

Zur Quantifizierung von Reurbanisierungstendenzen

Gesa Matthes

Eingegangen: 22. November 2013 / Angenommen: 3. Juni 2014 / Online publiziert: 28. Juni 2014
© Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2014

Zusammenfassung Der Beitrag beschreibt räumlich-demographische Prozesse in der Stadtregion Hamburg und sucht dabei Antworten auf die Fragen, inwieweit die Veränderungsprozesse tatsächlich eine stabile (Re)Konzentration von Bevölkerung in verkehrssparsamen, das heißt funktionsgemischten und gut an den öffentlichen Verkehr angebundenen Räumen bewirken und ob zumindest Ansätze neuer Stadtaffinität zu entdecken sind. Ausgehend von dem Befund, dass in Hamburg Reurbanisierung nach verschiedenen Konzepten messbar ist, werden die Wandermuster der Bevölkerung in der Stadtregion anhand von Daten der amtlichen Statistik genauer untersucht. So wird ersichtlich, dass der Bevölkerungsgewinn der Stadt bzw. die Bevölkerungskonzentration in der Stadt dadurch entsteht, dass sie Einwohner von außerhalb der Region – vorwiegend aus Städten – gewinnt und die Stadtbewohner seltener ins Umland ziehen. Die Ursache für die innerregionalen Veränderungsprozesse ist das veränderte Wanderverhalten von Personen über 30 Jahren und Kindern sowie Kohorteneffekte der über 45-Jährigen, während die Bildungswanderer und Berufseinsteiger (18- bis 29-Jährige) als Träger des zunehmenden überregionalen Austauschs bezeichnet werden können. Diese empirischen Befunde stützen bestehende Thesen zu Ursachen der Reurbanisierung. Besonders hervorzuheben ist, dass die quantitativen Daten auch der These von ‚Alten‘ als Träger der Reurbanisierung entsprechen.

Schlüsselwörter Reurbanisierung · Wanderung · Messkonzept · Zeitreihe · Stadtregion · Hamburg

Quantification of Reurbanization

Abstract This paper deals with spatial processes of demographic change in the city and the region of Hamburg by using official statistics. It aims to answer the questions if there is a stable (re)concentration of population in transport-reducing settlement structures, i.e. functionally mixed quarters that are easily accessible by public transport, and if a new preference for living in cities can be observed. Knowing that it is actually possible to measure reurbanization in Hamburg applying common concepts, the paper analyses patterns of migration in a more detailed way. This reveals that the growing population within the city and the concentration of population in the core mainly result from two developments: inter-regional migration grows (mainly from other cities into the core) and the city's residents move less often to the outskirts. The inner-regional processes of population change result from a changed migration behavior of persons over the age of 30 as well as children and cohort effects of the over 45-year-olds, whereas a changed behavior of young professionals and students (18- to 29-year-olds) causes the growing inter-regional exchange. The findings support existing theses regarding the reasons for reurbanization. Notably the thesis that the group of aged persons supports reurbanization can be observed in the quantitative data.

Keywords Reurbanization · Migration · Measurement · Time series · City region · Hamburg

Dipl.-Ing. G. Matthes (✉)
Institut für Verkehrsplanung und Logistik, Technische Universität
Hamburg-Harburg,
Schwarzenbergstraße 95,
21073 Hamburg, Deutschland
E-Mail: matthes@tu-harburg.de

1 Einleitung

Die bald 15 Jahre andauernde wissenschaftliche Diskussion um empirisch quantifizierbare Trends zur Reurbanisierung oder einer Renaissance der Stadt¹ wird noch immer kontrovers geführt.² Die wohl bekannteste These vertraten Mitte der 2000er Jahre Brühl/Echter/Frölich von Bodelschwingh et al. (2006), die – gestützt auf eine Betrachtung von zwei innenstadtnahen Wohnquartieren in Leipzig und München – nach einem Jahrzehnte dominierenden Trend der Suburbanisierung Anzeichen für den Beginn einer „neue[n] Phase der Stadtentwicklung“ (Brühl/Echter/Frölich von Bodelschwingh et al. 2006: 11) erkannten, in der die Stadt als Wohnort für breite Bevölkerungssegmente an Bedeutung gewinnt, also nicht mehr nur für spezielle Lebensstilgruppen interessant ist (vgl. Brühl/ Echter/Frölich von Bodelschwingh et al. 2006: 11).

Die Ursachen dieser Veränderung werden in „komplexen sozio-ökonomischen Restrukturierungsprozessen großstädtisch geprägter Regionen“ (Jessen/Siedentop/Zakrzewski 2012: 198) gesehen. Konkret heißt das beispielsweise nach Häußermann (2009), dass der Suburbanisierung „das Personal ausgehe“. Er argumentiert unter dieser Überschrift, dass ein Rückgang der Suburbanisierung logische Folge von gesellschaftlichen Veränderungen sei. Weil sich das fordistische Lebensmodell³ immer weiter auflöse, verringere auch das mit diesem Lebensmodell verknüpfte Standardmodell bei der Wahl des Wohnstandortes⁴ seine quantitative Relevanz (Häußermann 2009: 56): Der Personalmangel rühre daher, dass immer weniger Frauen den Vollzeitjob „Organisation des Familienalltags im suburbanen Raum“ übernehmen wollten (Häußermann 2009: 55). Die Stadtökonomie ergänzt, dass die sich wandelnde Arbeitswelt der Wissensgesellschaft eine Flexibilität verlangt, die eine „städtische Rückbettung“ des (Arbeits-)Lebens erfordert (Läpple 2004: 75). Nach diesen Thesen ist eine zunehmende Wahl innerstädtischer Wohnstandorte eine Konsequenz der Verbreitung nicht-fordistischer Lebensmodelle, die – je nach Ausprägung – ein stark funktionsgemischtes Umfeld erfordern, in dem unter anderem wenig Zeit für Alltagsmobilität aufgewendet werden muss, die Nähe zu überörtlichen Verkehrs-

knoten gegeben ist, in dem spontane berufliche und private Kontakte häufiger sind und in dem lange Ladenöffnungszeiten oder Kinderbetreuungsangebote zeitliche Flexibilität gewährleisten und die Doppelerwerbstätigkeit erleichtern (vgl. Pohl 2010: 45, 61).

Eine weitere prominente These besagt, dass das fordistische Standardmodell bei der Wahl des Wohnstandortes um eine Phase erweitert werden muss: Nach dem Auszug der Kinder aus dem Einfamilienhaus im Umland ziehen die „Empty Nester“ als unternehmungslustige (Früh-)Rentner zurück in die Stadt, um dort das kulturelle Angebot und perspektivisch auch die Infrastruktur des Gesundheitswesens besser erreichen zu können (vgl. Brake/Urbanczyk 2012: 41).

Es wird also angenommen, dass sich bei bestimmten Altersgruppen der Bevölkerung die Vorlieben für bestimmte Eigenschaften des Wohnumfeldes verändern, so dass die Wohnstandortentscheidung neuerdings zunehmend zugunsten städtischer Wohnorte ausfällt. Bei dieser vermutet zunehmenden Stadtaffinität der Bevölkerung spielen offenbar Erreichbarkeit und infrastrukturelle Ausstattung als *Pull*-Faktoren eine wichtige Rolle. Möglicherweise muss die „Renaissance der Städte“ nicht nur als ‚Renaissance der Innenstädte‘, sondern auch als ‚Renaissance nahräumlicher Erreichbarkeit‘ gewertet werden“ (BMVBS 2012: 135). Diese These ist umso plausibler, wenn berücksichtigt wird, dass sich auch die Rahmenbedingungen des Wohnens im Umland verändern. Beispielsweise wirkt sich die Zunahme der Mobilitätskosten im Umland aufgrund der dort notwendigen längeren Wege stärker aus als in der Stadt (vgl. BMVBS/BBSR 2009: 24, 41). Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass bereits heute ein Umland-Wohnort auch in angespannten Wohnungsmärkten nicht unbedingt kostengünstiger ist als ein städtischer Wohnort, wenn Mobilitätskosten einbezogen werden (vgl. für München Albrecht/Fink/Gutsche 2011: 11).

