

Matthes, Gesa; Pohl, Thomas:

**Fernwanderungen und innerstädtische Umzüge als Motoren
der Reurbanisierung in Hamburg**

URN: urn:nbn:de:0156-4233071



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 117 bis 136

Aus:

Scholic, Dietmar (Hrsg.):

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

Hannover 2019

Arbeitsberichte der ARL 27

Gesa Matthes, Thomas Pohl

FERNWANDERUNGEN UND INNERSTÄDTISCHE UMZÜGE ALS MOTOREN DER REURBANISIERUNG IN HAMBURG

Gliederung

- 1 Einführung zum Thema
 - 2 Muster der Zu- und Abwanderung in der Wohnungsmarktregion
 - 3 Methodisches Vorgehen
 - 4 Typisierung Hamburger Stadtteile nach Zuwanderungsmustern
 - 5 Bedeutung für den Reurbanisierungsprozess
- Literatur

Kurzfassung

Die vorliegende Analyse beschäftigt sich mit innerstädtischen Umzügen und überregionalen Zuwanderungen in Hamburg zwischen den Jahren 2006 und 2010. Ziel ist es, die Rolle, die unterschiedliche Teilgebiete der Stadt im stadtregionalen Reurbanisierungsprozess einnehmen, besser zu verstehen. Es wird herausgearbeitet, welche Stadtteile von innerstädtischen Zuzüglern und überregionalen Zuwanderern bevorzugt und welche seltener gewählt werden. Ausgehend von ähnlichen Zuzugs- und Zuwanderungsmustern wird eine Stadtteiltypisierung vorgenommen. Im Ergebnis kann gezeigt werden, dass sozioökonomisch benachteiligte Stadtteile mit verhältnismäßig hoher Einwohner- und Nahversorgungsichte und niedrigem Mietniveau als „Auffangbecken“ für Fernwanderer fungieren. Entgegen den Erwartungen sind aber die dichtesten und funktional am besten ausgestatteten Stadtteile ebenfalls besonders häufig Ziel von Fernwanderern, zugleich aber auch von innerstädtischen Zuzüglern. Diese Stadtteile nehmen trotz ihrer hohen Dichte besonders viel Bevölkerung auf und wachsen stark.

Schlüsselwörter

Umzugsverhalten – Fernwanderung – Wohnungsmarkt – Wohnpräferenzen – Segregation

Long-distance migrations and relocations within the city as drivers of reurbanisation in Hamburg

Abstract

This analysis is concerned with relocations within the urban area and supra-regional migrations to Hamburg between 2006 and 2010. The aim is to improve understanding of the role played by the various sub-areas of the city in the reurbanisation process. The urban districts that are most popular with people relocating within the city and those migrating from other regions are identified, as are those that are less often selected. Based on similar relocation and migration patterns, a typology of urban dis-

tricts is developed. The results show that socio-economically disadvantaged urban districts with comparatively high densities of population and local retail and comparatively low rents act as collecting points for long-distance migrants. Contrary to expectations however, the most densely populated urban districts with the best facilities are often the objective of long-distance migrants too, and also of people relocating within the urban area. Despite their high population densities, these urban districts accommodate a particularly large population and have a high rate of growth.

Keywords

Relocation behaviour – long-distance migration – housing market – residential preferences – segregation

1 Hinführung zum Thema

Als Träger der gegenwärtig zu beobachtenden Reurbanisierung ist in erster Linie die räumlich zunehmend hochmobile Altersgruppe der jungen Erwachsenen in der Ausbildungs- und Berufsfindungsphase anzusehen, die ihren Wohnstandort in Regionen mit einem entsprechenden Arbeits- sowie (Aus-)Bildungsangebot verlagert und auch in späteren Lebensphasen zunehmend städtisch wohnen bleibt (vgl. Beiträge Scholich und Pohl in diesem Band). Insbesondere in den prosperierenden Städten wie Hamburg treffen die zumeist jüngeren Zuwanderer allerdings einen angespannten Wohnungsmarkt an – insbesondere im Segment der preisgünstigen Wohnungen (FHH 2014).

Angeichts dieses Angebotsmarktes vor allem in den zentral gelegenen Stadtteilen kann angenommen werden, dass bei einer Fernwanderung nach Hamburg (etwa zur Aufnahme einer Ausbildung oder einer neuen beruflichen Tätigkeit) hinsichtlich der individuellen Wohnpräferenzen, wie etwa der kleinräumigen Lage des Wohnstandortes in der Stadt, zunächst Kompromisse eingegangen werden müssen. Erst später wird gegebenenfalls eine andere Wohnung bezogen, die hinsichtlich Ausstattung der Wohnung, Lage und Mietpreis den Präferenzen besser gerecht wird. In Abhängigkeit von der Verfügbarkeit von Wohnraum, den jeweiligen Wohnpräferenzen sowie der spezifischen Kapitalverfügbarkeit trägt dieses innerstädtische Umzugsverhalten zur Herausbildung des vorliegenden Segregationsmusters bei. Gerade in den letzten Jahren wird diese Segregation verstärkt problematisiert, was sich etwa in lauter werdender Kritik an Gentrifizierung oder auch in sozialraumplanerischen Steuerungsversuchen äußert.

Typischerweise werden lokale Wohnstandortwechsel im weiteren Lebenslauf dann in Betracht gezogen, wenn sich die Lebenssituation ändert (etwa im Falle einer Familiengründung). Gegenwärtig ist eine Ausdifferenzierung der Wohnpräferenzmuster durch die Pluralisierung von Lebensstilen und „-entwürfen“ anzunehmen. Phänomene wie die Gentrifizierung zentrumsnaher Altbauquartiere lassen erkennen, dass urbane Standorte auch für situierte Nachfragegruppen der Mittelschicht als interessante Wohnstandorte infrage kommen und damit eine Alternative zum „Eigenheim im Grünen“ darstellen können (vgl. Menzl 2017).

Im Folgenden soll mit der Analyse des innerstädtischen Umzugs- und überregionalen Zuwanderungsverhaltens in Hamburg gezeigt werden, dass verschiedene Teilgebiete der Stadt unterschiedliche Rollen im Reurbanisierungsprozess einnehmen. Die Bezeichnungen *Um-* und *Zuzüge* werden dabei für Wohnstandortverlagerungen zwischen Stadtteilen verwendet, während *Fern-* oder *Zuwanderungen* ausschließlich Wohnstandortverlagerungen mit überregionalem Herkunftsort bezeichnen (Abgrenzung der Räume vgl. Abschnitt 3). Entsprechend heißen betroffene Personen *Zuzügler* bzw. *Zuwanderer*. Es zeigt sich, dass einige Stadtteile bei innerstädtischen Umzügen bevorzugt, andere eher gemieden werden. Überregionale Zuwanderungen sind hingegen oft auf andere Teilgebiete der Stadt konzentriert. Überprüft werden soll, ob Stadtteile mit einem ähnlichen Zuwanderungs- und Zuzugsmuster (die also hauptsächlich für neue Bewohner überregionaler oder lokaler, d. h. innerstädtischer Herkunft attraktiv sind) Gemeinsamkeiten hinsichtlich Merkmalen wie Lage, funktionaler Ausstattung oder sozialer Struktur aufweisen. Mit dieser Analyse soll eine tiefere Einsicht in den Ablauf von Reurbanisierungsprozessen eröffnet werden. Als forschungsleitende Hypothese nehmen wir an, dass die innerstädtische Mobilität auf begehrte „Szenequartiere“ gerichtet ist, während funktionsärmere und sozioökonomisch benachteiligte Stadtteile verstärkt als „Auffangbecken“ für neue Nachfrager auf dem angespannten städtischen Wohnungsmarkt – also Fernwanderer – fungieren.

2 Muster der Zu- und Abwanderung in der Wohnungsmarktregion

Die Einwohnerentwicklung Hamburgs zeigt seit 1998 ein kontinuierliches Wachstum und ist laut Melderegister bis zum Zensus 2011 um ca. 100.000 Einwohner von 1,7 Mio. auf knapp 1,8 Mio. gestiegen. Wenngleich die tatsächliche Bevölkerungszahl Hamburgs mit der Zensusbereinigung zunächst leicht nach unten korrigiert werden musste, hat sich die Bevölkerungsentwicklung der Stadt weiterhin positiv entwickelt, so dass heute (Stand 31.12.2016) ca. 1,81 Mio. Menschen in Hamburg leben (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2018a). Die Entwicklung der vergangenen beiden Dekaden spricht für eine hohe Attraktivität der Kernstadt für Zuwanderer, vor allem aus entfernteren Regionen Deutschlands. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der Wanderungssaldo Hamburgs mit den Umlandkreisen negativ ist, also aus dem unmittelbaren Umland weniger Menschen nach Hamburg ziehen als umgekehrt von der Kernstadt in den suburbanen Raum (vgl. Abbildung 1, vgl. auch Beitrag T. Pohl in diesem Band). Zudem ist in den letzten Jahren eine Intensivierung der internationalen Migration zu beobachten, die auf die Kernstadt gerichtet ist. Infolgedessen ist der Anteil der Hamburger Bevölkerung mit Migrationshintergrund zwischen 2010 von ca. 30% (515.000 Personen) auf ca. 34% (630.000 Personen) im Jahr 2016 gestiegen (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2018b).

