

### Die neue urbane Waterfront - ein Stadtteil für alle? Eine Analyse der sozialen Dimension der Hafenvitalisierung anhand des Beispiels Norra Älvstranden in Göteborg

Hahn, Christoph

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hahn, C. (2010). Die neue urbane Waterfront - ein Stadtteil für alle? Eine Analyse der sozialen Dimension der Hafenvitalisierung anhand des Beispiels Norra Älvstranden in Göteborg. *Europa Regional*, 17.2009(1), 25-33. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-47853-6>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

#### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

# Die neue urbane Waterfront – ein Stadtteil für alle?

Eine Analyse der sozialen Dimension der Hafenrevitalisierung anhand des Beispiels Norra Älvstranden in Göteborg.

CHRISTOPH HAHN

---

## Zusammenfassung

Durch die Hafenrevitalisierung entstehen entlang der städtischen Ufer neue, luxuriöse Quartiere für die jungen, wohlhabenden und kinderlosen *Urbaniten* – so, oder vergleichbar, ließe sich das vielfach vorherrschende Image der neuen urbanen Waterfront wohl trefflich zusammenfassen. Wie die Analyse der Sozialstruktur und Lebensstile in Norra Älvstranden, einem revitalisierten Hafen- und Werftgelände im schwedischen Göteborg, aber zeigt, trifft diese Einschätzung keinesfalls auf alle neuen Stadtteile in wassernahe Lage zu. Denn in Norra Älvstranden wohnen rund 20 Jahre nach dem Beginn der Revitalisierung die unterschiedlichsten Bevölkerungsgruppen. Auch wenn Norra Älvstranden (noch) kein Stadtteil für alle ist, so weisen die Untersuchungsergebnisse gemeinsam mit den Erkenntnissen anderer Fallstudien dennoch darauf hin, dass sich die neue urbane Waterfront weltweit wesentlich vielfältiger präsentiert, als sie auf den ersten Blick erscheinen mag.

*Hafenrevitalisierung, Sozialstrukturanalyse, Lebensstil, Göteborg, Schweden*

## Abstract

### The new urban Waterfront district – a borough for all?

Analysis of the social dimension in the harbour revitalisation on the example Norra Älvstranden, Göteborg

By converting former harbour areas along the urban shorelines, new, luxurious quarters for the young, well-off and childless *urbanites* come into existence – this statement could summarize the predominant image of the new urban waterfront. But as the analysis of the social structure in Norra Älvstranden, a converted harbour and shipyard area in Gothenburg (Sweden), will show, this categorisation does not apply to all waterside locations. After 20 years of reshaping Norra Älvstranden the area is inhabited by people of different social and economic statuses and a variety of lifestyles. Although Norra Älvstranden can, as of yet, not be called a district for everyone, the presented findings as well as indications gained by further case studies suggest that the new urban waterfront around the globe is a far more diverse environment than it might appear to be at first glance.

*Harbour revitalization, social structure analysis, lifestyle, Gothenburg/Göteborg, Sweden*

## Einleitung

Das Phänomen der Hafenrevitalisierung wird mittlerweile seit mehreren Jahrzehnten von der Geographie wissenschaftlich begleitet. Dennoch sind die Prozesse bei weitem noch nicht umfassend analysiert, ist das perfekte Buch zum Thema Hafenrevitalisierung noch nicht geschrieben (SCHUBERT 2007, S. 34). Grund für diese Annahme ist unter anderem, dass in der wissenschaftlichen Diskussion der Hafenrevitalisierung bislang eine entscheidende Perspektive stark vernachlässigt wurde: Detaillierte Untersuchungen zur sozialen Dimension der Hafenrevitalisierung, wie etwa die Analyse der Bevölkerungsstruktur in den neuen Stadtteilen, liegen kaum vor (HOYLE 2000, S. 225; SCHUBERT 2007, S. 33). Dies erscheint umso erstaunlicher, als in der Öffentlichkeit Konflikte um die Verdrängung und den Ausschluss bestimmter Bevölkerungsgruppen als Folge der Neugestaltung von Uferbereichen immer wieder thematisiert werden

(vgl. DER TAGESSPIEGEL 2007; HAMBURGER MORGENPOST 2010; KÖLNER STADTANZEIGER 2010). SCHUBERT (2007, S. 34) fordert daher, die sozialen Konsequenzen der Projekte stärker zu berücksichtigen, da diese eine wesentliche Komponente der ganzheitlichen Betrachtung von Revitalisierungsprojekten darstellen. Weitere Schwierigkeiten für eine umfassende Analyse ergeben sich laut LAFRENZ und SCHUBERT (2000, S. 222) und HOYLE (2000, S. 231) auch bei der wünschenswerten Evaluation der Maßnahmen: Wegen oft nur unklar formulierter Planungsziele sind die Bewertungsmaßstäbe für eine Erfolgskontrolle nur schwer zu definieren.

Der vorliegende Beitrag versucht, diese Desiderata aufzugreifen und zum Schließen der Forschungslücke beizutragen. Am Beispiel *Norra Älvstranden* in Göteborg wird zunächst der Frage nachgegangen, wie sich die Bevölkerung an der revitalisierten Waterfront zusammensetzt: Leben hier, wie das

vorherrschende Image suggeriert, ganz überwiegend junge, kinderlose Haushalte mit einem guten Einkommen? Oder ist die Realität in den neuen Stadtteilen viel bunter und heterogener als angenommen? Die Ergebnisse dieser Sozialstrukturanalyse bilden in einem zweiten Schritt die Grundlage für die Bewertung, ob und inwieweit der Prozess der Hafenrevitalisierung als erfolgreich angesehen werden kann.

Zwei Gründe rechtfertigen die Wahl Norra Älvstrandens als Untersuchungsraum für eine Antwort auf diese Fragen: Zum einen hat das Stadtplanungsamt Göteborg (schwed.: Göteborgs Stadsbyggnadskontor) das klare Ziel formuliert, auf dem ehemaligen Hafen- und Werftgelände einen „Stadtteil für alle“ zu entwickeln (PRIEBIS 1993, S. 154). Diese außergewöhnlich präzise Zielvorgabe liefert eindeutige Kriterien für die gewünschte Erfolgskontrolle. Zweiter Grund für die Analyse Norra Älvstrandens ist, dass die Hafenrevitalisierung

in Göteborg in der Fachliteratur als Paradebeispiel gilt, bei dem es aufgrund verschiedenster Rahmenbedingungen gelungen ist, die Pläne zur Neunutzung des Areals schnell und effizient zu verwirklichen (PRIEBIS 2000, S. 263). Somit scheint in Göteborg die Chance besonders groß, dass tatsächlich auch ein Stadtteil für alle entsteht und das dominierende Image der Waterfront am ehesten hier präzisiert beziehungsweise revidiert werden kann.

Zunächst jedoch stellen die beiden folgenden Abschnitte kurz das Phänomen der Hafenrevitalisierung und das Fallbeispiel Norra Älvstranden in Göteborg vor. Darauf aufbauend wird im Anschluss die Sozialstruktur in dem neuen Wohnquartier ausführlich beschrieben und analysiert. Den Abschluss des Beitrags bildet die Evaluation sowohl der Revitalisierungsmaßnahmen in Norra Älvstranden als auch des oft gezeichneten Bildes der neuen Waterfront.