In verschiedenen quantitativen Studien wurde versucht, die aufgrund dieser Zusammenhänge zu erwartenden quantitativen Effekte empirisch nachzuweisen. Sie kamen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Einige konnten eine Reurbanisierung in mehreren Großstädten Deutschlands zumindest ansatzweise feststellen (z. B. BMVBS/BBR 2007: 20; Schlömer 2009: 74). Andere kamen zu vorsichtigeren Interpretationen (vgl. Hirschle/Schürt 2008: 215), außerdem wurden regionale Unterschiede festgestellt. Während sich Konzentrationsprozesse in einigen ostdeutschen Oberzentren zeigen (vgl. Herfert 2004: 57), ist in Westdeutschland zwar eine neue Wertschätzung und veränderte Wahrnehmung des Städtischen in bestimmten metropolitanen Räumen erkennbar, ohne dass sich dies schon quantitativ als Konzentrationsprozess niederschlägt (vgl. Hesse 2008). Gleichzeitig verlieren Städte mit wirtschaftlichen Strukturproblemen, unterdurchschnittlicher Erreichbarkeit oder

¹ Der Begriff Reurbanisierung wird in der aktuellen wissenschaftlichen Debatte teilweise explizit von der unschärferen Bezeichnung „Renaissance der Stadt“ abgegrenzt, zuweilen aber auch synonym genutzt (vgl. z. B. BMVBS 2012: 9).

² Die Arbeit beschränkt sich auf die Darstellung des deutschen Forschungsstandes, die Diskussion um Reurbanisierung bzw. *urban resurgence* findet jedoch auch international statt (vgl. z. B. Euchner/McGovern 2003; Storper/Manville 2006; Kabisch/Haase/Haase 2012).

³ „Hausfrau, die die Konsumtätigkeit organisiert und... erwerbstätiger Ehemann, der dafür die materiellen Mittel beschafft“ (Häußermann 2009: 53).

⁴ Einstieg ins Beschäftigtenverhältnis, Eheschließung und Abwanderung ins Einfamilienhaus im Umland (vgl. Häußermann 2009: 53).

negativem Image anhaltend Bevölkerung (vgl. Siedentop 2008: 194; Gödecke-Stellmann 2011: 9 f.). Hesse (2008) zog aus der Debatte die Schlussfolgerung, dass die Renaissance der Städte eher diskursiv konstruiert als empirisch vorhanden sei. Mittlerweile jedoch stützen breit angelegte empirische Studien vermehrt die Reurbanisierungshypothese, wobei die Auffassung bestehen bleibt, dass Reurbanisierung eher ein großstädtisches Phänomen ist (Beckord 2009: 161; Schlömer 2009: 81 f.). In vergleichenden deutschlandweiten Analysen weist Osterhage (2011: 31) nach, dass eine Reurbanisierung in vielen ost- und westdeutschen Städten über 80.000 Einwohner erkennbar ist. Insofern geht es in der Diskussion nicht mehr so sehr darum, ob es Entwicklungen gibt, die als Reurbanisierung bezeichnet werden können, sondern um eine räumlich und soziodemographisch differenzierte Analyse der Veränderungsprozesse (vgl. Jessen/Siedentop/Zakrzewski 2012: 198). Diese Differenzierung ist nicht nur aus akademischer Sicht wünschenswert, auch für die Planungspraxis ist es relevant zu wissen, welche Faktoren das (zumeist für erstrebenswert gehaltene) Bevölkerungswachstum verursachen. Darüber hinaus sind der räumliche Bezug zu definieren und die Neuartigkeit und Dauerhaftigkeit der Entwicklung zu bestimmen.

Den zitierten Studien ist ein quantitativ-analytisches Verständnis von Reurbanisierung gemein, das sich von normativen oder qualitativen Ansätzen (z. B. Haase/Kabisch/Steinführer 2006: 167) unterscheidet. Es bezieht sich zumeist auf das vielzitierte Phasenmodell von van den Berg/Drewett/Klaassen et al. (1982: 36) und definiert Reurbanisierung als steigenden Einwohneranteil der Kernstädte an den Einwohnern der zugehörigen Stadtregion (*Functional Urban Region*). In dem Modell werden Phasen der innerregionalen Zentralisierung und Dezentralisierung nach den Entwicklungen der Bevölkerungswachstumsraten in Stadt, Umland und Region abgegrenzt. Die Phase der Reurbanisierung löst dabei die Phase der Desurbanisierung ab, wenn die Einwohnerzahl der Stadt steigt und die Einwohnerzahl des Umlands sinkt (*absolute centralization*) oder die Einwohnerzahl der Stadt stärker steigt oder schwächer sinkt als im Umland (*relative centralization*) (van den Berg/Drewett/Klaassen et al. 1982: 36).

Für die dargestellte Bandbreite an Forschungsergebnissen, Interpretationsansätzen und Thesen zur quantitativ nachweisbaren Existenz von Reurbanisierung gibt es im Wesentlichen zwei Ursachen: Zum einen führen unterschiedliche Begriffsdefinitionen zu variierenden Messkonzepten (vgl. Osterhage 2011: 31). Zum anderen wird diese Vielfalt an Messkonzepten von uneinheitlichen räumlichen oder zeitlichen Bezügen überlagert.

Dieser Beitrag knüpft an diese Erkenntnis an und beschreibt Reurbanisierung exemplarisch am Beispiel der Stadtregion Hamburg mithilfe verschiedener Messkonzepte, differenziert nach fünf innerregionalen Raumtypen

und mehreren Altersgruppen. Er ergänzt damit die vorliegenden vergleichenden empirischen Arbeiten um eine Detailanalyse. Es ist dabei nicht beabsichtigt, eine Definition quantitativ zu belegen, vielmehr soll verdeutlicht werden, welche Prozesse ablaufen und sich hinter den üblichen Kennzahlen verbergen können. Die Beschreibung der Prozesse im Detail ist ein notwendiger Zwischenschritt, um Ansatzpunkte für weitergehende Analysen zu schaffen, die sich beispielsweise mit der Erklärung von Reurbanisierung auf der Basis von Veränderungen der Handlungsmotive der Träger der Reurbanisierung oder auch Veränderungen ihrer Herkunftsräume auseinandersetzen. Um die Motive der Träger der Prozesse untersuchen zu können, muss möglichst genau bekannt sein, welche Bevölkerungssegmente sich in wieweit anders verhalten als früher. Ebenfalls ist die räumlich differenzierte deskriptive Analyse der vergangenen Prozesse ein notwendiger Schritt, um Prognosen zu erarbeiten.

2 Reurbanisierung messen

Hintergrund der Analyse ist eine verkehrswissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Thema Reurbanisierung im Rahmen eines von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) geförderten Projektes. Aus Sicht der Verkehrswissenschaft sind Wanderungen langfristige Entscheidungen des Verkehrshandelns, die den Rahmen des alltäglichen Verkehrshandelns (Möglichkeiten der Verkehrsmittel- und Zielwahl) festlegen. Reurbanisierung birgt das Potenzial einer Konzentration von Menschen in sogenannten verkehrssparsamen Räumen. Dies sind dichte, funktionsgemischte, gut an den öffentlichen Verkehr angebundene Räume, die ihren Bewohnern ermöglichen, ihren Alltag weitgehend mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln (Fuß, Rad, öffentlicher Verkehr) zu bewältigen und nur zu einem geringen Teil den motorisierten Individualverkehr (Pkw) zu nutzen. Im verkehrsaufwendigen Umland ist dies selten dauerhaft für alle Haushaltsmitglieder möglich. Eine Bevölkerungsverschiebung aus verkehrsaufwendigen in verkehrssparsame Räume würde also bestehende stadtrregionale Probleme des Verkehrs mildern oder zumindest nicht weiter verstärken – denn es ist nach derzeitigem Stand der Forschung anzunehmen, dass die Stadtbewohner zumindest zu einem gewissen Maß von ihren verkehrssparenden Mobilitätsmöglichkeiten Gebrauch machen (Cao/Mokhtarian/Handy 2009: 359).