Der Wohnungsbau in Hamburg hat mit dieser Bevölkerungsentwicklung nicht Schritt gehalten: Wurden zwischen 1994 und 2000 ca. 6.000 neue Wohneinheiten jährlich errichtet, lag die Zahl der Baufertigstellungen in den Jahren 2002 – 2010 lediglich zwischen 3.000 und 4.000 Wohneinheiten pro Jahr (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2011). Die Anzahl der Wohnungen ist seit 1990 in den randlich gelegenen Stadtteilen Hamburgs deutlich stärker gewachsen als in der Inneren Stadt.

Als Folge dieser Diskrepanz ist heute ein erheblicher Druck insbesondere auf dem Wohnungsmarktsegment der preisgünstigen Mietwohnungen zu erkennen, sodass Zuwanderer auf einen angespannten Wohnungsmarkt treffen.

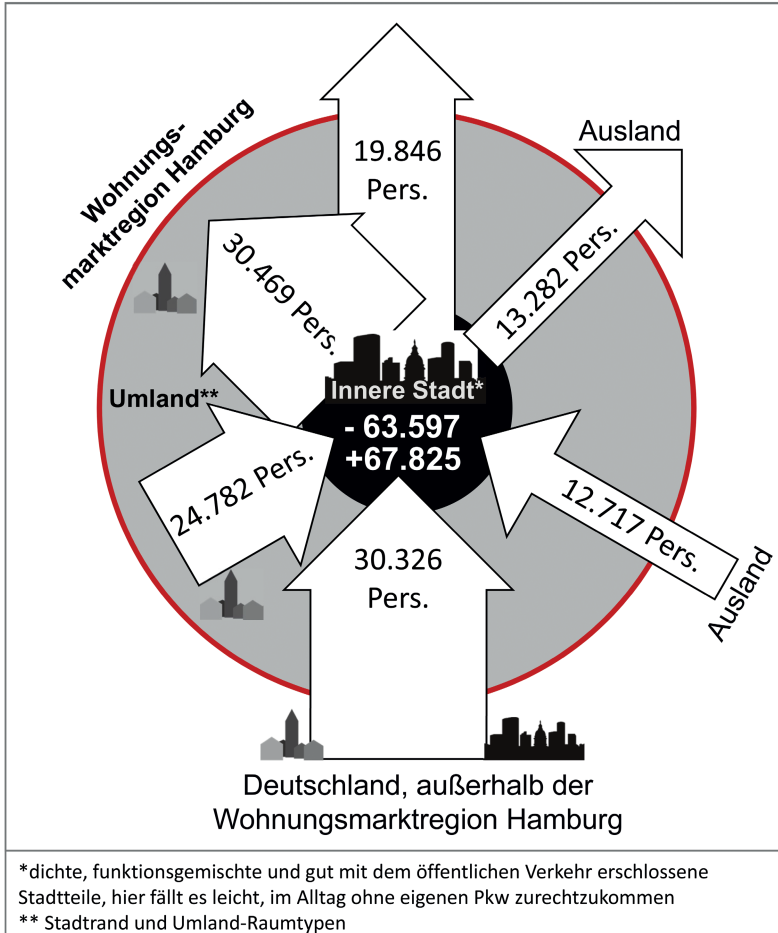


Abbildung 1: Mittlere Zahl der Wanderer je Jahr 2006–2010 / Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Landesamt für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, Sonderabfrage aus dem Jahr 2012, eigene Aufbereitung und Abbildung. Zum Raumbezug vgl. Matthes/Gertz 2014. Der Betrachtungszeitraum ergibt sich aus der Datenlage sowie der methodischen Erwägung, ein von Einzeljahresschwankungen unbeeinflusstes Bild zu zeichnen

Stärker noch als das Bevölkerungswachstum der Stadt beeinflusst die Veränderung der Haushaltsstrukturen die Wohnungsnachfrage. Da Haushalte – und nicht Individuen – die nachfragende Einheit am Wohnungsmarkt sind, wird die Lage auf dem Wohnungsmarkt durch diesen Wandel zusätzlich verschärft. So ist über die vergangenen beiden Dekaden ein Trend zu kleineren Haushalten zu erkennen. Lebten 1999 noch

durchschnittlich 1,86 Personen in einem Haushalt, sank die durchschnittliche Haushaltsgröße auf einen Tiefstand von 1,79 Personen im Jahr 2012. Seitdem ist wieder eine leichte Zunahme der Zahl der Personen pro Haushalt zu beobachten (1,81 im Jahr 2016). Der Anteil an Einpersonenhaushalten hat seit 1999 von 47,9% auf 54,4% im Jahr 2016 kontinuierlich zugenommen. Einer Bevölkerungszunahme von ca. 8% zwischen 1999 und 2016 steht im gleichen Zeitraum folglich ein Wachstum der Zahl der Haushalte um 11,5% gegenüber.

Gerade die Zuwanderer aus entfernteren Regionen, die quantitativ für das Bevölkerungswachstum der Stadt von größerer Bedeutung sind als die innerregionalen Zuwanderer aus dem Umland (vgl. Abbildung 1), sind bei einem Umzug nach Hamburg mit verschiedenen Herausforderungen konfrontiert: Erstens treffen sie – wie in der Einleitung bereits erwähnt – einen angespannten Mietwohnungsmarkt an. Zweitens besteht die Herausforderung, eine von Größe, Lage, Ausstattung und Miethöhe passende Wohnung unter einem gewissen Zeitdruck zu finden, denn mit Beginn der neuen beruflichen Tätigkeit oder mit Aufnahme einer Ausbildung sollte idealerweise eine Unterkunft gefunden und bezogen worden sein, damit aufwändige Übergangslösungen wie Zwischenmietverhältnisse oder gar teure Hotelaufenthalte vermieden werden. Drittens fehlt den Zuwanderern aus entfernteren Regionen im Gegensatz zu den innerregionalen Zuwanderern oder innerstädtischen Umzüglern in aller Regel zunächst noch das Wissen um die für ihre Wohnansprüche passenden (bzw. begehrtesten) Wohnlagen; dieses Wissen bildet sich erst mit zunehmender Ortskenntnis aus.

Die Zielorte der Fernwanderungen nach Hamburg sind somit im Vergleich zu lokalen Wanderungen relativ gesehen weniger als Folge der Optimierung des Wohnstandortes zu verstehen, sondern sind in stärkerem Maße als Ergebnis des jeweils aktuellen Angebotes freier Wohnungen zu interpretieren, die unter der gegebenen individuellen Kapitalausstattung des wohnungssuchenden Haushaltes infrage kommen. Anders gesagt: Fernwanderungen erfordern eine höhere Kompromissbereitschaft hinsichtlich der Verwirklichung der eigenen Wohnpräferenzen. Innerstädtische Umzüge können – im Unterschied zu Fernwanderungen – zumindest anteilig als Optimierung des Wohnstandortes in Hinblick auf die eigenen Wohnpräferenzen gedeutet werden. Die Wohnlage, die Wohnkosten sowie die Größe und/oder Ausstattung der Wohnung können besser mit den eigenen Ansprüchen und Möglichkeiten abgeglichen werden, wenn der Druck, möglichst zeitnah eine Wohnung am neuen Standort zu finden, weniger groß ist. Auch bildet sich seitens der Wohnungssuchenden mit zunehmender Aufenthaltsdauer in der Stadt eine bessere Übersicht über den lokalen Wohnungsmarkt aus.

Angestrebte Wohnideale sind abhängig vom Lebensstil, aber auch von der jeweiligen Lebenslage und den damit verbundenen Wohnansprüchen der Haushalte (vgl. Lee 1966: 50 für sozioökonomische Faktoren, Rossi 1980 für Lebensphasen, für Lebensstile Short 1978 und Klee 2001). Infrage kommende Wohnstandorte werden bei der Wohnungssuche nicht nur in Hinblick auf die aktionsräumliche Erreichbarkeit relevanter Gelegenheiten wie Arbeitsort, Freunde und Verwandte, Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit- oder Bildungseinrichtungen etc. beurteilt, sondern – eine entsprechende regionale Ortskenntnis des wohnungssuchenden Haushaltes vorausgesetzt – auch in sozialräumlicher Hinsicht bewertet (Danielzyk/Dittrich-Wesbuer/Oosten-

dorp et al. 2012). Gerade unter den Rahmenbedingungen einer zunehmenden sozialen Segregation in Großstädten wie Hamburg sind verschiedene Wohnstandorte zum einen mit unterschiedlichem Prestige verbunden, zum anderen mit Blick auf die erwünschte Sozialintegration verschieden zweckmäßig: So dürften zum Beispiel für Alleinerziehende Wohnlagen mit einem hohen Anteil an anderen Alleinerziehenden attraktiver sein, während der alleinstehende Nachtschwärmer vermutlich Wohnlagen mit großer funktionaler Vielfalt und einem entsprechenden Gastronomieangebot bevorzugt. Für den wohnungssuchenden Haushalt stellt sich die Großstadt somit als komplex hierarchisierter Raum dar. Die Differenzierung der Mietpreise bildet nur einen Aspekt dieser Hierarchisierung ab.