### Hafenrevitalisierung – ein weltweites Phänomen

Seit den 1960er Jahren sind weltweit in zunehmenden Maße Vorhaben zur Neunutzung ehemaliger Hafensareale zu beobachten. Ausgehend von den ersten Projekten in Nordamerika – wie etwa in Boston, Baltimore oder San Francisco – breitete sich das Phänomen der Hafenrevitalisierung innerhalb weniger Jahrzehnte auf alle Kontinente aus (HOYLE 2000, S. 224). Die Hintergründe für diese Entwicklung sind äußerst vielfältig und komplex (vgl. Abb. 1). So bedingte in den 1960er und 70er Jahren zunächst eine Reihe von weltwirtschaftlichen Umbrüchen (z.B. die Einführung des Containers als Umschlageneinheit, die Ölkrise und die wachsende Konkurrenz im Schiffbau aus Ostasien) in vielen Hafenstädten der westlichen Industrieländer eine *Suburbanisierung großer Teile der maritimen Industrie*: Häfen und Werften wurden aus den beengten innenstadtnahen Bereichen zu großen Terminals und Umschlagflächen mit optimaler Verkehrsanbindung außerhalb der Stadtzentren verlagert (vgl. DEECKE 2007; HOYLE 2000; SCHUBERT 2002). Nachdem die alten Areale brach gefallen waren, dauerte es einige Jahre, ehe die Hafen- und Uferzonen ins Blickfeld von Investoren, Öffentlichkeit und Stadtplanung rückten, wodurch eine Wiedernutzung dieser Flächen initiiert werden konnte (HOYLE 2000, S. 223; SCHUBERT 2007, S. 15ff.).

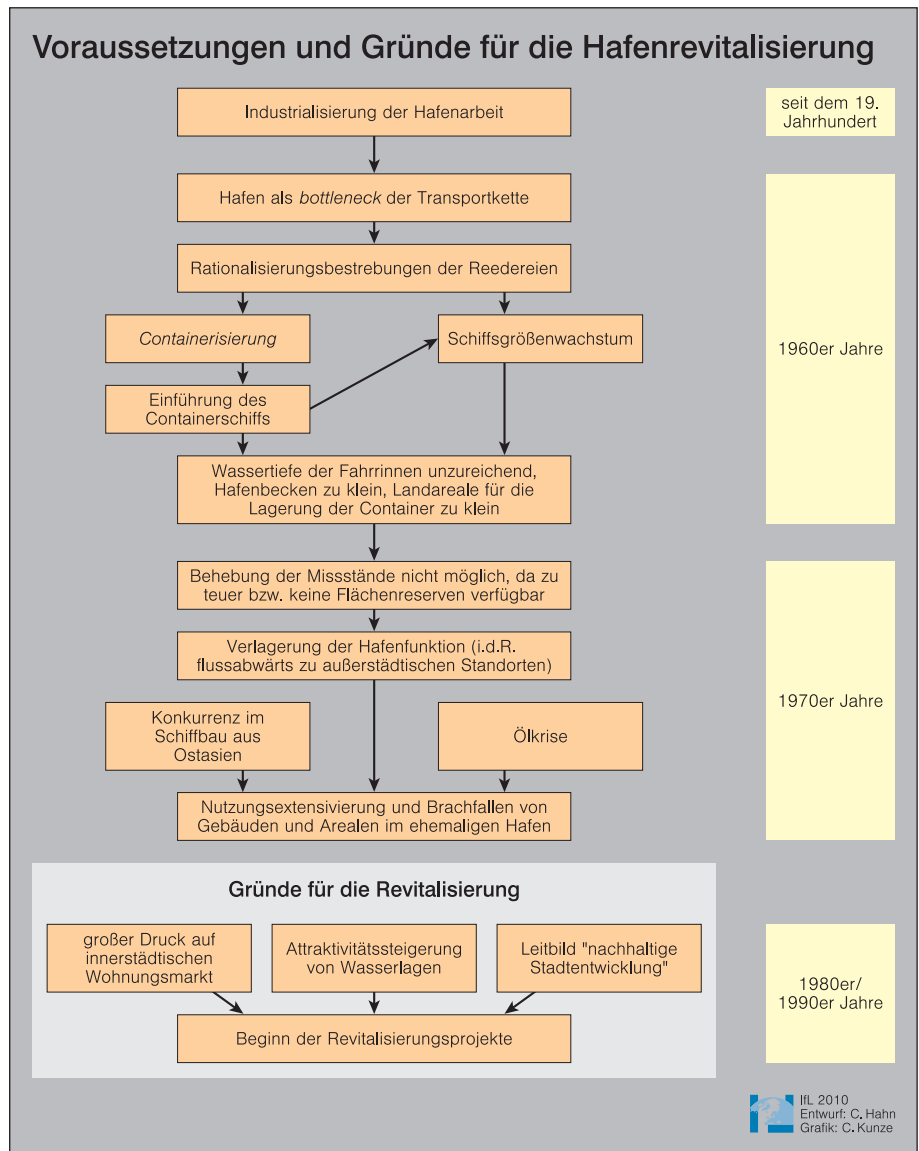


Abb. 1: Voraussetzungen und Gründe für die Hafenrevitalisierung  
Quelle: eigene Darstellung

Die ersten Projekte legten großen Wert auf eine funktionale Mischung mit dem Ziel, die Innenstädte wieder zu beleben (SCHUBERT 2002, S. 49). So wurden Freizeit- und Tourismuseinrichtungen mit hochwertigen Büro- und Wohnstandorten kombiniert. Später wandten sich Planer und Investoren von einer behutsamen Aufwertung der Brachflächen ab: Die Vorhaben der 1970er und 80er Jahre beschreibt SCHUBERT (2002, S. 49) als „Überdimensionierung und Einheitsbrei an der Uferzone“. Interessanterweise sind es mit den London Docklands und Darling Harbour/Ultimo Pyrmont in Sydney zwei Projekte dieser Phase, die vielfach spontan mit dem Begriff der Hafenrevitalisierung assoziiert werden und ihm so ein glitzerndes, luxuriöses Image verleihen (PRIEBIS 1998, S. 16; ZEHNER 2008, S. 271). Darüber hinaus bildet diese Assoziation die Grundla-

ge für die in der Einleitung angedeutete Wahrnehmung der Waterfront als einen Wohnstandort für wohlhabende, kinderlose Haushalte. Ein Großteil der Bewohner von Darling Harbour/Ultimo Pyrmont etwa ist zwischen 25 und 35 Jahre alt, die häufigste Haushaltsform ist die der *Dinks* – double income no kids (FORSTER 2004, S. 117; WAITT 2004, S. 26). Auch in den London Docklands dominieren kinderlose Haushalte, der teure Wohnraum trägt noch zusätzlich zur sozialen Entmischung bei (PRIEBIS 1998, S. 16; ZEHNER 2008, S. 278f.).

Neben den genannten Projekten sind im Laufe der Zeit aber auch Revitalisierungsvorhaben in kleineren Städten initiiert worden (HOYLE 2000, S. 224). In Europa sind in diesem Zusammenhang etwa Amsterdam, Rotterdam, Göteborg, Genua, Lyon oder Gdansk zu nennen (SCHUBERT 2002, S. 49f.; TÖLLE 2005). Im

