang" zu Kirchdorf-Süd der Geschichtswerkstatt Wilhelmsburg (Stadtmodell, Foto am 10.7.2017).....	252
Abbildung 160: Vergleichbar mit Lohbrügge-Nord? Ausstellung "Die Moderne siegt im Laubengang" zu Kirchdorf-Süd hinter dem (Innen)Stadtmodell (Stadtmodell, Foto am 10.7.2017)	252
Abbildung 161: Schilder vor dem Museum für Bergedorf und die Vierlande am 11.7.2017	255
Abbildung 162: Bergedorf im Zentrum: Schild "Kultur entdecken - Kultur erleben!" mit Kartenansichten vor dem Museum für Bergedorf und die Vierlande am 11.7.2017	255
Abbildung 163: Historische Stadt: Modell "Bergedorf um 1600" (Museum für Bergedorf und die Vierlande, Foto am 11.7.2017)	256
Abbildung 164: Historische Stadt: Modell "Bergedorf um 1600" Aufsicht (Museum für Bergedorf und die Vierlande, Foto am 11.7.2017)	256
Abbildung 165: Im Zwischenraum: Raum "Hoch hinaus" in der Ausstellung "Ansichtssache" (Museum für Bergedorf und die Vierlande, Foto am 11.7.2017)	257
Abbildung 166: Ausstellung "Ansichtssache" Raum "Zum Wohle!" in Laufrichtung (Museum für Bergedorf und die Vierlande, Foto am 11.7.2017)	259
Abbildung 167: Ausstellung "Ansichtssache" Raum "Zum Wohle" im Rückblick (Museum für Bergedorf und die Vierlande, Foto am 11.7.2017)	259
Abbildung 168: Mit im Bilde: Gastwirtschaften in Lohbrügge und Sande im Raum "Zum Wohle" in der Ausstellung "Ansichtssache" (Museum für Bergedorf und die Vierlande, Foto am 11.7.2017).....	260
Abbildung 169: Geschichtstafel vor der Schule Leuschnerstraße am 3.6.2013	264
Abbildung 170: Prozess der Verkleidung mit Wärmedämmung im Harnackring am 17.4.2014	267
Abbildung 171: Kopf der Vereinszeitschrift "Der Lohbrügger" des Bürgervereins Lohbrügge e.V., Ausgabe Juli/August 2015	270
Abbildung 172: Header der Internetseite und Kopf der Stadtteilzeitung Lohbrügge (Quelle: Lawaetz-Stiftung), inzwischen verwendet vom Stadtteilverein Lohbrügge	271
Abbildung 173: Früherer Header der Internetseite des Stadtteilbüros (Quelle: Lawaetz-Stiftung)	274

Alle nicht anderweitig gekennzeichneten Fotoaufnahmen sind von der Verfasserin erstellt. In den Fällen, wo die Rechteinhaber Dateien zur Verfügung gestellt haben, ist von Quellen die Rede, ansonsten von Zitaten. Auch für die Zitate wurden wenn erforderlich die Rechte eingeholt. In einigen wenigen Fällen war es jedoch trotz intensiver Recherche nicht möglich, Rechteinhaber_innen zu ermitteln. Bisher nicht ermittelte Rechteinhaber_innen werden gebeten, sich mit der Verfasserin in Verbindung zu setzen.