Aus diesem Grund beziehen wir in der Analyse das Wanderungs- und Umzugsverhalten auf sozialräumliche Differenzierungsmuster und konzentrieren uns auf Zielorte innerstädtischer Umzüge in Kontrastierung zu Zielorten von Fernwanderungen. Dabei stellt sich die Frage, welche Gebiete bei innerstädtischen Umzügen in Hamburg bevorzugt bzw. welche eher gemieden werden. Geprüft werden soll, ob von den statushohen Gebieten eine höhere Attraktivität ausgeht, sodass diese häufiger Zielorte innerstädtischer Wohnstandortverlagerungen sind als Quartiere mit niedrigerem sozialen Status. Weiterhin soll geprüft werden, ob ein Schwerpunkt innerstädtischer Mobilität auf besonders begehrte „Szenequartiere“ gerichtet ist oder ob umgekehrt die dort stattfindende Gentrifizierung zu einem Bevölkerungsverlust in Aufwertungsgebieten führt, da die neuen ökonomisch durchsetzungsstärkeren Bewohnergruppen größere Wohnflächen pro Person in Anspruch nehmen.

Im Folgenden betrachten wir zunächst die grundlegenden Muster des innerstädtischen Umzugsverhaltens im Vergleich zu den Zielorten der Zuwanderung von außen (verstanden als Fernwanderung von außerhalb der Wohnungsmarktregion Hamburg). In Abschnitt 4 erfolgt die Analyse der funktions- und sozialräumlichen Charakteristika der Stadtteile, die überzufällig häufig Zielorte innerstädtischer Umzüge sind. Abschließend diskutieren wir die Ergebnisse in Hinblick auf die eingangs formulierten Forschungsfragen (Abschnitt 5).

3 Methodisches Vorgehen

Die Analyse der innerstädtischen Stadtteile Hamburgs soll einen Überblick darüber geben, wie attraktiv ein Stadtteil als Wohnort für innerstädtische Zuzügler im Vergleich zu überregionalen Zuwanderern ist. Bei dieser Betrachtung gliedert sich der Untersuchungsraum „Region Hamburg“ in drei Bereiche:

> Innerstädtische Stadtteile Hamburgs bilden den Raumtyp „Innere Stadt“.¹

1 Hierbei wird eine eigene Raumtypisierung auf Stadtteil- und Gemeindebasis verwendet, der ein verkehrsplanerisches Verständnis von Stadt zugrunde liegt (vgl. Matthes/Gertz 2014): innerstädtische Stadtteile (bei Matthes/Gertz 2014: Innenstadt und Innenstadtrand) sind (bevölkerungs-)dichte, hinsichtlich Arbeitsplätzen und Nahversorgung funktionsgemischte und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Stadtteile. Dort fällt es leicht, im Alltag ohne eigenen Pkw zurechtzukommen. Abgegrenzt werden hiervon u. a. die Raumtypen „Stadtrand“, „Umlandzentrum“ und Raumtypen im Umland, die nach den genannten Kriterien weniger städtisch sind.

- > Die Räume außerhalb der Inneren Stadt und innerhalb der Grenze der BBSR-Wohnungsmarktregion² Hamburg werden hier als „Umland“ bezeichnet.
- > Die Räume außerhalb der BBSR-Wohnungsmarktregion Hamburg sind die Bezugsräume von Fernwanderungen.

Bei der hier durchgeführten Analyse der Wohnstandortveränderungen wird das Umland als Quell- oder Zielort von Wanderungen als „Pufferzone“ zwischen innerstädtischen Umzügen und überregionalen Wanderungen ausgeblendet. So können Umzüge als Wohnstandortveränderung innerhalb der Inneren Stadt eindeutig von Zuwanderungen von außerhalb der Grenze der Wohnungsmarktregion in die Innere Stadt unterschieden werden (Abbildung 2).

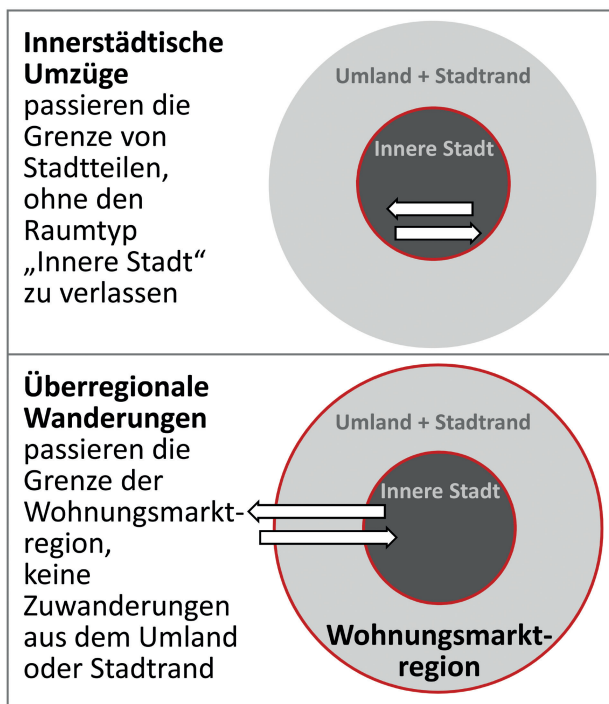


Abbildung 2: Unterscheidung von innerstädtischen Umzügen und überregionalen Zuwanderungen /
Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf Raumtypen von Matthes/Gertz 2014

² Wohnungsmarktregionen repräsentieren Räume, „innerhalb derer Kernstadt- oder Kerngebiet-orientierte Haushalte ihren Wohnort suchen und finden“ (Schürt/Sigismund 2007: 2).

Die Attraktivität von Stadtteilen für innerstädtische Zuzügler oder überregionale Zuwanderer wird in dieser Analyse aufgrund der Datenlage allein danach beurteilt, wie häufig ein Stadtteil von der einen Gruppe im Vergleich zur anderen Gruppe tatsächlich als Wohnort gewählt wird. Die Zahlen zeigen also, wie viele Personen pro Jahr sich für einen Wohnort im betreffenden Stadtteil entschieden und ihn damit ggf. alternativen Optionen vorgezogen haben. Diese Definition von Attraktivität blendet aus, ob die überproportionale Wahlhäufigkeit einer „attraktiven“ Raumausstattung der jeweiligen Stadtteile geschuldet ist oder gänzlich andere Ursachen hat; wie etwa die übergroße Verfügbarkeit freien Wohnraums oder besonders günstige („attraktive“) Wohnkosten. Selbstredend können auch Stadtteile eine attraktive Raumausstattung aufweisen, die nur selten als neuer Wohnstandort von Zuwanderern gewählt werden, etwa weil es dort kaum angebotene Immobilien auf dem Wohnungsmarkt gibt. Um die einzelnen Kennwerte für die Stadtteile unter Berücksichtigung des sehr unterschiedlichen innerstädtischen und überregionalen Wanderungsvolumens der einzelnen Stadtteile und der sehr unterschiedlichen Stadtteilgröße vergleichen zu können, wird in der folgenden Übersicht jeweils der Anteil eines Stadtteils an einer Wanderungsgruppe zu der Gesamtzahl an Personen dieser Gruppe bzw. der Bevölkerung im Stadtteil in Beziehung gesetzt. Im Einzelnen wurden ausgewertet:

Anteil Zuwanderungen von außen	$= \frac{\text{Zuwanderungen (von außen nach Stadtteil)}}{\text{Zuwanderungen (von außen nach Innenstadt insg.)}}$	Dargestellt in Abb. 3
Anteil innerstädtischer Zuzüge	$= \frac{\text{Zuzüge (aus Innenstadt nach Stadtteil)}}{\text{Zuzüge (aus Innenstadt nach Innenstadt)}}$	
Anteil der Bevölkerung	$= \frac{\text{Bevölkerung Stadtteil}}{\text{Bevölkerung Innenstadt}}$	
Zuzugs- bzw. Zuwanderungsrate	$= \frac{\text{Zuwanderungen bzw. Zuzüge (Stadtteil)}}{\text{Bevölkerung (Stadtteil)}}$	
Differenz zw. Zuwanderungen u. Zuzügen	$= \text{Anteil innerstädtischer Zuzüge} \\ - \text{Anteil Zuwanderungen von außen}$	

Tabelle 1: Kennzahlen zur Beurteilung der Attraktivität von Stadtteilen für Zuzügler und Zuwanderer /
Quelle: Eigene Darstellung