Diese Überlegungen verdeutlichen, dass Reurbanisierung nach dem verkehrswissenschaftlichen Verständnis dieser Arbeit den Prozess einer neuen Bevölkerungskonzentration zugunsten verkehrssparsamer – städtischer – Räume und zulasten verkehrsaufwendiger – nicht städtischer – Räume beschreiben sollte. Diese Definition erfordert es zu wissen, wo genau Wanderer hinziehen und wo sie herkommen – beispielsweise ob Wanderer neuerdings tatsächlich

häufiger aus verkehrsaufwendigen Räumen in verkehrssparsame Räume wandern, ob die Bevölkerung tatsächlich in diesem Sinne ‚stadtaffiner‘ wird. Eine zunehmende Stadtaffinität drückt sich in den hier verwendeten Daten quantitativ darin aus, dass im Zeitvergleich mehr Personen eines soziodemographisch abgegrenzten Bevölkerungssegmentes einen im Vergleich zu vorher städtischeren Wohnort wählen, ohne dass dies in den städtischen Räumen schon quantitativ im Aggregat sichtbar sein muss. Die oben dargestellten Vermutungen über Ursachen der Reurbanisierung erlauben es durchaus zu vermuten, dass genau diese Wanderungsrichtung häufiger wird. In diesem Sinne ist es ein Anliegen des Beitrags, die verkehrswissenschaftliche Betrachtungsweise von Reurbanisierung als neuen Aspekt zur empirisch fundierten Diskussion der Bezeichnung hinzuzufügen. Die Diskussion kann am Ende des Beitrags jedoch nur angeregt und nicht ausgeführt werden.

Unter vielen Messkonzepten für Reurbanisierung sind die folgenden drei besonders häufig anzutreffen (vgl. Osterhage 2011: 24):

- Wachsende Stadt
- Günstigere Entwicklung der Stadt
- Wanderungsgewinne der Stadt

Nach dem Konzept „Wachsende Stadt“ wird Reurbanisierung an der Bevölkerungsentwicklung einer Stadt festgemacht: Die Stadt gewinnt (wieder) Einwohner. Das Bevölkerungswachstum ergibt sich aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und aus Wanderungen. Wanderungen können je nach Quell- und Zielort regional, überregional und sogar international sein. Es ist möglich, dass sich überregionale Zuwanderer zwar kurzfristig in der Stadt ‚stauen‘, aber bald nach ihrer Ankunft ins Umland ziehen und damit zu einem Wachstum der gesamten Region und nicht nur der Stadt beitragen. Dieser Prozess wird vom Messkonzept „Wachsende Stadt“ jedoch nicht erfasst, besonders dann nicht, wenn nur ein kleines Zeitfenster betrachtet wird.

Das Messkonzept „Günstigere Entwicklung der Stadt“ misst Reurbanisierung mithilfe eines Vergleichs der Bevölkerungswachstumsraten. Eine Reurbanisierung wird nachgewiesen, wenn Wachstumsraten in der Stadt (wieder) größer sind als diejenigen im Umland. Das Messkonzept entspricht also der von van den Berg/Drewett/Klaassen et al. (1982) verwendeten Definition. Durch die Einbeziehung der Entwicklung im Umland wird das Stadtwachstum als regional eingebettet betrachtet. Überregionale Zuzüge werden zwar auch hier nicht separat ausgewiesen. Ein Bevölkerungswachstum der Stadt aufgrund überregionaler Zuzüge würde jedoch nur als Reurbanisierung bezeichnet werden, wenn ein bestimmter Anteil der Zugezogenen tatsächlich in der Stadt bleibt.

Im Messkonzept „Wanderungsgewinne der Stadt“ werden positive Wanderungssalden der Stadt gegenüber dem

Umland als Reurbanisierung bezeichnet. Hier wird ausgeschlossen, dass Reurbanisierung allein Folge überregionaler Wanderungen ist. Dennoch ist ein Wanderungssaldo nur eine Kennzahl von vielen, die Wanderungsprozesse beschreiben können (vgl. Schlömer 2009: 37). Ein Saldo zeigt an, dass eine Wanderungsbeziehung asymmetrisch ist. Welche Prozesse sich hinter diesem Saldo verbergen, bleibt unerkannt. Beispielsweise kann ein zunehmender Wanderungsgewinn der Stadt in Bezug auf ihr Umland dadurch entstehen, dass sich mehr Menschen im Umland für eine Wanderung in die Stadt entscheiden, oder dadurch, dass sich mehr Menschen gegen eine Wanderung ins Umland entscheiden und in der Stadt sesshaft bleiben. Zusätzliche Wanderer können Folge eines kleinräumigen Kohorteneffektes sein oder Folge veränderter Wohnwünsche.

Unabhängig vom Messkonzept geht es im Hinblick auf den zeitlichen Bezugsraum um die Frage, ab wann Reurbanisierung als Trend bzw. als neuer Trend bezeichnet werden kann und zum Beispiel eine der Suburbanisierung gleichrangige Phase in van den Bergs Modell darstellt (vgl. Matthes 2010: 12; Osterhage 2011: 24). Beispielsweise wird vermutet, dass es sich bei den beobachteten Bevölkerungsgewinnen lediglich um eine Kompensation sehr kurzfristiger zwischenzeitlicher Turbulenzen infolge der deutschen Einigung handeln könnte (z. B. Schlömer 2009: 80 ff.; Göttsche-Stellmann 2011: 4) oder dass der kurzfristige Zustrom von Wanderern ein Kohorteneffekt der suburbanisierten Baby-Boomer-Generation ist (z. B. Growe/Münter 2010: 55). Die Frage ist also, wie Veränderung gemessen und als neu bzw. stabil bewertet werden kann. Neben der Identifikation von Trendbrüchen der Bevölkerungsentwicklung ist es sinnvoll, die Veränderung der bevölkerungsstrukturellen Zusammensetzung der bestehenden oder zuwandernden städtischen Bevölkerung im zeitlichen Verlauf einzubeziehen. Damit kann die Neuartigkeit und Dauerhaftigkeit der Prozesse besser beurteilt werden, außerdem ist die handlungstheoretische Rückbettung der Prozesse besser zu erfassen.

Die Messung von Reurbanisierung sollte also die Vor- und Nachteile der diskutierten Konzepte berücksichtigen, Sesshafte im Sinne von verhinderten Suburbanisierern einbeziehen und die Herkunft der Zuziehenden mindestens so weit unterscheiden, dass deutlich werden kann, ob über ein regionales oder überregionales Phänomen gesprochen wird. Sie sollte soziodemographisch differenzieren und möglichst lange Zeitreihen umfassen.

3 Abgrenzung und Einteilung des Untersuchungsraumes

Hinsichtlich der räumlichen Gliederung ist für eine Analyse von Reurbanisierung eine Abgrenzung von Stadt, Umland

und überregionalem Raum unabdingbar. Jüngere Veröffentlichungen stützen sich auf zusätzliche innerstädtische Differenzierungen (z. B. Beckord 2009: 157). Eine differenzierte innerregionale Untergliederung, die über den Gegensatz (administrative) Stadt – (administratives) Land hinausgeht, ist für eine vertiefende Analyse von Reurbanisierung vor allem dann notwendig, wenn Schlüsse auf die Entstehung von Reurbanisierung gezogen werden sollen. Je heterogener die Raumeinheiten, desto schwieriger ist es zu sondieren, welche Eigenschaften der Räume die Träger der Reurbanisierung eigentlich anziehen. Die von Hirschle und Schürt (2008: 226) vorgeschlagene Untergliederung der Städte in Innenstadt und Stadtrand ist zwar dank der innerstädtischen Raumbesichtigung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) einigermaßen normiert. Für eine stadtrationale Analyse sind diese innerstädtischen Lage-typen des BBSR jedoch weniger geeignet, wenn die These berücksichtigt wird, dass infrastrukturelle Ausstattung und Erreichbarkeiten im Reurbanisierungsprozess eine wichtige Rolle spielen. Beispielsweise bleiben dezentrale (Neben-) Zentren oder Achsen in der BBSR-Einteilung unberücksichtigt, die Kombination von Umland-Raumtypen und der städtischen Raumbesichtigung ist nicht ohne Weiteres möglich. Festzuhalten bleibt, dass eine Definition von Reurbanisierung eine möglichst differenzierte Definition von Stadt und Umland voraussetzt, die über eine rein administrative Definition von Stadt hinausgeht und im Sinne der jeweiligen Fragestellung zu treffen ist.