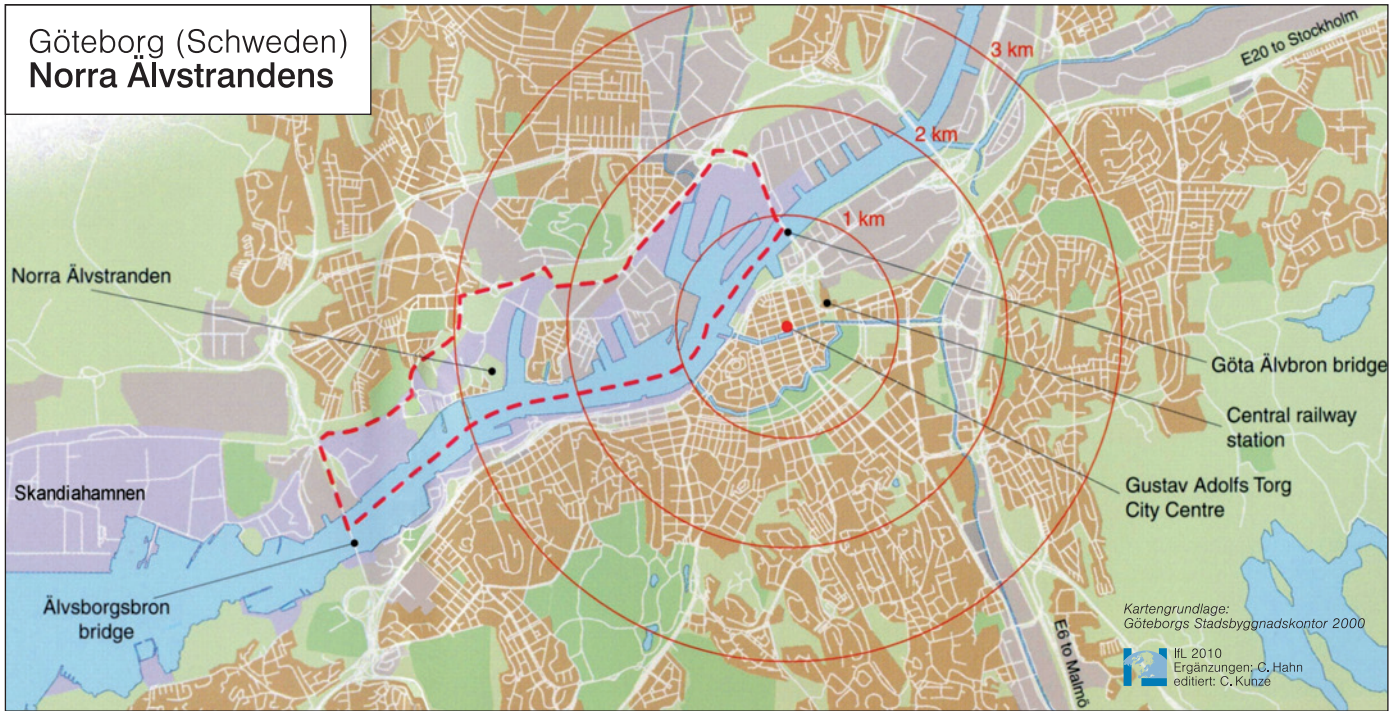


Abb. 2: Lage Norra Älvstrandens in Göteborg  
 Quelle: GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR 2000, S. 2f. (leicht ergänzt)

Folgendes zeigt das Beispiel Göteborg, dass sich die Hafenrevitalisierung in Städten dieser Größenordnung durchaus von den schillernden Projekten unterscheidet.

### Norra Älvstranden – vom Hafen- und Werftgelände zum multifunktionalen Stadtteil

Die Stadt Göteborg galt seit ihrer Gründung 1621, insbesondere aber seitdem die in der Stadt ansässige Schwedische Ostindien-Kompanie ab dem 18. Jahrhundert den Seehandel mit China und anderen Staaten Asiens organisierte, als eines der europäischen Zentren der Seefahrt (BOHLIN 2005, S. 8; GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR 2001, S. 2). Diesen Status konnte Göteborg bis weit ins 20. Jahrhundert hinein erhalten und sogar ausbauen: Noch zur Mitte der 1970er Jahre galt Göteborg als die größte Schiffbaustadt der Welt, was sich durch den Ölpreisschock und die wachsende Konkurrenz aus Fernost jedoch rasch ändern sollte. Bereits 1979 schloss mit der *Eriksberg-Werft* die letzte Werft zum Schiffneubau am Nordufer des Göta Älv – schwed.: Norra Älvstranden (PRIEBIS 1993, S. 148f.). Der Niedergang eines der bedeutendsten Wirtschaftszweige der Region war mit dem Verlust von 15.000 bis 20.000 Arbeitsplätzen verbunden (GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR 2001, S. 8). In den ersten Jahren nach dem Einschnitt hatte somit das Schaffen

neuer Arbeitsmöglichkeiten in Norra Älvstranden höchste Priorität. Der Bau von Wohnungen in dem Gebiet wurde aber auch wegen des in Göteborg existierenden Wohnungsüberhangs in Folge des schwedischen *miljonprogrammet* – einem landesweiten Programm, mit dem zwischen 1965 und 1974 eine Million Wohnungen gebaut werden sollten – zunächst nicht weiter verfolgt (GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR 2001, S. 14).

So dauerte es bis Ende der 1980er Jahre, ehe auf dem ca. 250 Hektar großen, im Zentrum Göteborgs gelegenen Areal (vgl. Abb. 2) eine umfassende, auf verschiedene Schwerpunkte und Funktionen ausgerichtete Revitalisierung einsetzen konnte.

Wesentliche Bestandteile des Planungsansatzes waren die Vision der *goda staden* (etwa: die gute, freundliche, lebenswerte Stadt) und das Einbinden der lokalen Bevölkerung (GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR 1989, Förord). Norra Älvstranden „should be a vibrant city that would not be similar to the London Docklands“ (GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR 2001, S. 24). Der dem deutschen Flächennutzungsplan vergleichbare *översiktsplan* sieht deshalb für den Bereich Wohnen eine breitgefächerte Alters- und Sozialstruktur vor (GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR 1989, S. 25). Darüber hinaus sollen die weiter nördlich gelegenen Stadtteile Hisingens (als Hisingen wird der gesamte Stadtbe-

reich Göteborgs nördlich des Göta Älv bezeichnet), die jahrzehntlang durch die Barriere aus Häfen und Werften von der City abgeschnitten waren, wieder an die Stadtteile südlich des Flusslaufs angebunden werden (JORDAAN et al. 2003, S. iii; PRIEBIS 1992, S. 647).

Rund 20 Jahre nach Inkrafttreten des übersichtsplans und nach Fertigstellen eines Großteils der Wohnungen in Norra Älvstranden soll in den folgenden Kapiteln die Frage beantwortet werden, ob die Ziele der Stadtverwaltung für die Revitalisierung erreicht wurden: Ist Göteborgs neue Waterfront ein Stadtteil für alle?

### Analyse der Sozialstruktur in Norra Älvstranden

Aufgrund des tiefgreifenden Wandels innerhalb der westlichen Industriegesellschaften während der letzten Jahrzehnte (z.B. Individualisierung, Pluralisierung, wachsender Wohlstand und Ausbau sozialer Sicherungssysteme) hat sich auch die Beschreibung der Sozialstruktur geändert. In den Gesellschaftswissenschaften rückt in diesem Zusammenhang seit einiger Zeit vermehrt der Lebensstil von Personen in den Mittelpunkt der Betrachtung (vgl. HÖRNING et al. 1996; MICHAÏLOW 1994). Verschiedene Lebensstile dienen in Zeiten, in denen die in der klassischen Sozialstrukturanalyse untersuchten sozio-ökonomischen Kriterien an Bedeutung zu verlieren schei-

nen, als neues Unterscheidungsmerkmal (MICHAILOW 1996, S. 71; SCHROTH 1999, S. 49ff.). Mit dem Ziel, die Bevölkerungsstruktur möglichst umfassend zu ermitteln, sind die sozialstatistischen Merkmale aber nicht vollständig zu vernachlässigen – wie auch im Verlauf dieses Kapitels deutlich wird (LÜDTKE 1996). Vielmehr scheint die kombinierte Analyse der sozio-ökonomischen Struktur und der Lebensstile äußerst vielversprechend (LÜDTKE 1996, S. 141f.; MÖRCK 1997, S. 10; NIKULA 1998, S. 36f.).

Vor diesem Hintergrund basiert die folgende Sozialstrukturanalyse auf einer verknüpften Betrachtung von sozialstatistischen Merkmalen und den Lebensstilen der Bewohner Norra Älvstrandens. Dazu präsentiert dieses Kapitel die Ergebnisse einer Feldstudie, die der Autor zwischen April und Juli 2008 in Norra Älvstranden durchgeführt hat. Während dieser Zeit konnten anhand einer standardisierten schriftlichen Haushaltsbefragung von 496 Personen (Grundgesamtheit 3920 Personen) sozialstatistische Daten erhoben werden. Darüber hinaus wurden mit der Befragung von 397 volljährigen Bewohnern (jeweils dem ältesten und jüngsten, volljährigen Haushaltsmitglied; Grundgesamtheit 3539 Bewohner) Merkmale ermittelt, die zur Identifikation des Lebensstils der Bewohner dienen.