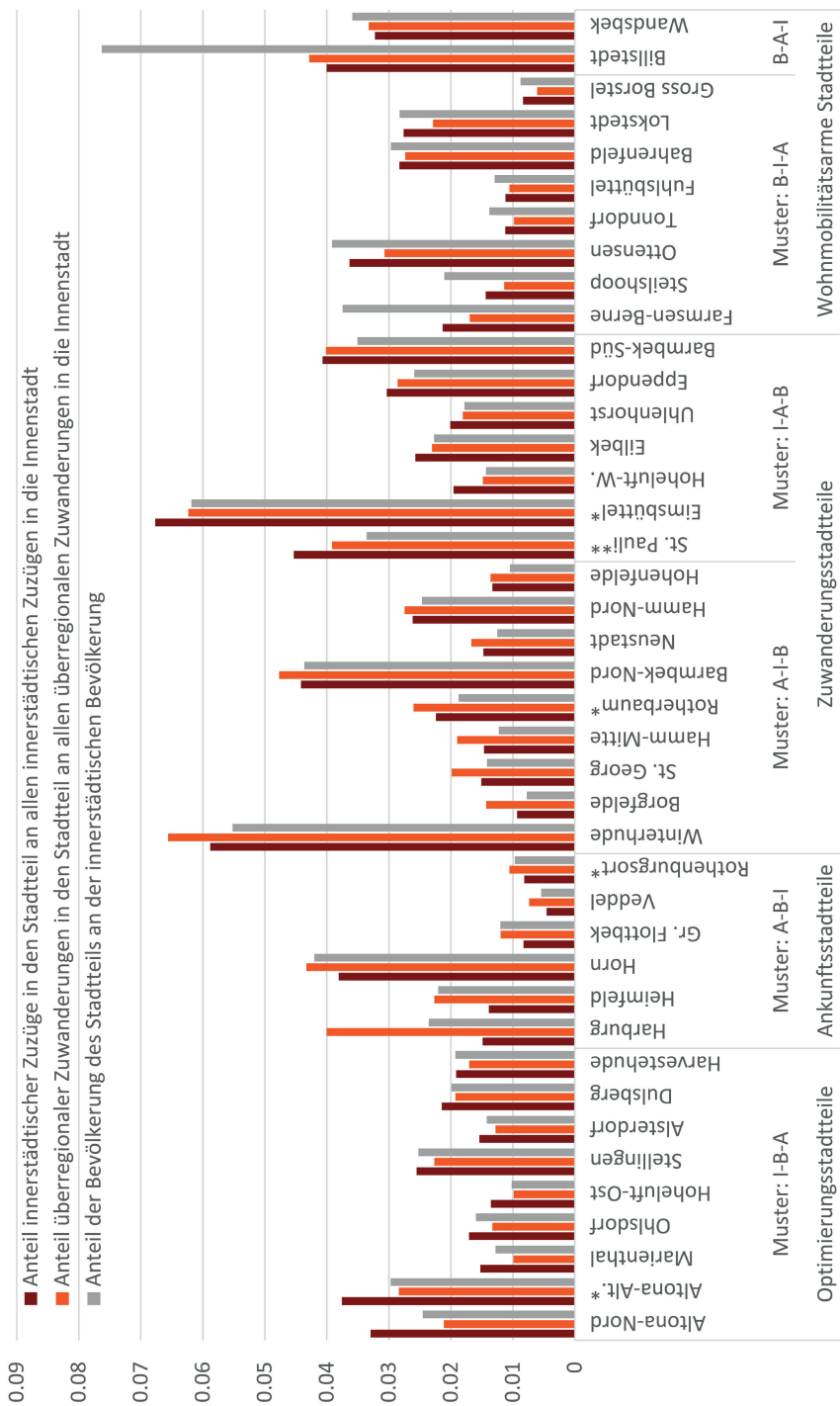


Abbildung 3: Anteile der Zuzüge, Zuwanderungen und der Bevölkerung eines Stadtteils am jeweiligen Gesamtwert der Inneren Stadt, Mittelwert für die Jahre 2006 – 2010 / Quelle: Statistik Nord, Landesamt für Statistik Niedersachsen, Sonderabfrage aus dem Jahr 2012, eigene Aufbereitung und Abbildung. Zum Raumbezug vgl. Matthes/Gertz (2014)

Die Ausprägungen der ersten drei Kennzahlen sind in Abbildung 3 für die Jahre 2006–2010 dargestellt. In diesem Zeitraum lässt sich für die Innere Stadt Hamburgs eine Reurbanisierung im Sinne einer Bevölkerungskonzentration nachweisen (vgl. Matthes 2016: 145), außerdem umfasst er die jüngsten verfügbaren Wanderungsdaten.³ Die über fünf Jahre gemittelten Werte erlauben es, von Einzeljahresschwankungen unbeeinflusste Aussagen zu treffen. Wären alle Stadtteile für die verschiedenen Wanderungsgruppen gleichermaßen attraktiv und am Markt verfügbar, müsste der Anteil an Zuzüglern bzw. Zuwanderern jeweils der Größe des Stadtteils, hier gemessen als Anteil der im Stadtteil lebenden Bevölkerung an der innerstädtischen Bevölkerung insgesamt (grau), entsprechen. Die Abbildung zeigt ein gegenteiliges Bild: Mal wandern besonders viele Zuwanderer von außen zu, mal gibt es im Verhältnis zur Größe des Stadtteils besonders wenige Personen, die sich überhaupt für den betreffenden Stadtteil entscheiden. Sortiert man die Stadtteile danach, wie sich diese Anteile von Zuwanderern von außen [A], innerstädtischen Zuzüglern [I] und Bevölkerung [B] zueinander verhalten, ergeben sich sechs Muster, die in Abbildung 3 benannt sind. Diese werden im Folgenden auf vier Haupttypen verdichtet.

4 Typisierung Hamburger Stadtteile nach Zuwanderungsmustern

Im Folgenden soll geprüft werden, ob es funktions- sowie sozialräumliche Gemeinsamkeiten der Stadtteile gibt, die ein ähnliches Zuwanderungs- und Zuzugsmuster aufweisen (im Folgenden *Zuwanderungsmuster* genannt). Gemeinsame strukturelle Eigenschaften könnten einen Hinweis auf Ursachen für die Ausprägung eines bestimmten Zuwanderungsmusters geben.

Verglichen wurden jeweils die Mittelwerte (Median), die Spannweite und die Streuung der Eigenschaftsausprägungen relevanter Indikatorvariablen der Stadtteile (Nahversorgungsqualität, Arbeitsplatzdichte, Entfernung zur City, Fahrzeit zur City mit öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch soziodemografische Merkmale wie Siedlungsdichte, Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund und mit Transferleistungsbezug). Da die Typisierung ausschließlich auf Basis der Zuwanderungsmuster der Stadtteile in Relation zu deren Bevölkerungszahl erfolgt, kann als Nullhypothese angenommen werden, dass sich die Stadtteile hinsichtlich der untersuchten räumlich-funktionalen sowie sozialstrukturellen Merkmale nicht voneinander unterscheiden.

Abbildung 4 zeigt die räumliche Verteilung der im vorigen Abschnitt typisierten Stadtteile nach den ihnen jeweils eigenen Zuwanderungsmustern (Abbildung 3) und widerlegt damit bereits die Nullhypothese: Schon anhand der Karte lassen sich Unterschiede hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Stadtteiltypen erkennen. Die Stadtteile in den zentralsten, innenstadtnahen Lagen sind sowohl für Zuwanderer von außen als auch für innerstädtische Wohnstandortverlagerungen gleichermaßen attraktiv. An diesen als „Zuwanderungsstadtteile“ bezeichneten Typus schließen sich die „Optimierungsstadtteile“, die vor allem von innerstädtischen Zuzüglern gewählt werden, halb-

3 Es handelt sich um einen Datensatz, der in der Dissertation von Matthes (2016) verwendet wurde und dort ausführlich beschrieben ist.

kreisförmig von Westen über den Norden bis zum Nordosten hin an. Die „Ankunftsstadtteile“, in denen die Fernwanderung gegenüber lokalen Umzügen überwiegt, erstrecken sich bis auf eine Ausnahme vom Süden bis zum Osten. Die „Wohnmobilitätsarmen Stadtteile“ bilden die Übergangszone zur Äußeren Stadt, die in unserer Analyse als „Pufferzone“ fungiert und nicht eigens betrachtet wird. Weitere Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Stadtteiltypen jenseits ihrer Lage werden im Folgenden ausgeführt. Eine Übersicht der hierfür verwendeten Kennzahlen gibt Tabelle 2.