Die Stadtregion, auf die sich die hier vorgestellte Analyse bezieht, umfasst primär die vom BBSR abgegrenzte Wohnungsmarktregion Hamburg,⁵ die unter anderem auf der Grundlage von Pendlerverflechtungen abgegrenzt wird. Sie repräsentiert die Region „innerhalb derer Kernstadt- oder Kerngebiet-orientierte Haushalte ihren Wohnort suchen und finden“ (Schürt/Sigismund 2007: 2). Außerhalb der Wohnungsmarktregion gelegene Quell- und Zielorte von Wanderern werden unterschieden nach Gemeinden, die zwar nicht zur Wohnungsmarktregion gehören, aber innerhalb der Metropolregion Hamburg⁶ liegen, deutschen Gemeinden außerhalb der Metropolregion und Orten im Ausland. Die deutschen Gemeinden werden auf der Grundlage der siedlungsstrukturellen Gemeindetypen⁷ nach ihrer dort definierten zentralörtlichen Rolle unterschieden:

- Nicht-mittelzentrale Gemeinden⁸: Zentralörtlichkeit geringer als Mittelzentren
- Ober- und Mittelzentren
- Kernstädte⁹: Oberzentren, die gleichzeitig Bezugszentrum des jeweiligen Agglomerationsraumes bzw. verstärkten Raumes sind

Die innerregionale Untergliederung folgt der erwähnten verkehrswissenschaftlichen Sicht und definiert Stadt, Umland und Zwischenkategorien nach dem Grad der Verkehrssparsamkeit der Siedlungsstruktur. In dieser Logik ist ein Raum umso städtischer, je leichter seine Bewohner ihren Alltag verkehrssparsam, das heißt mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), noch besser zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigen können. Die verwendeten Raumbegrenzungen (vgl. Abb. 1) wurden in einer Clusteranalyse mit sieben Indikatoren auf Gemeinde- bzw. Stadtteilebene ermittelt. Das Ergebnis bildet die Raumstruktur ab, die sich aus sieben Variablen ergibt: ÖV-Erreichbarkeit des Stadtzentrums (ÖV-Reisezeit), ÖV-Erreichbarkeit des lokalen Zentrums (ÖV-Reisezeit) und Raderreichbarkeit des lokalen Zentrums (Straßenkilometer), Arbeitsplatzreichbarkeit (ÖV), Arbeitsplatzdichte, nähräumliche Versorgung (Anteil von Siedlungsfläche in fußläufiger Entfernung zu Einzelhandel) und Bevölkerungsdichte. Sie ähnelt einem von Achsen und dezentralen Zentren überlagerten konzentrischen Stadtmodell. Die Methodik der Raumeinteilung kann hier nicht im Einzelnen diskutiert werden. Wichtig ist, dass sich die Raumtypen von ‚wenig städtisch‘ bis ‚sehr städtisch‘ ordnen lassen:

- Die *Peripherie* ist durch eine sehr geringe Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte, fehlende nähräumliche Versorgung, schlechte ÖV-Erreichbarkeit von Zentren und Arbeitsplätzen gekennzeichnet. Den Alltag ohne eigenen Pkw zu gestalten ist hier sehr aufwendig bis nicht möglich.
- Die *ÖV-Achsen* unterscheiden sich von der Peripherie insbesondere im Hinblick auf die ÖV- und Rad-Erreichbarkeit von Versorgungs- und Arbeitsplatzzentren. Die Alltagsgestaltung ohne oder mit nur einem Pkw je Mehrpersonenhaushalt ist hier zwar nicht bequem, aber denkbar.

⁵ Zur Methodik vgl. Schürt/Sigismund (2007).

⁶ Die Metropolregion Hamburg umfasst neben Hamburg und den kreisfreien Städten Neumünster und Lübeck die Kreise Dithmarschen, Steinburg, Pinneberg, Segeberg, Ostholstein, Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Nordwestmecklenburg, Ludwigslust, Cuxhaven, Stade, Rotenburg (Wümme), Harburg, Heidekreis, Lüneburg, Uelzen und Lüchow-Dannenberg, erweitert um den ehemaligen Landkreis Parchim (vgl. <http://metropolregion.hamburg.de/karte/> (29.04.2014)).

⁷ Version 2008, vgl. <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/>

Gemeindetypen/download_karte09_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=2 und <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Gemeindetypen/gemeindetypen.html?nn=442956> (25.03.2014).

⁸ Dieser Raumtyp entspricht der BBSR-Kategorie „sonstige Gemeinden“, die streng genommen „weniger als mittelzentrale Gemeinden“ heißen müssten. Weil diese beiden Bezeichnungen im Text nicht flüssig lesbar wären, wird die Bezeichnung „nicht-mittelzentral“ verwendet.

⁹ Bei der Einteilung des BBSR werden unter „Kernstädten“ „größere Kernstädte“ und „Kernstädte“ geführt sowie „Kernstädte außerhalb von Agglomerationsräumen“.

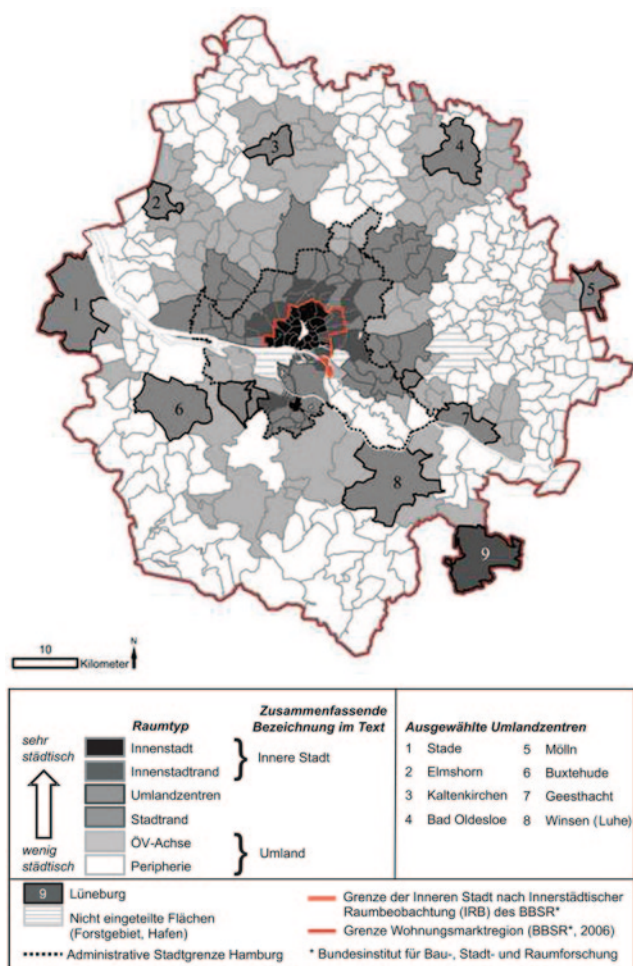


Abb. 1 Raumtypen des Untersuchungsraumes: Einteilung der Wohnungsmarktregion Hamburg in städtische und weniger städtische Stadtteile und Gemeinden

- Die *Umlandzentren* und der *Stadttrand* sind vergleichsweise heterogene Räume. Es gibt kleine Bereiche unterhalb der Gemeinde und Stadtteilebene, die an die nähräumliche Versorgung des Innenstadtrands heranreichen. Gleichzeitig gibt es große Bereiche, die nur leicht höhere Werte der genannten Indikatoren als die ÖV-Achsen aufweisen. Eine Alltagsgestaltung mit möglichst wenig Pkw-Fahrten ist zwar recht gut möglich, insbesondere in Verknüpfung mit dem Rad sie, drängt sich in diesen Raumtypen aber auch nicht auf.
- Die *Innenstadt* und der *Innenstadtrand* bieten in zwei Abstufungen gute Möglichkeiten nähräumlicher Versorgung und die besten ÖV-Erreichbarkeitsqualitäten der Region. Hier bestehen in vielen Bereichen Restriktionen gegenüber der Pkw-Nutzung aufgrund des Parkdrucks infolge der hohen Dichte.

Der Einfachheit halber werden Wanderungen in einen städtischeren Raumtyp als Wanderung stadteinwärts (und analog stadtauswärts) bezeichnet, auch wenn dies rein geo-

metrisch nicht immer richtig ist (z. B. bei Wanderungen aus ÖV-Achsen in Umlandzentren).

4 Reurbanisierung in Hamburg

Ausgehend von den in Kap. 2 vorgestellten Messkonzepten werden im Folgenden die in der Wohnungsmarktregion Hamburg ablaufenden räumlich-demographischen Prozesse untersucht. Je nach Betrachtungsweise und Messkonzept ergeben sich hinsichtlich einer Reurbanisierung in der Region unterschiedliche Befunde.