Entsprechend der Zielsetzung dieses Beitrags, sowohl den Erfolg der Revitalisierungsmaßnahmen in Norra Älvstranden als auch das weit verbreitete Bild der neuen Waterfront zu evaluieren, werden – sofern die entsprechenden Daten der amtlichen Statistik vorliegen – ergänzend zur Analyse der Bevölkerungsstruktur Vergleiche zur gesamten Kommune Göteborgs und zu Hisingen, beziehungsweise zum oben skizzierten Image des Wohnens am Wasser, vorgestellt.

### Sozialstatistische Merkmale

Abbildung 3 zeigt die Altersstruktur von Norra Älvstranden und von den beiden Referenzräumen. Während sich der Altersaufbau der Bevölkerung von Göteborg und Hisingen stark ähnelt, leben in Norra Älvstranden vergleichsweise weniger Kinder, dafür aber eine größere Zahl erwerbsfähiger Personen. Der Familienlebenszyklus bietet eine Erklärung für diese Unterschiede, da die so genannte *schrumpfende Familie* (die Elterngeneration nach dem Auszug der

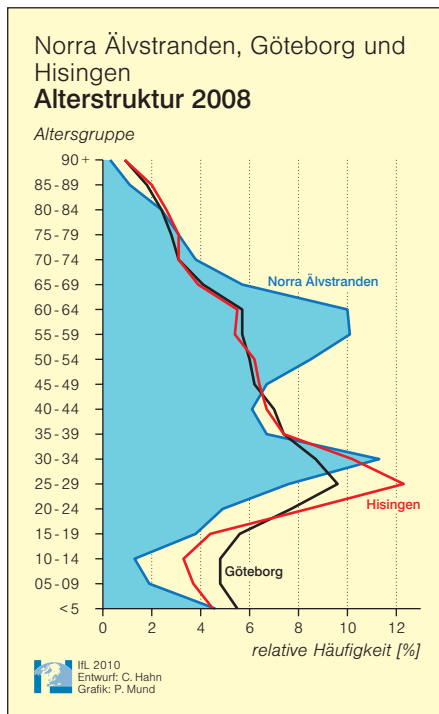


Abb. 3: Altersstruktur in Norra Älvstranden, Göteborg und Hisingen (2008)  
Quelle: GÖTEBORGS STAD 2009

Kinder) im Allgemeinen innenstadtnahe Wohnpräferenzen nennt (BÄHR 2004, S. 107). Damit ist Norra Älvstranden aufgrund seiner Lage im Zentrum der Stadt besonders für diese Altersgruppe attraktiv, was sich im überdurchschnittlich hohen Anteil der 50- bis 64-Jährigen in dem Gebiet widerspiegelt (vgl. GÖTEBORGS POSTEN 2005b; MÖRCK 1997, S. 218f.).

Insgesamt ist Norra Älvstranden aber trotz der Unterschiede zur gesamten Kommune Göteborg durch eine relativ ausgeglichene Altersstruktur geprägt. Insbesondere eine Dominanz der jungen Erwachsenen, wie für Darling Harbour/Ultimo-Pyrmont in Sydney dokumentiert, ist in Norra Älvstranden nicht gegeben.

Der Anteil der verschiedenen Haus-

haltsformen in Norra Älvstranden scheint hingegen mit dem oben skizzierten Image von Wohngebieten an der Waterfront überein zu stimmen: Einem großen Anteil an kinderlosen Haushalten (67 %) stehen nur wenige Familienhaushalte gegenüber (vgl. Abb. 4). Ein Vergleich mit der gesamten Kommune Göteborg korrigiert jedoch diesen Eindruck. In Norra Älvstranden liegt der Anteil an Haushalten, in denen mindestens ein minderjähriges Kind lebt, mit 24,8 % auf dem gleichen Niveau wie in Göteborg – 24,9 % Ende 2007 (GÖTEBORGS STAD 2009).

Ein weiterer wichtiger Indikator zur Deskription der Sozialstruktur Norra

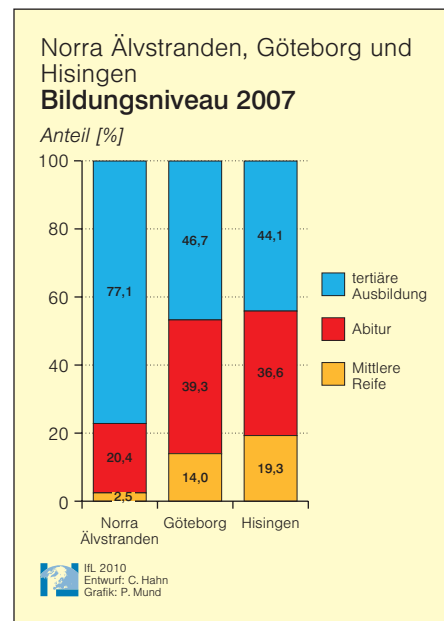


Abb. 5: Bildungsniveau der Bewohner in Norra Älvstranden, Göteborg und Hisingen (2007)  
Quelle: GÖTEBORGS STAD 2009

Älvstrandens ist das Ausbildungsniveau der Bewohner. Abbildung 5 macht deutlich, dass die Bevölkerung des ehemaligen Hafen- und Werftareals wesentlich

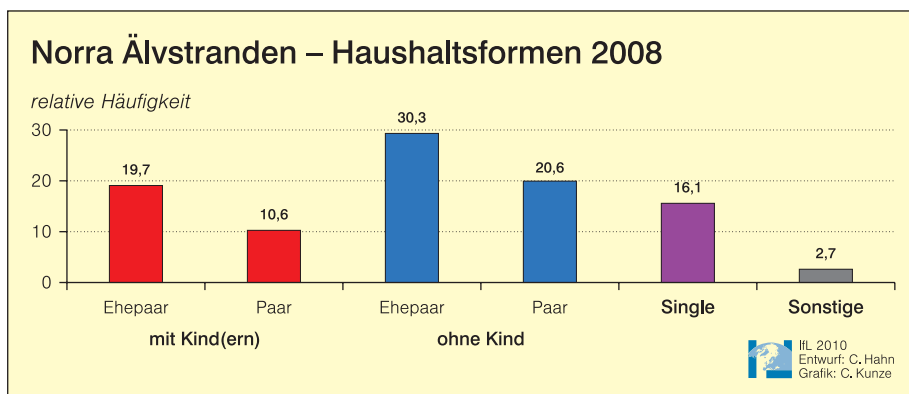


Abb. 4: Haushaltsformen in Norra Älvstranden (2008)  
Quelle: eigene Erhebung

Norra Älvstranden, Göteborg und Hisingen  
**Beschäftigung, Arbeitslosigkeit und Einkommen 2007/08**

	Beschäftigungsquote 2007 [%]	Arbeitslosenquote 2008 [%]	Einkommen/Person 2007 [SEK]
Norra Älvstranden	90,7	0,3	375 658
Göteborg	73,7	3,0	265 000
Hisingen	70,9	3,6	231 715

besser ausgebildet ist als die Einwohner Hisingens und der gesamten Kommune Göteborg. Insbesondere ist in Norra Älvstranden der Anteil an Bewohnern erheblich höher, die einen tertiären Bildungsabschluss erworben – also eine Berufsausbildung oder einen Hochschulbesuch erfolgreich absolviert – haben.