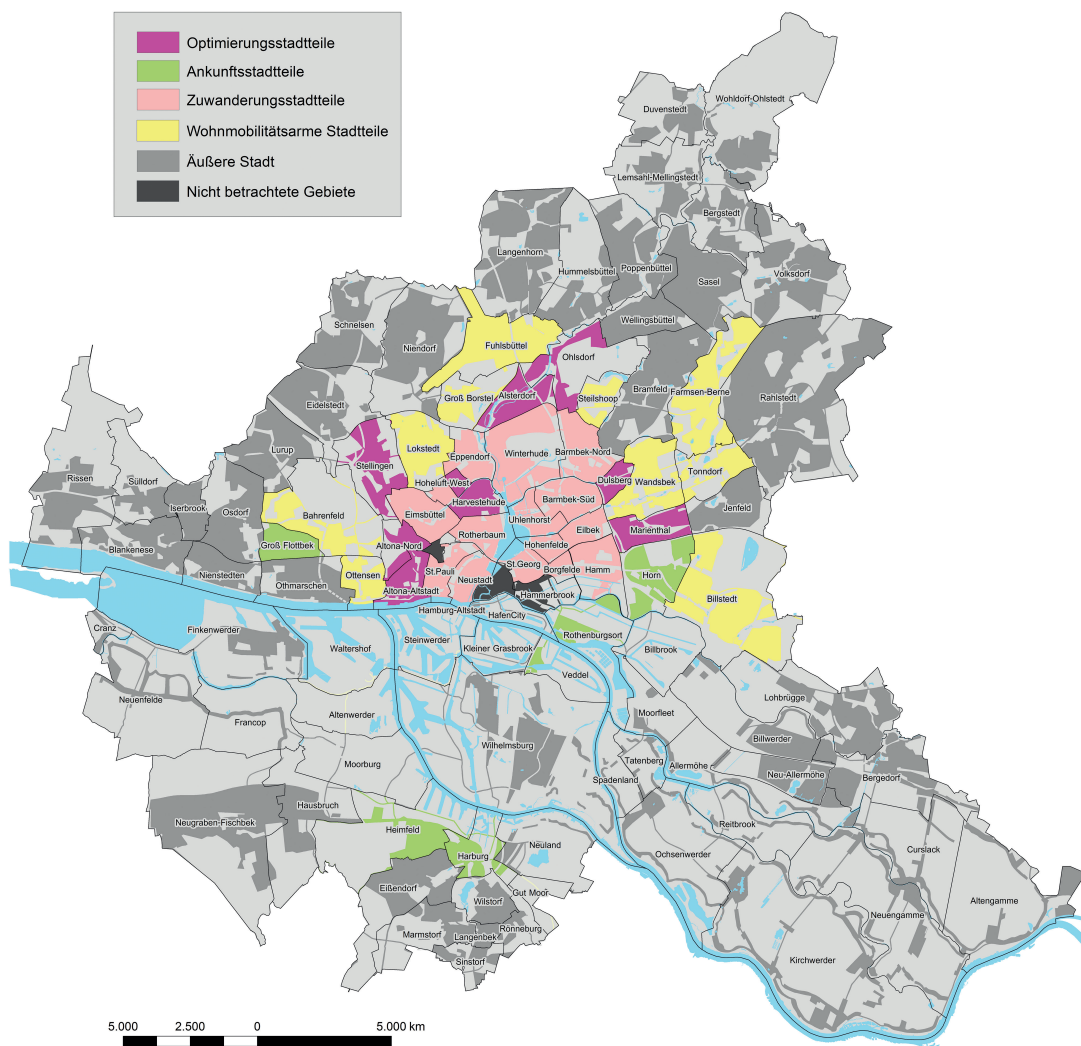


Abbildung 4: Typisierung Hamburger Stadtteile / Quelle: Eigener Entwurf

	Optimierungs- stadtteile, N = 9			Ankunfts- stadtteile, N = 6			Zuwanderungs- stadtteile, N = 15			Wohnmobilitäts- arme Stadtteile, N = 10			Zum Vergleich: äußere Stadt		
	25	50	75	25	50	75	25	50	75	25	50	75	25	50	75
Perzentil:															
Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund	21.7	24.4	36.1	35.7	49.8	58.5	21.9	28.1	35.9	24.6	28.8	36.6	16.5	26.5	36.5
Anteil der Einpersonenhaushalte	55.5	59.2	64.0	52.5	57.9	59.8	65.8	68.0	69.6	46.1	54.2	60.0	38.3	44.7	48.1
Personen je Haushalt	1.6	1.7	1.8	1.7	1.8	1.9	1.5	1.5	1.5	1.7	1.8	2.0	1.9	2.0	2.1
Arbeitslosenanteil (Dez 2014)	4.0	4.7	7.2	5.3	8.4	9.7	3.5	4.9	5.7	4.8	5.5	6.8	2.4	5.2	6.3
Anteil der Leistungsempfänger/-innen nach SGB II (Dez 2014)	3.9	6.0	13.0	8.9	17.6	22.5	3.5	6.7	8.8	6.7	9.0	13.3	2.5	9.0	11.8
Durchschnittliches Einkommen je Steuerpflichtigen in EUR (2010)	27272	33000	51526	17890	19645	41506	25615	34493	48915	25559	30828	37006	28588	34856	54598
Wohnfläche je Einwohner/-in in m² (2014)	34.5	39.8	46.0	29.2	31.1	38.8	36.7	38.4	41.8	35.3	38.2	40.2	37.0	40.5	47.4
Einwohner je ha Siedlungsfläche (2000*)	86	134	256	98	161	210	177	194	223	73	104	118	38	63	78
Anteil Siedlungsfläche in fußläufiger Entfernung zu einem Supermarkt in % (2011*)	48	63	74	52	72	79	61	77	89	38	49	62	19	32	45
Arbeitsplätze je ha Siedlungs- und Gewerbefläche (2012*)	18	23	80	12	25	32	53	72	104	12	22	28	6	10	14
Anteil Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern in % (2000)	1.3	5.1	20.3	2.6	6	13.5	1.2	1.8	2.6	13.5	18.7	26.1	28.5	40.5	56.5
Straßenkilometer zum Zentrum (Jungfernstieg / Hauptbahnhof) (2012*)	3	6	6.4	4.4	6.9	15.4	1.8	3.4	3.9	6.4	8.1	9.6	10.6	14.2	17.8

*Ausführliche Angaben zur Datenbasis: Matthes/Gertz (2014) und Matthes (2016: 371 ff).
Stadtteildatenbank Hamburg (o.J.)

Tabelle 2: Lage- und Streuungsmaße ausgewählter Indikatoren der Stadtteiltypen / Quelle: Eigene Berechnungen, Datenbasis: Statistik Nord. Datenbasis soweit nicht anders angegeben: Stand 31.12.2015, Siedlungsfläche Stand 2006

4.1 Typ 1: Optimierungsstadtteile (Zuwanderungsmuster I-B-A)

Für neun der untersuchten Stadtteile Hamburgs konnte, gemessen an ihrer Einwohnerzahl, ein starker Zuzug aus anderen innerstädtischen Stadtteilen bei zugleich unterdurchschnittlicher Zuwanderung aus entfernteren Regionen festgestellt werden. In Anlehnung an die eingangs erfolgten Überlegungen werden Stadtteile mit diesem Zuwanderungsmuster als „Optimierungsstadtteile“ bezeichnet, denn Wohnstandortverlagerungen in die betreffenden Stadtteile erfolgen zu einem überwiegenden Teil in Form lokaler Umzüge. Deshalb kann angenommen werden, dass die Wahl eines Wohnstandortes in diesen Stadtteilen besonders häufig das Ergebnis einer individuellen Optimierung der Wohnsituation ist – und somit deutlich seltener aufgrund einer durch externe Faktoren, wie die Aufnahme einer neuen beruflichen Tätigkeit, „erzwungen“ Fernwanderung erfolgt. Es ist also anzunehmen, dass die Eigenschaften der Optimierungsstadtteile von innerstädtischen Zuzüglern als „attraktiv“ wahrgenommen werden und deshalb für die Wahl als Wohnstandort relevant waren.

Die Stadtteile mit diesem Zuwanderungsmuster lassen sich in Abhängigkeit von ihrer infrastrukturellen Ausstattung in zwei Subtypen unterscheiden: Die Stadtteile Marienthal, Ohlsdorf, Stellingen und Alsterdorf haben eine für innerstädtische Stadtteile geringe Siedlungsdichte (Median: 80 Einwohner/ha)⁴, Arbeitsplatzdichte und ein mäßiges Nahversorgungsangebot. Der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern ist vergleichsweise hoch (20%). Sie liegen größtenteils an der Grenze zu den äußeren Stadtteilen Hamburgs und fordern von ihren Bewohnern eine – in Relation zu den zentrumsnahen Stadtteilen – vergleichsweise hohe Bereitschaft zur Mobilität, da die verkehrliche Anbindung und die lokale infrastrukturelle Ausstattung relativ gesehen schlechter sind. Die Stadtteile Altona-Nord, Altona-Altstadt, Hoheluft-Ost, Dulsberg und Harvestehude hingegen ähneln in ihrer funktionsräumlichen Ausstattung sowie der verkehrlichen Anbindung eher den Stadtteilen, die für Zuwanderungen und Zuzüge generell attraktiv sind und in Stadtteiltyp 3 beschrieben werden. Im Vergleich zu diesen sind sie besonders dicht besiedelt (Median: 256 Einwohner/ha), weisen eine noch höhere Arbeitsplatzdichte und einen besonders geringen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern auf.