Der Analyse liegen Daten der amtlichen Statistik¹⁰ zugrunde. Für die Jahre 2000 bis 2010 liegt eine Differenzierung nach dem Alter vor. Die Altersklassen wurden so gewählt, dass sie eine Verknüpfung der Umzugsmotive auf Individualebene mit den Aggregatdaten ermöglichen (vgl. Schlömer 2009: 12), beispielsweise steht die Klasse 0–17 Jahre für Wanderungen von Familien, die Klasse 60–74 Jahre für Wanderungen nach Abschluss der Familienphase bzw. in Erwartung des Ruhestands.¹¹

4.1 Wachsende Stadt

Nach dem Konzept „Wachsende Stadt“ ist in den administrativen Grenzen Hamburgs eine Reurbanisierung erkennbar, denn seit mindestens 25 Jahren ist Hamburgs Bevölkerung fast in jedem Jahr gewachsen, zwischen 1985 und 2011 von 1,58 auf 1,8 Mio., also um knapp 14% (Statistikamt Nord 2013: 14). Hiernach ist Reurbanisierung in Hamburg also nicht als *neu* zu bezeichnen, sondern ein seit Langem vorherrschender Trend. Die Raumtypen Innenstadt und Innenstadtrand wachsen allerdings erst seit 1998/1999.

4.2 Günstigere Entwicklung der Stadt

Nach dem Konzept „Günstigere Entwicklung der Stadt“ gibt es seit 2006 eine Reurbanisierung im Sinne einer relativen Konzentration von Einwohnern in den administrativen Stadtgrenzen (vgl. Abb. 2): Die Veränderungen der Bevölkerungswachstumsraten vor Einsetzen der Reurbanisierungsphase entsprechen weitgehend den idealtypischen Entwicklungen des Modells von van den Berg/Drewett/Klaassen et al. (1982): Unter den Bedingungen einer Bevölkerungsdekonzentration (stärkere Bevölkerungszunahme im Umland als in der Stadt) und von Jahr zu Jahr abnehmenden Wachstumsraten im Umland setzt 1998 eine zwar

¹⁰ Daten des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein (Statistikamt Nord) und des Landesbetriebes für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN).

¹¹ Die Abgrenzungen beruhen auf eigenen Auswertungen von Umzügen (2000–2009) aus dem Sozio-Ökonomischen Panel (SOEP) des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW).

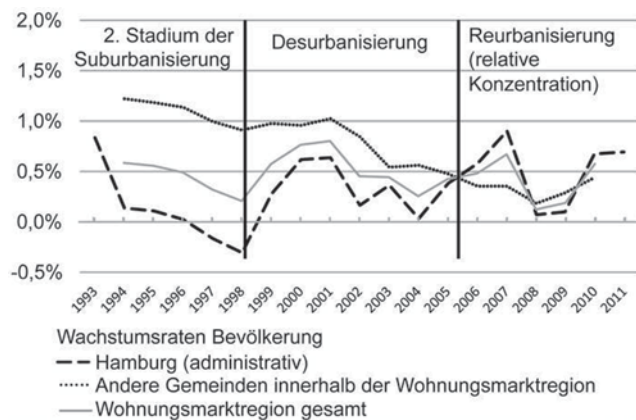


Abb. 2 Wachstumsraten der Bevölkerung in der Wohnungsmarktregion Hamburg. Zuordnung der Phasen stadtreger Entwicklung nach von den Berg/Drewett/Klaassen et al. (1982: 36). (Daten: Statistikamt Nord, Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen)

schwankende, jedoch erkennbare Zunahme des Bevölkerungswachstums der Stadt ein. Die Verlaufsrichtungen der Wachstumsraten und ihr Verhältnis zueinander entsprechen damit der Desurbanisierung. Der sich durch diese Entwicklung verringernde Abstand der Wachstumsraten in Stadt und

Umland bedeutet eine Abschwächung der Dekonzentration. Wenn die Werte von 2008/2009 als kurzfristiger Effekt infolge der Finanzmarktkrise interpretiert werden, wächst die Stadt Hamburg seit 2006 stärker als die umliegenden Gemeinden, eine Bevölkerungskonzentration setzt ein. Der Vergleich dieser Ergebnisse mit der Analyse der Wachstumsraten auf der Grundlage der oben vorgestellten Raumtypen ergibt, dass die Veränderungsprozesse besonders in den extremen Raumtypen (Umland: ÖV-Achse/Peripherie und innere Stadt: Innenstadt/Innenstadtrand) stattfinden.

Die Differenzierung der Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen zeigt, wie erwartet, unterschiedliche Entwicklungsverläufe der Wachstumsraten (vgl. Abb. 3). Bei den Kindern und den 30- bis 44-Jährigen ist ab 2001 bzw. 2004 ein neu einsetzender Konzentrationsprozess zu erkennen: Die Bevölkerung dieser Altersklassen wächst seitdem in der inneren Stadt stärker als im Umland. Diese „Familien-Altersklassen“ galten bisher als die klassischen Träger der Suburbanisierung, entsprechend ist bei ihnen in den 1990er Jahren noch eine deutliche Dezentralisierung feststellbar.

Erstaunlich ist, dass bei den als klassisch stadtaffin geltenden Altersklassen 18–24 Jahre (Bildungswanderer) und 25–29 Jahre (Berufseinsteiger) die Phase relativer Konzentration von einer Dekonzentrationsphase abgelöst wird (in

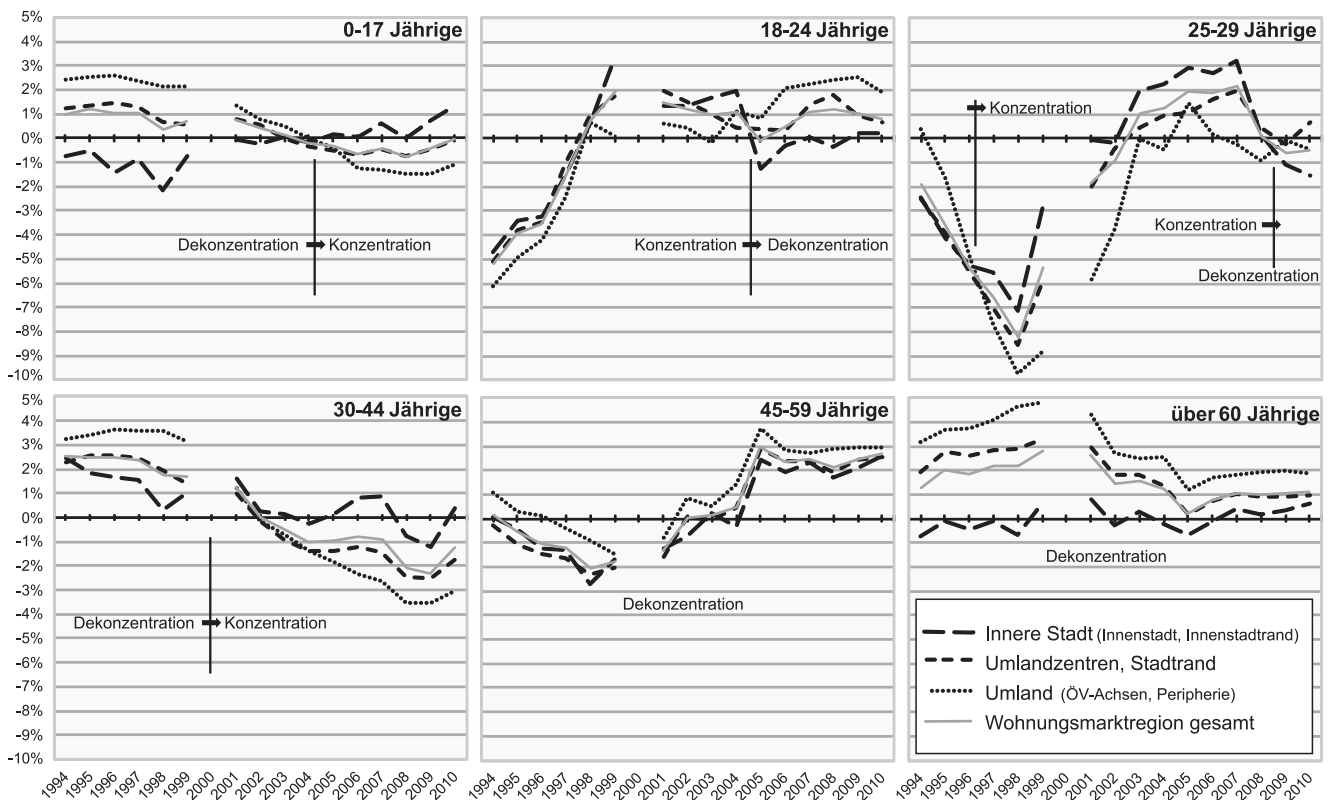


Abb. 3 Bevölkerungswachstumsraten nach Alter. (Daten: Statistikamt Nord, Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, Hamburger Stadtteile bis 1999: Melderegisterdaten.)