Dieses hohe Ausbildungsniveau kann als ein entscheidender Grund für die ebenfalls überdurchschnittlich hohe Beschäftigungsquote und deutlich niedrigere Arbeitslosenquote in dem neuen Stadtteil angesehen werden (vgl. Tab. 1). Doch in Norra Älvstranden ist nicht nur ein größerer Prozentsatz der Bevölke-

Kommunikation, Hotel und Gaststätten sowie Haushaltsdienstleistungen), wesentlich schwächer vertreten sind als in Göteborg. Auch bei dieser Verteilung wird also das unterschiedliche Ausbildungsniveau der verschiedenen Bewohnergruppen widerspiegelt.

Da für hochqualifizierte Dienstleistungen in der Regel höhere Gehälter gezahlt werden als etwa in den Bereichen Hotel und Gaststätten oder Handel und Gewerbe, lässt sich auch die Einkommensverteilung mit den genannten sozialstatistischen Merkmalen erklären. Abbildung 6 zeigt die Streuung des monatlich zur Verfügung stehenden Haushaltseinkommens in Norra Älvstranden. Da mehr als die Hälfte der Haushalte in dem ehemaligen Hafen- und Werftgelände im Monat über 30.000 bis 59.999 SEK (umgerechnet etwa 2.900 bis 5.800 €) verfügen, wirkt der Stadtteil auf den ersten Blick wie ein Wohngebiet für die Mittelschicht. Dieser Eindruck ist jedoch zu revidieren, sobald das Einkommen in Relation zur gesamten Kommune Göteborg und zu Hisingen gesetzt wird (vgl. Tab. 1). Das durchschnittliche jährliche Einkommen pro Person liegt in Norra

Tab. 1: Beschäftigungs- und Arbeitslosenquote sowie Einkommen pro Person und Jahr in Norra Älvstranden, Göteborg und Hisingen  
 Quelle: GÖTEBORGS STAD 2009

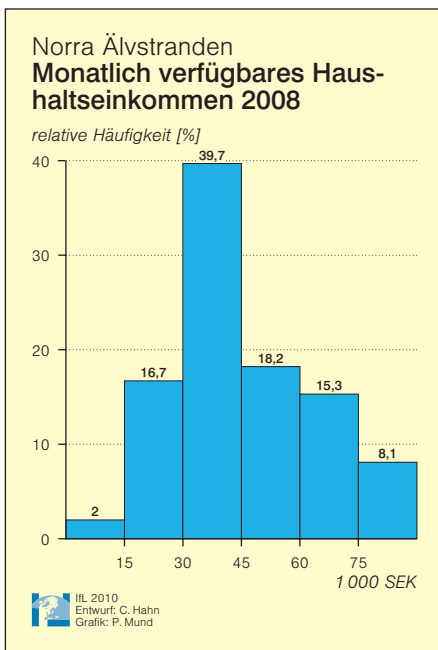


Abb. 6: Monatlich verfügbares Haushaltseinkommen in Norra Älvstranden (2008)  
 Quelle: eigene Erhebung

rung berufstätig als in den anderen Gebieten; Unterschiede bestehen auch hinsichtlich der Branchenzugehörigkeit der Arbeitskräfte. Die Bewohner des neuen Quartiers arbeiten überwiegend im Bereich Finanzdienstleistungen und unternehmensbezogene Dienstleistungen, wohingegen Branchen, in denen geringer qualifizierte Beschäftigte arbeiten (z.B. Handel und Gewerbe, Transport und

Älvstranden wesentlich höher als in den beiden Referenzräumen. Das Quartier zählt somit zu den wohlhabendsten in Göteborg.

Die Dominanz der vermögenden Haushalte in Norra Älvstranden lässt sich zumindest teilweise damit erklären, dass die Wohnungspreise mit zu den teuersten in Göteborg gehören (vgl. Tab. 2). Dabei hat sich der Preis für Eigentumswohnungen in dem neuen Stadtteil innerhalb kürzester Zeit verdoppelt (GÖTEBORGS POSTEN 2005b). Norra Älvstranden kommt somit für die weniger finanzkräftigen Bevölkerungsteile als Wohnstandort oftmals nicht in Betracht.

**Lebensstile in Norra Älvstranden**

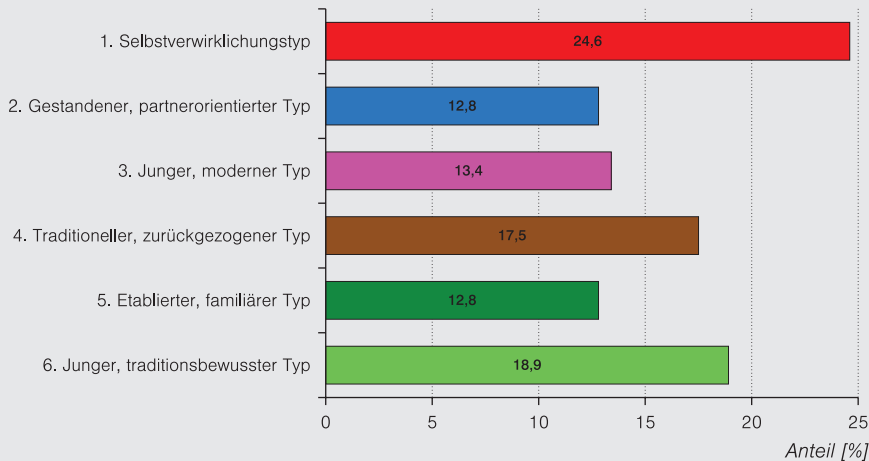
Der Lebensstil ist, wie oben bereits angedeutet, eine Form der Selbstpräsentation, mit der ein Individuum seine Zugehörigkeit zu einem sozialen Milieu ausdrückt (FUCHS-HEINRITZ et al. 2007, S. 389). Damit steht der Begriff des Lebensstils gleichzeitig sowohl für eine selbstbestimmte individuelle als auch für eine kollektive Gestaltung des alltäglichen Lebens (RITTER 1996, S. 54). Da sich also durch den Lebensstil individuelle Merkmale zu Gruppenmerkmalen zusammenfassen lassen, ermöglicht die Analyse der Lebensstile in Norra Älvstranden eine weitere Schwerpunktsetzung bei der Untersuchung der sozialen Zusammensetzung des Wohngebiets. In Anlehnung an LÜDTKE (1996, S. 141ff.) und SCHNEIDER und SPELLERBERG (1999, S. 95f.) werden dazu Merkmale der Performanz (z.B. Freizeitgestaltung und Wohnungseinrichtung) und Merkmale der Lage (z.B. Alter, monatliches Haushaltseinkommen und Form des Haushalts) untersucht. Aufgrund dieser begrenzten Anzahl an Indikatoren kann die Untersuchung sicherlich kein umfassendes Bild der Lebensstile zeichnen. Dies ist auch nicht beabsichtigt. Vielmehr zielt die Analyse darauf, zusätzlich zu den eher den Handlungsrahmen konstituierenden sozialstatistischen Merkmalen auch Elemente der tatsächlichen Handlungsmus-

Göteborg  
**Durchschnittspreise für Eigentumswohnungen und Mieten 2008/09**

	Eigentumswohnungen 2008 [SEK/m²]	Mieten 2009 [SEK/m²]
Norra Älvstranden	27 646	128,32
Innenstadt (bis 1 km vom Stadtkern entfernt)	31 651	k.A.
äußeres Zentrum (bis 2 km)	32 228	118,42
zentrumnahe Stadtteile (bis 3 km)	23 616	98,05
zentrumferne Stadtteile (bis 3 km)	k.A.	78,71
Hisingen	k.A.	84,57

Tab. 2: Durchschnittspreise für Eigentumswohnungen und Mieten  
 Quelle: ARNESSON 2008; BOPLATS GÖTEBORG 2009