Auch sozialstrukturell weisen die als „Optimierungsstadtteile“ typisierten Stadtteile eine Heterogenität auf, die vom sozioökonomisch tendenziell als benachteiligt geltenden Dulsberg bis zum Oberschichtstadtteil Harvestehude reicht. Dulsberg dürfte als Stadtteil mit einem sehr hohen Anteil an Genossenschaftsbauten indes eine Ausnahme dieses Strukturtyps darstellen: Der Zuzug in diesen Stadtteil setzt in aller Regel eine bereits zuvor bestehende Mitgliedschaft in einer Wohnungsbaugenossenschaft voraus. In einem anderen der Optimierungsstadtteile ist eine Bevölkerungsabnahme zu beobachten: So hat Altona-Altstadt 2,2% seiner Einwohner zwischen den Jahren 2000 und 2007 verloren.⁵ Ursache hierfür könnte der eingangs vermutete Prozess sein, dass neue einkommensstärkere Bewohnergruppen größere Wohnflächen pro Person in Anspruch nehmen. In schwächerer Form ist dies auch im Zuwanderungsstadtteil Neustadt (Typ 3) zu beobachten.

4 Die Angaben beziehen sich auf die für Tabelle 2 angeführten Quellen.

5 Die Werte bis 2010 sind nicht vergleichbar, weil hier eine Gebietsstandsänderung stattgefunden hat. Daten: Statistikamt Nord, eigene Auswertung einer Sonderabfrage aus dem Jahr 2012.

Die angenommene individuelle „Optimierung“ bei einem Umzug in diese Stadtteile folgt also je nach Subtyp fast gegensätzlichen Kriterien. Die strukturellen Unterschiede zeigen, dass diese Wohnstandortoptimierung sich nicht zwingend in einer „besseren“ Wohnlage im Sinne einer funktional vielfältigeren nähräumlichen Ausstattung, einer besseren Verkehrsanbindung oder gar einer statushöheren Nachbarschaft ausdrücken muss. Ebenso könnte ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis im Sinne günstigerer Mieten oder ein umfangreicheres Angebot an größeren bzw. familiengerechteren Wohnungen dieses Wanderungsverhalten verursachen. Es ist auch möglich, dass die Qualität dieser etwas abseits der bekannten Szenequartiere gelegenen Stadtteile erst nach einer eingehenderen Ortskenntnis wahrgenommen wird (z.B. „in der Nähe der Schanze aber ruhiger gelegen“).

Ungeachtet dessen deutet ein Mittelwertvergleich mit den anderen ausgewiesenen Typen darauf hin, dass für viele in diese Stadtteile zuziehende Haushalte auch eine Optimierung des sozialräumlichen Umfelds gegeben sein könnte. Von allen betrachteten Typen ist bei den „Optimierungsstadtteilen“ die Arbeitslosenquote mit einem Medianwert von 4,7% sowie der Anteil an Leistungsempfängern/-empfängerinnen nach SGB II mit einem Median von 6,0% am geringsten (s. Tabelle 2). Auch der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund ist niedriger als in den übrigen Stadtteiltypen. Das durchschnittliche Einkommen ist mit 35.000 Euro ebenfalls höher als in allen anderen ausgewiesenen Typen. Die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner ist mit einem Medianwert von fast 40 m² auch größer als in allen anderen innerstädtischen Stadtteiltypen, was gleichsam auch als Wohnungsoptimierung verstanden werden könnte. Zu berücksichtigen ist allerdings die große sozialräumliche Heterogenität der Stadtteile des „Optimierungstyps“, die von Wohngebieten der Oberschicht (Teile von Harvestehude) bis zu Quartieren mit kumulierten sozialen Problemlagen (wie etwa Dulsberg) reicht. Die gewählte Typisierung als „Optimierungsstadtteile“ lässt somit offen, ob es sich um eine Optimierung der Wohnlage oder aber eine Optimierung der Wohnkosten handelt, die zum innerstädtischen Umzug bewogen hat.

Zwar mögen die „Optimierungsstadtteile“ nur eine untergeordnete Bedeutung für den Zuwanderungsprozess Hamburgs einnehmen, da neu Zuwandernde vergleichsweise selten dort ihre erste Bleibe finden. Indem diese Stadtteile jedoch relativ zentrumsnahes Wohnen ermöglichen, tragen sie zum Reurbanisierungsprozess insofern bei, als dass Haushalte, die bereits eine Wohnung in der Inneren Stadt gefunden haben, in diese Gebiete umziehen und somit weiterhin in einem städtischen Wohnumfeld verbleiben, anstatt in den suburbanen Raum abzuwandern.

Entgegen der zweiten eingangs formulierten Leithypothese sind im Strukturtyp der „Optimierungsstadtteile“ nicht die begehrten „Szenestadtteile“ erfasst. Vielmehr handelt es sich mehrheitlich um Stadtteile, die über die Grenzen Hamburgs hinaus wohl weit weniger bekannt sind, als dies bei den typischen „Szenequartieren“ mit hoher gastronomischer Angebotsdichte, wie St. Pauli, Ottensen, Winterhude, Eimsbüttel oder St. Georg, der Fall sein dürfte.⁶ Betrachtet man jedoch die räumliche Verteilung der Optimierungsstadtteile – häufig in Nachbarlage zu Szenequartieren – so

6 Diese finden sich in Stadtteiltyp 3, s. Abschnitt 4.3.

drängt sich die Vermutung auf, dass sich die besonders nachgefragten Quartiere an ihren Rändern in Nachbarstadtteile ausbreiten und dort möglicherweise ähnliche Raum- und Sozialstrukturen entstehen lassen.

4.2 Typ 2: Ankunftsstadtteile (Zuwanderungsmuster A-B-I)

Die insgesamt sechs Hamburger Stadtteile mit verhältnismäßig großem Anteil an überregionaler Zuwanderung, aber wenigen innerstädtischen Zuzügen werden im Strukturtyp 2 der „Ankunftsstadtteile“ zusammengefasst. Da der Anteil der Zuzügler aus anderen innerstädtischen Stadtteilen Hamburgs geringer ist, als aufgrund der Einwohnerzahl der betreffenden Stadtteile zu erwarten wäre, finden sich in diesem Strukturtyp die Stadtteile wieder, die offenkundig von ortskundigen Umzugswilligen häufiger gemieden werden. Damit bildet der Strukturtyp der „Ankunftsstadtteile“ das Gegenstück zum zuvor diskutierten Typus der „Optimierungsstadtteile“.

Die Stadtteile dieses Wanderungsmusters weisen – mit Ausnahme von Groß Flottbek – eine recht hohe Einwohner- und Nahversorgungsdichte auf (s. Tabelle 2), liegen den Versorgungskernen der Hamburger City oder dem Bezirkszentrum Harburg recht nahe (s. Abbildung 4) und haben gleichzeitig ein Mietniveau, dass sonst eher in Stadtteilen des Stadtrands zu finden ist (Pohl/Wischmann 2014). Es gibt in der überwiegenden Zahl zugehöriger Stadtteile eine ähnlich geringe Arbeitsplatzdichte wie in dem für Zuwanderungen unterdurchschnittlich häufig gewählten wohnmobilitätsarmen Stadtteiltyp 4. Eine Sonderstellung nimmt hierbei der Stadtteil Harburg ein, in dem eine hohe Arbeitsplatzkonzentration zu finden ist.

Unter den Ankunftsstadtteilen sind sozialstrukturell benachteiligte Quartiere überrepräsentiert. Die Arbeitslosenrate liegt mit einem Medianwert von 8,4% höher als in allen übrigen Strukturtypen, gleiches trifft auf den Anteil der Transferleistungsbezieher zu (Median 17,6%). Die durchschnittlichen Einkommen der Steuerpflichtigen liegen im Median bei knapp 20.000 Euro. Bei einem mittleren Einkommen über alle Stadtteile Hamburgs, das bei 33.000 Euro (Median) liegt, wird somit nur ein Niveau von 60% erreicht. Auch der Anteil an Einwohnern mit Migrationshintergrund ist mit einem Median von nahezu 50% sehr hoch, wobei dies zumindest teilweise eine Folge des Umstandes ist, dass es sich ja um die Hauptzielgebiete von Fernwanderungen handelt und der Anteil an Zuwanderungen aus dem Ausland an den Fernwanderungen in diesen Stadtteilen mit bis zu 47% besonders hoch ist (Tautologie). Die durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner ist im Mittel deutlich niedriger als in den übrigen Stadtteiltypen (s. Tabelle 2). Insgesamt ist die Bevölkerung hier zwischen den Jahren 2000 und 2010 um 7,4% besonders stark gewachsen.

4.3 Typ 3: Zuwanderungsstadtteile (Zuwanderungsmuster A-I-B und I-A-B)

Die zentrumsnahen Stadtteile mit der höchsten Siedlungsdichte (Median: 194 Einwohner/ha), der höchsten Arbeitsplatzdichte und dem besten Nahversorgungsangebot sind für Zuwanderer von außerhalb der Wohnungsmarktregion Hamburg wie auch für innerstädtische Zuzügler gleichermaßen attraktiv. Zuzüge in diese Gebiete erfolgen sowohl aus anderen Stadtteilen der Inneren Stadt als auch in Form von Fernwanderungen bezogen auf ihre Einwohnerzahl besonders häufig. Sie nehmen zusammen je 47% der überregionalen Zuwanderungen und innerstädtischen Umzüge auf, obwohl diese Stadtteile nur 41% der innerstädtischen Bevölkerung stellen. Das ist bemerkenswert, weil von diesen baulich bereits hochverdichteten, häufig gründerzeitlich bebauten Stadtteilen nicht unbedingt zu erwarten ist, dass sie besonders viel zusätzliche Bevölkerung aufnehmen können – zumal eine Fluktuation den Zuzug offensichtlich nicht ausgleicht: die Stadtteile dieses Typs sind zwischen den Jahren 2000 und 2010 um 5,4% stark gewachsen.