Aufgrund des Wechsels der Datenquellen wird das Jahr 2000 nicht ausgewiesen)

den Jahren 2005 bzw. 2009). Es ist insofern auch in diesen Altersklassen von einer *neuen* Phase räumlich differenzierter Bevölkerungsentwicklung zu sprechen, allerdings nicht von einer neu einsetzenden Reurbanisierung, sondern einer neu einsetzenden Dekonzentration, die Merkmale von van den Bergs Suburbanisierung und Desurbanisierung aufweist.

Die Dekonzentration der über 45-Jährigen wird über den gesamten Betrachtungszeitraum gesehen recht kontinuierlich schwächer (der Abstand der Wachstumsraten zwischen den Raumtypen nimmt ab), ohne jedoch in eine Konzentrationsphase zu münden.

Die quantitativen Auswirkungen dieser Veränderungen auf die Altersstruktur der Bevölkerung in den Raumtypen sind bereits zu erkennen. Das Ergebnis ist eine im Vergleich zum Jahr 2000 ausgewogenere räumliche Verteilung der Altersgruppen. So ist der Anteil der Kinder (0- bis 17-Jährige) an der Bevölkerung der inneren Stadt mit 13,4% (2010) nach wie vor geringer als der Kinderanteil im Umland (18,6%, 2010). Seit dem Jahr 2000 haben sich die Werte dem mittleren Kinderanteil in der Region (16,4%, 2010) angenähert, die Verteilung der Kinder ist im Zuge der festgestellten Konzentration ausgewogener geworden. Anders verhält es sich dagegen bei den über 60-Jährigen: Im Jahr 1993 lag ihr Anteil in der inneren Stadt mit 21,7% über demjenigen im Umland (18,3%). Während ihr Anteil an der Stadtbevölkerung konstant geblieben ist, ist der Anteil über 60-Jähriger an der Umlandbevölkerung auf 26% (2010) gestiegen, seit dem Jahr 2007 sind Personen dieser Altersklasse im Umland überdurchschnittlich vertreten.

4.3 Wanderungsgewinne der Stadt

Nach dem Konzept „Wanderungsgewinne der Stadt“ ist festzustellen, dass die Innenstadt im Dreijahreszeitraum 2008–2010 einen Wanderungsgewinn von durchschnittlich 717 Personen pro Jahr verzeichnet. Diese Zahl ist das Ergebnis von Gewinnen aus überregionalen Wanderungsbeziehungen (+5.989 Personen/Jahr) und vorwiegend Wanderungsverlusten an Raumtypen innerhalb der Region (–3.647 Personen/Jahr) und an das Ausland (–1.625 Personen/Jahr). Die Innenstadt profitiert also von überregionalen Wanderungsgewinnen, verliert aber ihrerseits viele Einwohner an den jeweils nächstäußerer, weniger städtischen Siedlungsring bzw. Raumtyp (mit Ausnahme der Umlandzentren). Dieses Phänomen ist auch in anderen deutschen Großstädten zu beobachten (Jessen/Siedentop/Zakrzewski 2012: 206) und wird als Kaskade der Wanderungsgewinne in weniger städtische Räume oder Kaskade entlang der Zentrale-Orte-Hierarchie bezeichnet (Breckner/Gonzalez/Menzl 1999: 25).

Die Verteilung der Wanderungsgewinne und -verluste zwischen allen Raumtypen ist in Abb. 4 dargestellt. Die Stadtregion aus Abb. 1 ist hier als konzentrisches Modell

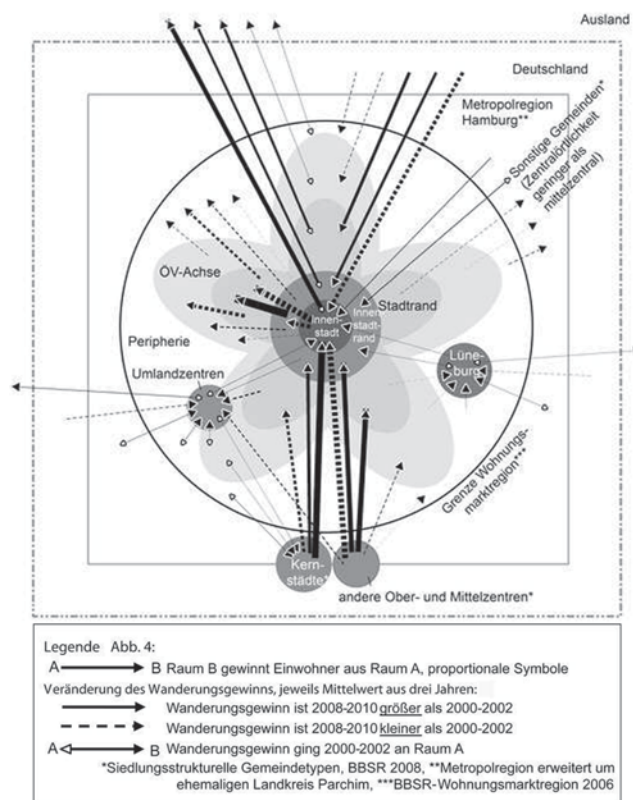


Abb. 4 Räumliche Verteilung der Wanderungsgewinne 2008–2010 und ihre Veränderung im Vergleich zu 2000–2002 (Bezugsregion: Hamburg). (Daten: Statistikamt Nord, Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, Wanderungsdaten aus dem Melderegister)

schematisiert dargestellt. Die Pfeilstärke zeigt an, wie viele Einwohner ein Raumtyp im jährlichen Durchschnitt an einen anderen Raumtyp verliert. Weiterhin sind Veränderungen gegenüber dem Dreijahresmittelwert 2000–2002 kenntlich gemacht.

Aus Abb. 4 lässt sich entnehmen, dass die überregionalen Wanderungsgewinne der Innenstadt, aber auch des Innenstadtrands größtenteils Ergebnis asymmetrischer Wanderungsbeziehungen mit Kernstädten sowie Ober- und Mittelzentren außerhalb der Wohnmarktregion Hamburg sind. Bis auf die Wanderungsverluste ans Ausland sind die Salden der Innenstadt, des Innenstadtrands und größtenteils auch des Stadtrands mit den Räumen außerhalb der Region positiv, mit den innerregionalen, jeweils weniger städtischen Raumtypen dagegen negativ. Lediglich bei den Umlandzentren und bei Lüneburg sind Wanderungsgewinne erkennbar, die sich sozusagen als rückwärts fließende Kaskade entlang der Zentrale-Orte-Hierarchie zur Innenstadt fortsetzen.

Die Verteilung der Wanderungsgewinne entspricht nicht einer Reurbanisierung in Form von Wanderungsgewinnen der städtischen Raumtypen aus jeweils weniger städtischen

Raumtypen der Region. Dennoch verliert das bisher vorherrschende Muster von Wanderungsverlusten stadtauswärts an Deutlichkeit. So verlief die erwähnte Kaskade 2000/2002 noch in entgegengesetzter Richtung, außerdem sind fast alle innerregionalen Wanderungsverluste stadtauswärts seit 2000/2002 geringer geworden (vgl. gestrichelte Pfeile in Abb. 4).

Darüber hinaus sind die Wanderungsbeziehungen zu den Räumen außerhalb der Wohnungsmarktregion aufschlussreich. Der Wanderungsgewinn der Innenstadt aus nicht-mittelzentralen Gemeinden (+2.906 Personen/Jahr) ist fast dreimal so hoch wie der Wanderungsverlust an das eigene Umland (−1.029 Personen/Jahr), das größtenteils nicht-mittelzentrale Gemeinden umfasst. Entsprechend gewinnen neuerdings Kernstädte außerhalb der Stadtregion Einwohner aus dem Hamburger Umland (vgl. Abbildung 4 unten links). Diese Befunde weisen auf einen überregionalen Konzentrationsprozess hin, dessen Existenz jedoch mit einer deutschlandweit einheitlichen Raumeinteilung geprüft werden müsste.