## Lebensstile in Norra Älvstranden 200???



Lebensstil	Eigenschaften
<b>1. Selbstverwirklichungstyp</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 40 bis 45 Jahre</li> <li>• hohes bis sehr hohes Einkommen</li> <li>• kinderlose Ehepaare</li> <li>• häufiges Sport treiben und Ausgehen, häufiger Besuch kultureller Veranstaltungen</li> <li>• luxuriöse, exklusive Möbel</li> </ul>
<b>2. Gestandener, partnerorientierter Typ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 40 bis 45 Jahre</li> <li>• mittleres Einkommen</li> <li>• kinderlose Ehepaare</li> <li>• häufiges Entspannen und häufiger Besuch kultureller Veranstaltungen</li> <li>• normale, unauffällige Möbel</li> </ul>
<b>3. Junger, moderner Typ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 18 bis 40 Jahre</li> <li>• mittleres Einkommen</li> <li>• kinderlose Paare und Singles</li> <li>• häufiges Ausgehen und Sport treiben</li> <li>• normale, unauffällige Möbel</li> </ul>
<b>4. Traditioneller, zurückgezogener Typ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 65 Jahre und älter</li> <li>• niedriges Einkommen</li> <li>• kinderlose Paare und Singles</li> <li>• häufiges Entspannen und häufiger Besuch kultureller Veranstaltungen</li> <li>• luxuriöse, exklusive Möbel (hierzu zählen auch Antiquitäten)</li> </ul>
<b>5. Etablierter, familiärer Typ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 40 bis 65 Jahre</li> <li>• hohes Einkommen</li> <li>• Ehepaare mit Kind(ern)</li> <li>• vielfältiges Freizeitverhalten</li> <li>• normale, unauffällige Möbel</li> </ul>
<b>6. Junger, traditionsbewusster Typ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 18 bis 40 Jahre</li> <li>• mittleres Einkommen</li> <li>• (Ehe-)Paare mit Kind(ern)</li> <li>• häufiges Treffen mit Freunden und Bekannten, Entspannen und häufiger Besuch kultureller Veranstaltungen</li> <li>• normale, unauffällige Möbel</li> </ul>

IFL 2010  
Entwurf: C. Hahn  
Grafik: C. Kunze

Abb. 7: Lebensstile in Norra Älvstranden  
Quelle: eigene Erhebung

ter oder der Lebensführung für die Beschreibung der Bevölkerungsstruktur in Norra Älvstranden zu verwenden.

Mit den fünf genannten Variablen wird eine Two-Step-Clusteranalyse durchgeführt. Als Ergebnis dieser Gruppenbildung können sechs Lebensstile identifiziert werden, die in Norra Älvstranden anzutreffen sind (vgl. Abb. 7). Da zwischen den einzelnen Gruppen

deutliche Unterschiede hinsichtlich der jeweiligen Variablenausprägungen bestehen, kann die Bevölkerung von Norra Älvstranden insgesamt als durchaus heterogen charakterisiert werden.

Der prozentual größte Teil der Bewohner lässt sich als Selbstverwirklichungstyp beschreiben. Sofern er Kinder hat, haben diese den Haushalt der Eltern bereits verlassen und sind für sich

selbst verantwortlich. Durch sein hohes Einkommen kann der Selbstverwirklichungstyp somit ein aufwändigeres, exklusiveres Leben führen. Daneben steht die Gruppe des jungen, modernen Typen, der entweder Single oder zumindest kinderlos ist. Diese familiären Freiheiten nutzt er zu häufigem Ausgehen und für sportliche Aktivitäten. Zusammen mit dem dritten Lebensstil des gestandenen, partnerorientierten Typen können diese Gruppen als „neue“ Lebensstile bezeichnet werden, die sich als Folge des oben angesprochenen Individualisierungsprozesses der Gesellschaft gebildet haben und die als *Dinks* oder *Yuppies* (young urban professionals) das Bild der neuen urbanen Waterfront prägen.

Ihnen gegenüber stehen in Norra Älvstranden die eher konservativen, auf das Ideal der Familie ausgerichteten Lebensstile 4, 5 und 6. In dieser Gruppe sind, im Unterschied zu den „neuen“ Lebensstilen, alle Alterstufen und Einkommensklassen vertreten. In der Regel leben oder lebten in den entsprechenden Haushalten Kinder, so dass diese Lebensstiltypen ihre Freizeit vielfach im Kreise ihrer Familienangehörigen verbringen.

Eine für revitalisierte Hafengebiete bemerkenswerte Eigenschaft fällt auf, sobald die Anteile der „neuen“ und „konservativen“ Lebensstile miteinander verglichen werden: Denn während in Sydneys Darling Harbour/Ultimo-Pyrmont und in den London Docklands klar die „neuen“ Lebensstile dominieren (vgl. WAITT 2004, S. 26; ZEHNER 2008, S. 279), besteht in Norra Älvstranden ein Gleichgewicht zwischen den beiden Gruppen.

### Ergebnis der Sozialstrukturanalyse

Die Beschreibung und Analyse der Wohnbevölkerung anhand der sozialstatistischen Merkmale und die Identifikation von sechs Lebensstilen haben gezeigt, dass die Zusammensetzung der Bevölkerung hinsichtlich einer Vielzahl von Merkmalen (z.B. Freizeitgestaltung, Altersstruktur und Haushaltsformen) als vielfältig angesehen werden kann. Norra Älvstranden ist in Bezug auf diese Variablen durchaus als ein typischer Stadtteil Göteborgs zu bezeichnen.

Die Gründe dafür liegen unter anderem in dem verfolgten Planungsansatz. Nach anfänglichen Schwierigkeiten bei der Revitalisierung hat die Kommune Göteborg 1996 eine eigens gegründete Entwicklungsgesellschaft mit der Revitalisierung des Gebiets betraut: *Norra*



Foto 1: Einfamilienreihenhausbebauung in Norra Älvstranden  
Foto: Hahn 2008

Älvstranden Utveckling AB (mittlerweile in Älvstranden Utveckling AB umbenannt) wirtschaftet zwar auf eigene Rechnung, ist aber im Besitz der Stadt (JORDAAN et al. 2003, S. 47). Durch diese rechtlichen Rahmenbedingungen sichert



Foto 2: Achtgeschossige Mehrfamilienhäuser in Norra Älvstranden  
Foto: Hahn 2008

sich die Kommune die Möglichkeit, die Entwicklung in Norra Älvstranden steuern zu können. Diese Einflussnahme wird ferner durch den Umstand gewähr-

Foto 3: Appartementwohnungen in Norra Älvstranden  
Foto: Hahn 2008

leistet, dass sich die Entwicklungsgesellschaft jährlich dem Stadtrat gegenüber rechtfertigen muss und ihr jederzeit das Mandat entzogen werden kann (SVENSSON 2008).

Das Ergebnis dieses Verfahrens ist unter anderem, dass die in Norra Älvstranden neu errichteten Wohngebäude hinsichtlich Lage, Zuschnitt und Architektur stark variieren. Neben modernen Apartmentwohnungen direkt am Wasser gibt es auch weniger luxuriös anmutende Wohnkomplexe sowie Einfamilienreihenhäuser mit Gärten (vgl. Fotos 1-3). Mit dieser Mischung und dem Ziel, die Mieten niedrig zu halten (vgl. GÖTEBORGS POSTEN 2005a), versucht die Stadtver-



waltung das Gebiet für breite Teile der Bevölkerung interessant zu machen. Begleitet werden diese Maßnahmen vom Bau mehrerer Kindergärten und Schulen sowie eines Seniorenwohnheims in Norra Älvstranden.

Obwohl die durchaus vielfältige Zusammensetzung der Wohnbevölkerung dem gewählten Vorgehen Recht zu geben scheint, führt es nicht zum Erreichen aller Planungsziele. JORDAAN et al. (2003), aber auch der für Norra Älvstranden verantwortliche Stadtplaner SVENSSON (2008) weisen darauf hin, dass der Gestaltungsspielraum der Kommune letztlich begrenzt ist. Denn für die Revitalisierung ist sie auf das Kapital von Investoren angewiesen und somit zu Zugeständnissen an die Renditeinteressen der Geldgeber gezwungen. Die Wohnungs- und Mietpreise sind dementsprechend hoch und wirken selektiv. Der Zugang zu dem neuen Stadtteil steht somit vorwiegend gut ausgebildeten Personen mit mittleren bis hohen Einkommen offen. Innerhalb dieser wohlhabenderen Gesellschaftsgruppen bildet sich jedoch eine heterogene Struktur aus.