Die Zentrumserreichbarkeit der Zuwanderungsstadtteile ist sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit individuellen Verkehrsmitteln vergleichsweise gut, wobei der Subtypus AIB räumlich etwas näher zum Stadtzentrum liegt als der Subtypus I-A-B. Generell ist der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern in diesem Stadtteiltyp sehr gering (Median bei 1,8%).

Im Vergleich zu den vorgenannten Stadtteilen des Typs 2 erfordert ein Zuzug bzw. eine Zuwanderung in die zentrumsnahen und funktional gemischten Quartiere die Akzeptanz höherer Wohnkosten. Wie Untersuchungen zur Mietpreisentwicklung in Hamburg zeigen, sind insbesondere die Stadtteile, die sich im Typ 3 wiederfinden, zugleich die Gebiete mit den höchsten Mietpreissteigerungen bei einem überdurchschnittlichen Mietniveau (Pohl/Wischmann 2014). Dies spiegelt sich auch in der Sozialstruktur der im Typ 3 erfassten Stadtteile (s. Tabelle 2). Das durchschnittliche Einkommen liegt im Median nur wenig unter dem der „Optimierungsstadtteile“ (Typ 1). Auch ist der Anteil der Arbeitslosen sowie der Transferleistungsbezieher unterdurchschnittlich, was als Indiz für Verdrängungsprozesse in den vergangenen Jahren – etwa in früheren „Arbeiterstadtteilen“ wie St. Pauli oder Barmbek – gedeutet werden kann. Eine denkbare Bevölkerungsabnahme möglicherweise infolge eines erhöhten Wohnflächenkonsums der neuen Bewohner ist jedoch nur in Neustadt ansatzweise zu beobachten (Bevölkerungsabnahme zwischen den Jahren 2000 und 2010 um 0,6%).⁷

Insbesondere kleine Haushalte finden in den Zuwanderungsstadtteilen ihr Zuhause: Der Anteil an Einpersonenhaushalten liegt bei 68%; die durchschnittliche Zahl an Personen pro Haushalt bei 1,5 und damit niedriger als in allen anderen Typen (Medianwerte der 15 Stadtteile dieses Stadtteiltyps). Wegen der begrenzten Neubaumöglichkeiten ist jedoch zu vermuten, dass kleine Wohnungen zunehmend mit mehr Personen besetzt werden oder mehrere Haushalte in einer Wohnung unterkommen (Wohngemeinschaft).

⁷ Daten: Statistikamt Nord, eigene Auswertung einer Sonderabfrage aus dem Jahr 2012.

4.4 Typ 4: Wohnmobilitätsarme Stadtteile (Zuwanderungsmuster B-I-A und B-A-I)

Bei diesem letzten betrachteten Typ handelt es sich um die Stadtteile, die zwar aufgrund der funktionalen und verkehrlichen Erschließung noch zur Inneren Stadt zu rechnen sind, jedoch vergleichsweise weit vom Zentrum Hamburgs entfernt liegen, teilweise in der Nähe eines der Bezirkszentren Altona, Osterstraße/Hoheluft, Eppendorf/Winterhude, Fuhlsbüttlerstraße oder Wandsbek (s. Abbildung 4). Damit einher geht auch eine verglichen zu den anderen drei Stadtteiltypen geringe Siedlungsdichte (Median: 104 Einwohner/ha) sowie eine geringere Arbeitsplatzdichte und ein eher mäßiges lokales Nahversorgungsangebot. Der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern ist hier vergleichsweise hoch (18,7%). Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums ist verglichen mit den übrigen betrachteten Typen eher schlecht (s. Tabelle 2).

Die Wohnmobilitätsarmen Stadtteile treten sowohl als Zuzugs- als auch als Zuwanderungs-Stadtteil unterproportional häufig in Erscheinung, was sich darin zeigt, dass der Anteil der sesshaften Wohnbevölkerung Hamburgs, die in diesen Stadtteilen lebt, höher ist als der Anteil der Zuwanderungs- bzw. Zuzugsfälle in diesen Stadtteilen (gemessen an allen Zuwanderungs- bzw. Zuzugsfällen in Hamburg). Hierbei sind lokale Unterschiede des Wohnungsmarktes zwischen den in die Analyse eingehenden Stadtteilen der Inneren Stadt zu berücksichtigen, die zu einer unterschiedlichen Mobilitätsrate beitragen. Zu nennen ist hier etwa die unterschiedliche Eigentumsquote sowie der unterschiedliche Anteil an Genossenschaftswohnungen. In beiden Wohnformen ist die Wohndauer im Durchschnitt höher als im frei finanzierten Mietwohnungsbau, sodass die Mobilitätskennziffer (Umzugsfälle) unterschiedlich ausgeprägt ist.

Die Stadtteile des Typs 4 vermitteln somit in gewisser Hinsicht raumstrukturell zwischen den Stadtteilen der Inneren Stadt mit hohen Zuzugs- sowie Zuwanderungsanteilen und bereits suburban anmutenden Stadtteilen der Äußeren Stadt, die in stärkerem Maße durch Wohneigentum geprägt und in weiten Teilen der Bebauung monofunktional auf das Wohnen ausgerichtet sind. Eine interessante Ausnahme bildet diesbezüglich der gründerzeitliche Stadtteil Ottensen, der infrastrukturell eher den Zuwanderungsstadtteilen bzw. einigen Optimierungsstadtteilen ähnelt und aufgrund der hohen Dichte des Gastronomieangebotes sogar zu den „Szenequartieren“ gezählt werden kann. Hier sind die Anteile der Zuwanderungen und Zuzüge gemessen an der Bevölkerung des Stadtteils unterdurchschnittlich, trotzdem wächst die Bevölkerung stärker als in vielen Zuwanderungsstadtteilen. Insofern gilt für einige der Wohnmobilitätsarmen Stadtteile (neben Ottensen auch Bahrenfeld, Lokstedt und Tonndorf), dass sie zwar einen verhältnismäßig geringen Anteil der Zuwanderungen und Zuzüge aufnehmen, diesen Anteil jedoch offenbar dauerhaft behalten, oder aber dass die Fertilitätsrate in diesen Stadtteilen erhöht ist.

5 Bedeutung für den Reurbanisierungsprozess

Mit unserer Analyse der Zuwanderungsmuster bzw. innerstädtischen Umzüge haben wir gezeigt, dass sich die Stadtteile der Inneren Stadt in Hinblick auf ihre Attraktivität für Fern- bzw. Nahwanderungen unterscheiden und dass diesbezüglich Zusammenhänge mit der Raumstruktur erkennbar sind. So üben die besonders dichten, zentral gelegenen und funktionsgemischten Stadtteile Hamburgs trotz eines höheren Mietniveaus und kleinerer Pro-Kopf-Wohnflächen die größte Attraktivität auf Zuwanderer und innerstädtische Umzügler aus, auch wenn sie nicht zu den bekannten Szene-Stadtteilen gehören. Diese Stadtteile sind Ziel von fast der Hälfte aller überregionalen Zuwanderungen und innerstädtischen Umzüge, obwohl sie nur gut 40% der innerstädtischen Bevölkerung beherbergen. Bemerkenswert ist, dass es gerade die baulich bereits hochverdichteten Stadtteile sind, die besonders viele Zuwanderer aus anderen Regionen und zugleich Zuzügler aus anderen innenstadtnahen Stadtteilen aufnehmen und offenbar nur zu einem geringen Teil wieder abgeben, denn in der betrachteten Dekade ist ein besonders starkes Bevölkerungswachstum der Stadtteile dieses Typs (3) erkennbar.

Neben den Stadtteilen des Typs 3, die für alle Zuziehenden (gleich ob lokal oder fernwandernd) attraktiv sind, nehmen auch einige zentrumsnahe, aber hinsichtlich des sozialen Status oftmals als „benachteiligt“ geltende Stadtteile die Funktion von „Ankunftsstadtteilen“ für Fernwanderer ein (Typ 2). Für lokale Wohnstandortverlagerungen innerhalb Hamburgs spielen diese Stadtteile nur eine untergeordnete Rolle. Die Ankunftsstadtteile haben somit eine besondere Bedeutung für den Reurbanisierungsprozess: Insbesondere überregional neu zuwandernde Haushalte mit geringerem Einkommen – und folglich auch einem geringeren Budget für Wohnkosten – finden in diesen Arealen ihr neues (erstes) Zuhause in Hamburg. Man kann dieses Muster auch so interpretieren: Ist ein Wohnort in den Zuwanderungsstadtteilen nicht bezahlbar, weichen Zuwanderer eher auf günstigere Räume mit ähnlicher Funktionsmischung und hohem Migrantenanteil aus, als weiter außenliegende, monofunktionalere Stadtteile zu wählen.