Im Verhältnis zu den Wanderungsgewinnen der Innenstadt aus städtischen Räumen außerhalb der Region (Kernstädte, Ober- und Mittelzentren) hat die überregionale Zuwanderung aus nicht-mittelzentralen Gemeinden jedoch eine eher geringe Bedeutung. Lediglich ein gutes Viertel der überregionalen Wanderungsgewinne kommen 2008/2010 aus nicht-mittelzentralen Gemeinden. Dabei sind die Wanderungsgewinne aus städtischen Räumen seit 2000/2002 gewachsen, während diejenigen aus nicht-mittelzentralen Gemeinden im gleichen Zeitraum um fast 40% zurückgegangen sind.¹² Das Bevölkerungswachstum der Innenstadt ist also größtenteils und mit zunehmender Tendenz auf Zuwanderungen aus Städten, die außerhalb der Wohnungsmarktregion liegen, zurückzuführen.

Auffallend ist, dass das Muster überregionaler Zuzüge und innerregionaler Fortzüge sowie die Verteilung überregionaler Wanderungsgewinne aus nicht-mittelzentralen Gemeinden und städtischen Räumen auch bei den an die Innenstadt angrenzenden, weniger städtischen Räumen Hamburgs erkennbar ist. So gewinnen der Innenstadtrand und Stadtrand genauso wie die Innenstadt mehr Einwohner aus überregionalen Wanderungen, als sie an das Umland verlieren. Insgesamt ist der überregionale Wanderungsgewinn des Stadtrands (+4.116 Personen/Jahr) fast so groß wie sein innerregionaler Gewinn aus der inneren Stadt (+4.995 Personen/Jahr). Der überregionale Wanderungsgewinn des Stadtrands ist also quantitativ bedeutsam. Das heißt, das städtische Bevölkerungswachstum aufgrund überregionaler Wanderungsgewinne beschränkt sich nicht nur auf die

innerstädtischen „Szenequartiere“.¹³ Es ist ein gesamtstädtisches Phänomen, das beispielsweise in den Raumtypen ÖV-Achse und Peripherie nicht erkennbar ist.

Die Salden in Abb. 4 sind das Resultat vieler Einzelentscheidungen für oder gegen eine Wanderung in einen Raumtyp, der sich siedlungsstrukturell deutlich vom bisherigen Wohnort der jeweiligen Person unterscheidet und mehr oder weniger städtisch ist. Während die Salden und auch die Verschiebungen der Bevölkerungsstruktur (vgl. Kap. 4.2) letztendlich über die Wirkungen aktueller Veränderungen auf die jeweiligen Räume Auskunft geben, gibt es Kennzahlen, die den Blick eher auf die wandernden Personen als Träger der Prozesse fokussieren. Sie sagen damit mehr über die Ursachen der beschriebenen Veränderungen aus: Gibt es mehr Menschen als früher, die sich für eine Wanderung in die Stadt entscheiden, verändert sich also die Zahl der Wanderer? Darüber hinaus erlauben relative Fortzugszahlen (Fortzugsrate = Fortzüge/Bevölkerung) den Vergleich des Wanderungsverhaltens der Bevölkerung verschiedener Raumtypen und zeigen Veränderungen des Wanderungsverhaltens an, das nicht von Kohorteneffekten verzerrt wird. Fortzugsraten „sind relative Häufigkeiten, die der Wahrscheinlichkeit entsprechen, mit der ein bestimmtes Ereignis, konkret: eine bestimmte Wanderung, zu erwarten ist oder bereits stattgefunden hat. [Sie kommen] dem Ziel, ein *durchschnittliches Verhalten* zu beschreiben, durchaus recht nahe“ (Schlömer 2009: 39; Hervorhebung im Original).

Die Abb. 5a und b zeigen beispielhafte Wandererzahlen aus der inneren Stadt ins Umland und in entgegengesetzter Richtung. Im Hinblick auf die dargestellten Wanderungen stadtauswärts scheint das Bild zunächst eindeutig (vgl. Abb. 5a): Ihre Zahl nimmt nach 1998 deutlich ab. Bei genauerem Hinsehen fällt jedoch auf, dass die Abnahme nur bis 2006 erkennbar ist, für die folgenden vier Jahre ist kein Trend zu erkennen. Bei den innerregionalen Wanderungen stadteinwärts ist dagegen über den gesamten Zeitraum keine deutliche Entwicklungsrichtung ablesbar (vgl. Abb. 5b). Die der Übersichtlichkeit halber nicht dargestellten Wanderungsbeziehungen entsprechen ebenfalls diesen Beobachtungen.

Die Befunde belegen, dass die in Abb. 4 erkannten, abnehmenden Wanderungsverluste stadtauswärts dadurch entstehen, dass weniger Personen stadtauswärts wandern: Die „Städter“ werden sesshafter in dem Sinne, dass sie innerhalb ihres Raumtyps bleiben. Es könnte vermutet werden, dass dies nicht das Ergebnis veränderter Vorlieben ist, sondern eine Reaktion der Haushalte auf den zunehmend angespannten Wohnungsmarkt: Sie bleiben länger in ihren Wohnungen wohnen, um eine Erhöhung der Wohnkosten zu vermeiden. Diese Vermutung wurde erfolglos versucht

¹²Dieser Rückgang wird nicht durch in entsprechender Höhe wachsende Wanderungsgewinne des Innenstadtrands oder Stadtrands kompensiert.

¹³Die Stadtteile, in denen Szenequartiere identifiziert werden könnten, sind der Innenstadt zugeordnet.

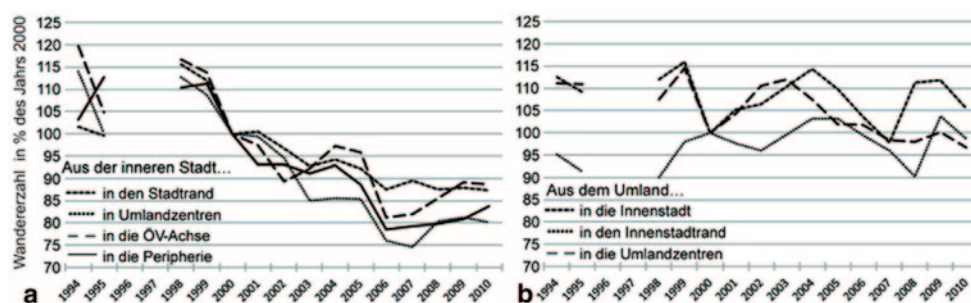


Abb. 5 Entwicklung der Zahl der Wandernden beispielhafter Wanderungsbeziehungen in der Wohnungsmarktregion Hamburg. Bezugsjahr: 2000; **a**: Wanderungen stadtauswärts; **b**: Wanderungen stadteinwärts. (Daten: Statistikamt Nord, Landesbetrieb für Statistik

und Kommunikationstechnologie Niedersachsen; Wanderungsdaten aus dem Melderegister; die Daten der Jahre 1996 und 1997 sind nicht verfügbar)

für westdeutsche Großstädte empirisch nachzuweisen, mit dem Ergebnis, dass die Wahrscheinlichkeit, die Wohnung zu wechseln, nicht sinkt, sondern stark steigt (Matthes 2013: 245). Unabhängig von diesen Erwägungen sind die abnehmenden Wanderungsverluste jedenfalls nicht die Folge zunehmender Wanderungen vom Umland in die Stadt. Weil die Veränderung der Sesshaftigkeit wichtiger Wanderungsbeziehungen seit 2006 jedoch nicht mehr dazu beiträgt, dass die Wanderungsverluste der inneren Stadt geringer werden (vgl. Abb. 5a), ist zu bezweifeln, dass sich die in Abb. 4 sichtbare innerregionale Verteilung der Wanderungsgewinne in naher Zukunft grundlegend ändern wird (beispielsweise in Richtung Wanderungsgewinne der inneren Stadt aus dem Umland).

Um die Wandererzahlen und Fortzugsraten aller Wanderungsbeziehungen in zwei Richtungen differenziert nach mehreren Altersgruppen auswerten zu können, ist es notwendig, die Information zu verdichten. So werden die

einzelnen Entwicklungen mithilfe globaler Trendmodelle untersucht. Dabei beschreibt eine lineare Funktion, die in einem Regressionsmodell angepasst wird, die Beobachtungswerte. Eine Trendbestimmung dieser Art ist Teil der klassischen Zeitreihenzerlegung (vgl. Burkschat/Cramer/Kamps 2012: 344 ff.). Wird ein Trendmodell deskriptiv interpretiert, gibt die Steigung der Trendgeraden die durchschnittliche Veränderung der Beobachtungswerte im gesetzten Zeitraum an (Schmitz 1989: 21). Ein Trend liegt demnach vor, wenn sich das mittlere Niveau der Zeitreihe verändert (Steigung $>$ oder $<$ 0), ein Trend ist nicht erkennbar, wenn die Beobachtungswerte zu stark streuen oder sich zyklisch entwickeln wie in Abb. 5b. Je stärker die Streuung, desto kleiner wird das Bestimmtheitsmaß R^2 und umso weniger ist eine lineare Gerade geeignet, den Verlauf der Beobachtungswerte darzustellen.