### Die neue Waterfront – ein lebendiger Stadtteil für viele!

Wie die vorherigen Abschnitte veranschaulicht haben, wurde das Planungsziel, in Norra Älvstranden einen Stadtteil für alle Bevölkerungsgruppen zu schaffen, bislang nicht erreicht. Die Untersuchungsergebnisse belegen, dass ein Großteil der Bewohner einer gehobenen Mittelschicht angehört, die sich jedoch als in sich vielfältig und fein differen-



ziert darstellt. Aufgrund der hohen Preise für Mieten und Eigentumswohnungen besteht aber für finanziell schwächere Bevölkerungsteile *de facto* keine Chance, Wohnraum im Untersuchungsgebiet zu finden. Diese Tatsache wird wohl auch für die nahe Zukunft Bestand haben, da die jüngste Statistik für Norra Älvstranden erneut einen der höchsten Preis- und Mietanstiege innerhalb der gesamten Kommune ausweist (GÖTEBORGS POSTEN 2009).

Da Norra Älvstranden also (noch) kein Stadtteil für alle ist, kann die Umnutzung des Areals im Hinblick auf den Planbereich Wohnen (noch) nicht als erfolgreich bezeichnet werden. Von Seiten der Stadt wurden zwar wichtige Entscheidungen getroffen, die die Planverwirklichung unterstützen: Zur gewünschten stadtstrukturellen Rückanbindung Hisingens an die südlichen Stadtteile existiert bereits seit 1990 eine Fährverbindungen im 30-Minuten-Takt zwischen den beiden Flussufern (GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR 2001, S. 25). In jüngster Zeit wurde zudem die Busverbindung zwischen dem Norden und Süden erheblich verbessert. Gleichzeitig dient der Bau des Seniorenheims mit 62 Wohneinheiten ebenso dem Ziel einer ausgeglichenen Altersstruktur wie die oben angesprochene vielfältige Gebäudestruktur und die sozialen Infrastruktureinrichtungen. Doch diese Bemühungen reichen offensichtlich noch nicht aus. Insbesondere kann bislang nicht von einer Integration Hisingens in die Revitalisierung Norra Älvstrandens gesprochen werden. Stattdessen belegen die sozialstatistischen Merkmale einen enormen Gegensatz zwischen den beiden Räumen. Das bereits vor einigen Jahren von JORDAAN et al. (2003, S. 79) formulierte Resümee trifft auch heute noch zu: „Norra Älvstranden does not bring Hisingen closer to the city centre; it expands the city centre on a part of Hisingen.“ Da der Planungs- und Umwandlungsprozess aber noch lange nicht vollständig abgeschlossen ist – im östlichsten Bereich *Frihamnen* etwa sind heute noch Hafenaktivitäten angesiedelt und eine Entscheidung über eine zukünftige Nutzung ist bisher nicht getroffen –, eröffnet sich der Stadtverwaltung die Möglichkeit zu Kurskorrekturen und Nachbesserungen.

Ungeachtet der genannten unerwünschten Entwicklungen ist mit Norra Älvstranden schon jetzt ein neues, lebendiges Quartier im Zentrum Göteborgs

entstanden. Die fertig gestellten Wohnungen werden stark nachgefragt, Leerstände gibt es praktisch nicht (GÖTEBORGS POSTEN 2005b). Die breit gefächerte Altersstruktur, die Funktionsmischung aus Wohnen, Arbeiten und Bildung, der Bau von Kindergärten und Schulen sowie die mittlerweile fast durchgängige Uferpromenade inklusive Cafés und Restaurants sind Grund dafür, dass Norra Älvstranden rund um die Uhr genutzt wird.

Die Analyse des neuen Wohngebiets Norra Älvstranden in Göteborg zeigt damit, dass das eingangs vorgestellte, weit verbreitete Image der revitalisierten Waterfront bei weitem nicht auf alle Beispiele der Hafenrevitalisierung zutrifft. Auch wenn Norra Älvstranden kein Stadtteil für alle ist, so präzisiert seine heterogene Bevölkerungsstruktur mit verschiedensten Lebensstilen, Haushaltsformen und Altersgruppen dennoch das Bild der neuen Waterfront. Dazu trägt auch bei, dass der Grad der sozialen Entmischung geringer ist als etwa im Fall der London Docklands oder New Yorks (vgl. PRIES 2008, S. 194f.; ZEHNER 2008, S. 278f.). Untersuchungen zur Hafenrevitalisierung in Rotterdam, Lyon, Osaka und Kobe (vgl. HOHN 2000, S. 254; TÖLLE 2005, S. 144 u. 231) unterstützen die Schlussfolgerung, dass die neue urbane Waterfront hinsichtlich ihrer sozialen Dimension weltweit stark differiert.

Bislang wurden solche Entwicklungen, die vom gängigen Image abweichen, überwiegend als ein Ergebnis einer speziellen Planungskultur im jeweiligen Fall interpretiert (vgl. HOHN 2000, S. 255; PRIES 2000, S. 256). Zusätzlich trägt in Norra Älvstranden sicherlich auch die in Schweden insgesamt egalitäre Zusammensetzung der Gesellschaft (vgl. HOLTSMANN 2010; OESCH 2006) dazu bei, dass die Bevölkerungsstruktur des Revitalisierungsgebiets zumindest teilweise als typisch für die Kommune Göteborg angesehen werden kann und sich somit von den Projekten in London, New York oder Sydney unterscheidet.

Darüber hinaus vermag aber auch ein weiterer Aspekt die Vielfalt an der Waterfront zu erklären helfen: Es wirkt, als seien die neuen Wohngebiete in Wasserlage in Weltstädten wie London, New York oder Sydney luxuriöser und exklusiver als in Rotterdam, Göteborg oder Osaka, die nicht zur Gruppe der Alpha- oder Beta-World-Cities zählen (vgl. KRÄTKE 2008, S. 149; TAYLOR u. HOYLER 2000, S. 181). Somit erscheint es für die

weitere Forschung durchaus vielversprechend, neben der jeweiligen Planungskultur auch die Position der Städte in der globalen Städtehierarchy zu analysieren, um das Phänomen der Hafenrevitalisierung und dessen Vielfalt besser zu verstehen.

## Quellenverzeichnis

- BÄHR, J. (2004): Bevölkerungsgeographie. Stuttgart.
- BOHLIN, G. (2005): Göteborg och dess historia. München und Göteborg.
- DER TAGESSPIEGEL (2007): Kampf um das Ufer. Zeitungsartikel vom 12. November 2007.
- DEECKE, H. (2007): Globalisierung, Container und Seehafen. In: SCHUBERT, D. (Hrsg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin, S. 37-62.
- FORSTER, C. (2004): Australian Cities. Continuity and Change. Melbourne.
- FUCHS-HEINRITZ, W., R. LAUTMANN, O. RAMMSTEDT, u. H. WIENOLD (Hrsg.) (2007): Lexikon der Soziologie. Wiesbaden.
- GÖTEBORGS POSTEN (2005a): 2 000 nya lägenheter byggs i västra Eriksberg. Zeitungsartikel vom 3. Juni 2005.
- GÖTEBORGS POSTEN (2005b): Norra älvstranden: Höga priser avskräcker inte. Zeitungsartikel vom 21. August 2005.
- GÖTEBORGS POSTEN (2009): Borätterna dyrare – och billigare. Zeitungsartikel vom 18. Oktober 2009.
- GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR (Hrsg.) (1989): Norra Älvstranden. Översiktsplan för del av Hisingen. Göteborg.
- GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR (Hrsg.) (2000): Norra Älvstranden – The Guide. Göteborg.
- GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR (Hrsg.) (2001): Norra Älvstranden – The Process. Göteborg.
- HAMBURGER MORGENPOST (2010): Endlich mehr Wohnungen in der HafenCity. Zeitungsartikel vom 27. Mai 2010.
- HÖRNING, K. H., D. AHRENS, u. A. GERHARD (1996): Die Autonomie des Lebensstils. Wege zu einer Neuorientierung der Lebensstilforschung. In: SCHWENK, O. (Hrsg.): Lebensstil zwischen Sozialstrukturanalyse und Kulturwissenschaft. Opladen, S. 33-52.
- HOHN, U. (2000): Stadtumbau an der Waterfront hoch industrialisierter Staa-