Nicht minder bedeutsam für die zu beobachtende Reurbanisierung sind die als „Optimierungsstadtteile“ bezeichneten Quartiere des Stadtteilstyps 1. Auf diesen Typus sind vorwiegend lokale Umzüge gerichtet. Sie stehen damit – gemeinsam mit den für alle Zuwanderungsgruppen attraktiven Stadtteilen des Typs 3 – auch in Konkurrenz zu alternativen Wohnstandorten, etwa im suburbanen Umland. Etliche „Optimierungsstadtteile“ weisen gegenüber den Stadtteilen der Typen 2 und 3 gemessen an den untersuchten Strukturindikatoren einen höheren sozialen Status auf. Die hiervon abweichenden „Optimierungsstadtteile“ Dulsberg und Altona dürften vor allem aufgrund ihrer zentralen Lage und guten infrastrukturellen Ausstattung für die Optimierung von Wohnlagen geeignet sein, weniger aufgrund eines mit einem Zuzug in diese Stadtteile einhergehenden höheren Wohnprestiges. Betrachtet man die räumliche Verteilung der Optimierungsstadtteile, so drängt sich die Vermutung auf, dass es hier einen Zusammenhang mit den Szenestadtteilen gibt, weil sich die Eigenschaften der besonders nachgefragten Räume an ihren Rändern in Nachbarstadtteile ausbreiten. Interessant wäre es zu prüfen, ob die bauliche Entwicklung bzw. die kleinräumige Bevölkerungsentwicklung in den Optimierungsstadtteilen dieser Vermutung entspricht.

Die eingangs formulierten Annahmen treffen indes nur teilweise zu: Zwar nehmen unterschiedliche Stadtteile in Hinblick auf den Reurbanisierungsprozess verschiedene Rollen ein. Entgegen der zweiten formulierten Hypothese jedoch finden sich die „Szenequartiere“ nicht unter den Optimierungsstadtteilen, sondern im für Zuziehende aller Distanzgruppen attraktiven Stadtteiltyp 3 und im Falle Ottensen sogar bei den Wohnmobilitätsarmen Stadtteilen (Typ 4). Der Bevölkerungsaustausch in Hamburger Stadtteilen, die mit Gentrifizierungsprozessen assoziiert werden (s. Pohl/Wischmann 2014), ist also gleichermaßen Ergebnis lokaler Umzüge wie von Fernwanderungen.

Ungeachtet dessen spiegeln sich in den herausgearbeiteten Wanderungsmustern die gegenwärtig ablaufenden Prozesse der sozialen Segregation in der Stadt: Indem gerade die sozial benachteiligten Stadtteile von innerstädtisch Umziehenden seltener gewählt werden, macht die überregionale Zuwanderung den Großteil der neuen Einwohner aus. Dabei ist in Hamburg in den letzten Jahren die internationale Migration von zunehmender Bedeutung. Da ein nennenswerter Anteil der Fernwanderung aus dem Ausland auf die sozial benachteiligten Wohnquartiere entfällt, ist zukünftig auch eine zunehmende Kongruenz der sozialen mit der ethnischen Segregation zu erwarten.⁸

Mit der vorgenommenen Analyse konnten wir nur einen groben Einblick in die komplexen Wanderungsmuster in Hamburg geben, die den gegenwärtigen Bedeutungsgewinn des urbanen Wohnens kennzeichnen und begleiten. Ein weitergehendes Verständnis der Wohnstandortwahl der Haushalte setzt – über Befragungen zu Umzugsmotiven hinaus – auch einen größeren Betrachtungsmaßstab voraus, da einige der betrachteten Stadtteile intern eine beachtliche Heterogenität aufweisen. Auch wäre interessant, ob in der vorliegenden Analyse nicht betrachtete Stadtteile wie etwa Wilhelmsburg – wo in den vergangenen Jahren mit der Internationalen Bauausstellung beachtliche Anstrengungen unternommen wurden, einen Aufwertungsprozess zu initiieren – ihre Bedeutung für innerstädtische Wanderungen verändert haben. Weiterhin wäre eine Analyse von Abwanderungen interessant, um auch den Wandel der parallel zur Reurbanisierung in Hamburg ablaufenden Suburbanisierung besser zu verstehen.

Literatur

- FHH – Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2014): Wohnsituation der Niedrigeinkommensbezieher in Hamburg. Bearbeitung.
<https://www.hamburg.de/contentblob/4370200/2b2e40fa00ed7a0d54e38c53132c2d55/data/d-gutachten-niedrigeinkommen-langf.pdf> (23.10.2018).
- Danielzyk, R.; Dittrich-Wesbuer, A.; Oostendorp, R.; Osterhage, F. (2012): Wohnstandortentscheidungen von Familien mit Kindern: Trendverschiebungen im Zuge der Spätmoderne. In: Weixlbaumer, N. (Hrsg.): Anthologie Sozialgeographie. Wien, 9-3. = Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Band 16.
- Friedrichs, J.; Triemer, S. (2008): Gespaltene Städte? Soziale und ethnische Segregation in deutschen Großstädten. Wiesbaden.
- Klee, A. (2001): Der Raumbezug von Lebensstilen in der Stadt. Ein Diskurs über eine schwierige Beziehung mit empirischen Befunden aus der Stadt Nürnberg. Passau. = Münchener Geographische Hefte 83.

8 Zur rückläufigen ethnischen Segregation von 1990 bis Mitte der 2000er Jahre s. Friedrichs/Triemer (2008).

- Lee, E. (1966): A theory of migration. In: Population Association of America: Demography 3 (1). Pennsylvania, 47-57.
- Matthes, G.; Gertz, C. (2014): Raumtypen für Fragestellungen der handlungstheoretisch orientierten Personenverkehrsforschung. Hamburg. = ECTL Working Paper 45.
- Matthes, G. (2016): Reurbanisierung und Verkehr. Hamburg. = Harburger Berichte zur Verkehrsplanung und Logistik 17.
- Menzl, M. (2017): Das Eigenheim im Grünen. Kontinuität und Wandel eines Sehnsuchtsortes. In: Zeitschrift für Kulturwissenschaften 1, 117-131.
- Pohl, T.; Wischmann, K. (2014): Wohnungsmarktdynamik und stadtpolitische Konflikte in Hamburg: Ein Beitrag zur Gentrificationforschung. In: Europa regional 19.2011 (2014) 2, 41-55.
- Rossi, P. (1980): Why families move. In: Sage Publications, London.
- Short, J. R. (1978): Residential mobility. In: Progress in Human Geography (3), 419-447.
- Schürt, A.; Sigismund, M. (2007): Bundesweite Abgrenzung von Wohnungsmarktregionen. Bonn = BBR-Arbeitspapier.
https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/WohnenImmobilien/Immobilienmarktbeobachtung/MethodenMaterialien/Womaregionen/01_Veroeffentlichungen.html;jsessionid=96B7E7D48277555C0741DB2DB7CA189C.live!1292?nn=446450 (23.10.2018).
- Stadtteildatenbank Hamburg (o.J.): Hamburger Stadtteil-Profile und interaktive Karten.
<https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten/hamburger-stadtteil-profile-und-interaktive-karten/> (23.10.2018).
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2011): Hochbautätigkeit und Wohnungsbestand in Hamburg 2010.
https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/arbeit_und_soziales/F_II_1_2_4_j_H/F_II_1_2_4_j10_H.pdf (23.10.2018).
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2018a): Bevölkerungsentwicklung in Hamburg 2016. Statistische Berichte. Kennziffer: A I 1 - j 16 HH.
https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_1_j_H/A_I_1_j16_HH.pdf (23.10.2018).
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2018b): Stadtteilprofile Berichtsjahr 2016.
https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Datenbanken_und_Karten/Stadtteilprofile/StadtteilprofileBerichtsjahr2016.xlsx (23.10.2018).

Autoren

*Dr.-Ing. Gesa Matthes (*1981) studierte Stadtplanung an der HafenCity Universität Hamburg und der Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, bevor sie wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg wurde. Sie forscht im Bereich „Raumstruktur und Verkehrshandeln“. Für ihre Promotion zum Thema „Reurbanisierung und Verkehr“ erhielt sie den Werner-Ernst-Preis 2016. Derzeit koordiniert sie die BMBF-Innovationsgruppe UrbanRural SOLUTIONS.*

*Dr. Thomas Pohl (*1973) ist Akademischer Rat am Institut für Geographie der Universität Hamburg. Nach seiner Dissertation zur Stadtentwicklung in Hamburg beschäftigte er sich mit Prozessen der sozialräumlichen Differenzierung in Großstädten. Weitere Arbeitsfelder sind Bevölkerungsentwicklung und die Folgen des demografischen Wandels, Zeitgeographie und Aktionsraumforschung, Monitoringverfahren und quantitative Methoden.*