- ten: Grundmuster und planungskulturell bedingte Variationen. In: BLOTEVOGEL, H. H., J. OSSENBRÜGGE u. G. WOOD (Hrsg.): Lokal verankert – weltweit vernetzt. Stuttgart, S. 247-256.
- HOLTMANN, D. (2010): Die Sozialstruktur der Bundesrepublik Deutschland im internationalen Vergleich. Potsdam.
- HOYLE, B. (2000): Revitalizing the Port-City Waterfront: Retrospect and Prospect. In: BLOTEVOGEL, H. H., J. OSSENBRÜGGE u. G. WOOD (Hrsg.): Lokal verankert – weltweit vernetzt. Stuttgart, S. 222-233.
- JORDAAN, C., K. KADIJK, R. VAN DER STOEPE u. S. ZEELBERG (2003): Norra Älvstranden – Something in between. Reshaping Göteborg's waterfront. Göteborg.
- KÖLNER STADTANZEIGER (2010): Proteste gegen „Berliner Rheinauhafen“. Zeitungsartikel vom 6. Juni 2010.
- KRÄTKE, S. (2008): Global Cities and Globalizing Cities. In: SCHAMP, E. (Hrsg.): Globale Verflechtungen. Handbuch des Geographieunterrichts 9. Köln, S. 141-153.
- LAFRENZ, J. u. D. SCHUBERT (2000): Stadt am Wasser – Revitalisierung von Hafen- und Hafenzonen. In: BLOTEVOGEL, H. H., J. OSSENBRÜGGE u. G. WOOD (Hrsg.): Lokal verankert – weltweit vernetzt. Stuttgart, S. 220-222.
- LÜDTKE, H. (1996): Methodenprobleme der Lebensstilforschung. Probleme des Vergleichs empirischer Lebensstiltypologien und der Identifikation von Stilpionieren. In: SCHWENK, O. (Hrsg.): Lebensstil zwischen Sozialstrukturanalyse und Kulturwissenschaft. Opladen, S. 139-163.
- MICHAJLOW, M. (1994): Lebensstil und soziale Klassifizierung. Zur Operationsweise einer Praxis sozialer Unterscheidung. In: DANGSCHAT, J. u. J. BLASIUS (Hrsg.): Lebensstile in den Städten. Konzepte und Methoden. Opladen, S. 27-46.
- MICHAJLOW, M. (1996): Individualisierung und Lebensstilbildung. In: SCHWENK, O. (Hrsg.): Lebensstil zwischen Sozialstrukturanalyse und Kulturwissenschaft. Opladen, S. 71-98.
- MÖRCK, M. (1997): Medel Svensson bor inte här längre: en etnologisk intervjuundersökning om livsstilar och boendekarriärer. Stockholm.
- NIKULA, J. (1998): The Death of Classes: Concrete or Symbolic? In: MELIN, H. u. R. BLOM (Hrsg.): Class and Social Division: Evaluating Theoretical Transformations. Tampere, S. 29-37.
- OESCH, D. (2006): Redrawing the Class Map. Stratification and Institutions in Britain, Germany, Sweden and Switzerland. Basingstoke u. New York.
- PRIEBBS, A. (1992): Hafenbereiche im Umbruch. Revitalisierungsstrategien in Kopenhagen, Göteborg und Oslo. In: Geographische Rundschau 44, H. 11, S. 647-652.
- PRIEBBS, A. (1993): Eine Hafen- und Werftstadt erobert sich das Wasser zurück – das Beispiel ‚Norra Älvstranden‘ in Göteborg. In: Die Erde 124, H. 2, S. 147-163.
- PRIEBBS, A. (1998): Hafen und Stadt. Nutzungswandel und Revitalisierung alter Häfen als Herausforderung für Stadtentwicklung und Stadtgeographie. In: Geographische Zeitschrift 86, H. 1, S. 16-30.
- PRIEBBS, A. (2000): Die Revitalisierung alter Hafengebiete in der Stadtentwicklungspolitik – Konfliktfelder und Konsensstrategien. In: BLOTEVOGEL, H. H., J. OSSENBRÜGGE, u. G. WOOD (Hrsg.): Lokal verankert – weltweit vernetzt. Stuttgart, S. 256-265.
- PRIES, M. (2008): Waterfronts im Wandel – Baltimore und New York. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Band 100. Hamburg u. Stuttgart.
- RITTER, C. (1996): Lebensstilbildung und Zivilisierung. Zum Stellenwert der Gestaltungsdimension in der Lebensstilsoziologie. In: SCHWENK, O. (Hrsg.): Lebensstil zwischen Sozialstrukturanalyse und Kulturwissenschaft. Opladen, S. 53-70.
- SCHROTH, Y. (1999): Dominante Kriterien der Sozialstruktur. Zur Aktualität der Schichtungstheorie von Theodor Geiger. Münster.
- SCHUBERT, D. (2002): Revitalisierung von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen. Transformationsprozesse an der Waterfront. In: Raumforschung und Raumordnung 60, H. 1, S. 48-60.
- SCHUBERT, D. (2007): Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen in Seehafenstädten – Anlässe, Ziele, Ergebnisse sowie Forschungsansätze und -defizite. In: SCHUBERT, D. (Hrsg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin, S. 15-36.
- SCHNEIDER, N. u. A. SPELLERBERG (1999): Lebensstile, Wohnbedürfnisse und räumliche Mobilität. Opladen.
- TAYLOR, P. u. M. HOYLER (2000): The spatial order of European cities under conditions of contemporary globalisation. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 91, H. 2, S. 176-189.
- TÖLLE, A. (2005): Quartiersentwicklung an innerstädtischen Uferzonen – die Beispiele Hamburg HafenCity, Lyon Confluence und Gdansk Młode Miasto. Diss., Berlin.
- WATT, G. (2004): Pyrmont-Ultimo – the Newest Chic Quarter of Sydney. In: BELL, D. u. M. JAYNE (Hrsg.): City of Quarters – Urban Villages in the Contemporary City. Aldershot, S. 15-36.
- ZEHNER, K. (2008): Vom maroden Hafen zur glitzernden Nebencity: die London Docklands. Eine Bilanz nach drei Jahrzehnten Strukturwandel. In: Raumforschung und Raumordnung 66, H. 3, S. 271-281.

#### Interviews

- ARNESSON, M. (2008): Maria Arnesson ist Maklerin beim schwedischen Maklerbüro Mäklarhuset. Interview vom 7. Juli 2008.
- SVENSSON, A. (2008): Anders Svensson ist Mitarbeiter im Stadtplanungsamt Göteborg und zuständig für den Bereich Norra Älvstranden. Interview vom 6. Mai 2008.

#### Internetquellen

- BOPLATS GÖTEBORG (2009): <http://www.boplats.se/> (vom 15.11.2009)
- GÖTEBORGS STAD (2009): <http://www4.goteborg.se/prod/G-info/statistik.nsf> (vom 21.11.2009)

Diplom-Geograph CHRISTOPH HAHN  
 Universität des Saarlandes  
 Fachrichtung Geographie  
 Postfach 15 11 50  
 66041 Saarbrücken  
 c.hahn@mx.uni-saarland.de