Abbildung 6 zeigt die Trends der Wandererzahlen und Fortzugsraten nach Altersklassen. Im oberen Teil der Abbil-

Wanderungsrichtung:		0-17 Jahre		18-29 Jahre		30-44 Jahre		45-59 Jahre		über 60 Jahre	
Vom Umland (ÖV-Achse und Peripherie) nach		Fortzugsrate	Wandererzahl	Fortzugsrate	Wandererzahl	Fortzugsrate	Wandererzahl	Fortzugsrate	Wandererzahl	Fortzugsrate	Wandererzahl
Wanderung stadteinwärts	> Innenstadt	+					-	+	+ 3.64		+ 4.12
	> Innenstadtrand	- 1.35	- 1.82	+	+ 1.50	- 0.76	- 2.42		+ 3.76	- 2.40	
	> Stadtrand	- 0.77	- 1.27	+	+ 0.75	+ 1.40	- 1.02	- 2.64	+	2.18	+ 5.00
	> Umlandzentren	- 2.16	- 2.67			- 1.36	- 3.06	+	+ 4.18		
	> andere Kernstadt in D.			+	+ 5.03	+ 5.86	- 1.18	+	+ 3.67	+ 2.82	+ 5.9
> Nicht-mittelzentrale Gemeinden in D.			- 1.86	+	+ 1.82		- 2.36		+ 3.34		
stadtauswärts	Innere Stadt > ÖV-Achse	- 2.42	- 2.27		+ 1.09	- 2.35	- 2.27			- 2.95	- 2.94
	Innere Stadt > Peripherie	- 3.24	- 3.10		+ 0.67	- 3.23	- 3.16		+ 1.16	- 2.82	- 2.80
*+ oder *-: Richtung der Trendgeraden, daneben ist die durchschnittliche Steigung je Jahr in Prozent des Bezugsjahres 2000 angegeben, wenn $R^2 > 0.3$.											
Deutlichkeit des Trends:		+ $R^2 > 0.7$		+ $0.7 > R^2 > 0.5$		+ $0.5 > R^2 > 0.3$		+ $0.3 > R^2 > 0.15$			

Abb. 6 Trends der Wandererzahlen und Fortzugsraten zwischen 2000 und 2010 in der Wohnungsmarktregion Hamburg, ermittelt mithilfe von Regressionsmodellen. (Daten: Statistikamt Nord, Landesbetrieb

für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen; Wanderungsdaten: Melderegister; Bevölkerungsdaten: Fortschreibung)

dung werden Wanderungen vom Umland stadteinwärts gezeigt, im unteren Teil von der inneren Stadt stadtauswärts. Bei einer Reurbanisierung aufgrund von innerregionalen Wanderungen stadteinwärts müssten die entsprechenden Wandererzahlen in Abb. 6 oben positive Trends haben. Bei einer Reurbanisierung aufgrund abnehmender Wanderungen stadtauswärts, das heißt aufgrund einer zunehmenden Sesshaftigkeit in der inneren Stadt, müssten bei den entsprechenden Wandererzahlen negative Trends zu beobachten sein (vgl. Abbildung 6 unten). Die Fortzugsraten geben Auskunft über ein verändertes Verhalten in dem Sinne, dass sich die Personen einer Altersklasse aus einem Quell-Raumtyp mit einer sich ändernden Wahrscheinlichkeit für eine bestimmte Wanderung entscheiden. Im Vergleich mit der Richtung und Stärke der Trends der Wandererzahlen können Schlüsse auf Kohorteneffekte gezogen werden. Ein Kohorteneffekt liegt vor, wenn eine veränderte Wandererzahl Folge einer veränderten Bevölkerungszahl einer Altersklasse im Ausgangsraum der Wanderung ist und nicht Folge eines veränderten Wanderungsverhaltens. Er ist in Abb. 6 daran erkennbar, dass die Wandererzahl einen Trend hat, die Fortzugsrate als Kennzahl veränderten Wanderungsverhaltens hingegen einen deutlich schwächeren, keinen oder einen gegensätzlichen Trend aufweist.

Positive Trends der Wandererzahlen stadteinwärts sind festzustellen, allerdings – wie erwartet – nicht bei allen Altersklassen. Sie sind bei den 18- bis 29-Jährigen (Bildungswanderer und Berufseinsteiger) und den über 45-Jährigen zu beobachten. Die Zunahme ist bei den 45- bis 59-Jährigen am deutlichsten und stärksten ausgeprägt. In den Aggregatdaten (vgl. Abb. 5) verschwinden diese positiven Wandertrends jedoch, weil es sich um eine verhältnismäßig kleine Zahl Wanderer handelt.

Die positiven Trends sind räumlich nicht gleichmäßig verteilt: Bei den 18- bis 29-Jährigen und den über 60-Jährigen ist der Wandererzuwachs bei Kernstädten außerhalb der Region am stärksten, bei allen drei Altersgruppen weist außerdem der Stadtrand einen hervorzuhebenden Zuwachs auf. Bemerkenswert ist, dass die Innenstadt als städtischster Raumtyp nur bei der Altersklasse über 60 Jahre einen im Vergleich zu den anderen Wanderungsbeziehungen starken Zuwachs verzeichnet.

Trends der Fortzugsraten in den Altersklassen über 45 Jahre sind entweder nicht erkennbar oder wesentlich schwächer ausgeprägt als die jeweiligen Trends der Wandererzahlen. Der Trend zu mehr Wanderungen stadteinwärts dieser Altersgruppen ist also eher weniger auf ein verändertes Verhalten zurückzuführen. Bedeutender müssen demographische Veränderungen im Ausgangsort der Wanderungen sein: Im Umland nimmt die Zahl an Personen diesen Alters zu, so dass folglich auch ohne Verhaltensänderungen mehr Wanderer in diesem Alter beobachtet werden.

Interessant ist, dass ein derartiger Kohorteneffekt bei den stadteinwärts wandernden 18- bis 29-Jährigen nicht für das Wanderungsziel Innenstadt erkennbar ist, wohl aber für das Ziel Stadtrand und Innenstadtrand (wenn auch nicht besonders stark ausgeprägt). Gerade bei dieser Altersklasse der Bildungswanderer und Berufsanfänger werden Kohorteneffekte als Ursache der auf Aggregatebene messbaren Reurbanisierung immer wieder vermutet. In diesen Daten fehlt jedoch der positive Trend der Wandererzahlen beim Ziel Innenstadt. Dies lässt vermuten, dass die aufgrund demographischer Entwicklungen hinzukommenden Wanderer dieser Altersklasse zunehmend auf die noch sehr städtischen, aber eben weiter außen liegenden (und hinsichtlich der Miete günstigeren) Raumtypen ausweichen – oder gleich eine weite Wanderung in eine andere Kernstadt wählen.

Die Familien-Altersklassen (Kinder und 30- bis 44-Jährige) müssten nach der Theorie als Träger der Reurbanisierung besonders starke und deutliche Trends der Wandererzahlen und Fortzugsraten stadteinwärts haben. Dies kann hier nicht beobachtet werden: Die erkennbaren Trends der Wandererzahlen stadteinwärts sind negativ und fast alle Fortzugsraten auch. Dennoch sind schwache Hinweise auf eine Reurbanisierung zu beobachten. So sind bei den Kindern und 30- bis 44-Jährigen negative Trends bei den Zielraumtypen Stadtrand und Umlandzentren recht deutlich ausgeprägt, nicht aber bei den sehr städtischen Ziel-Raumtypen Innenstadt und Kernstadt außerhalb der Region. Dies kann als relative Zunahme der Wandererzahl und Wanderungswahrscheinlichkeit der Familien in diese sehr städtischen Raumtypen gewertet werden, besonders wenn die Werte mit den Trends der Wanderungen stadtauswärts verglichen werden: Stadtauswärts nehmen die Fortzugsraten stärker ab als bei allen dargestellten Wanderungsbeziehungen dieser Altersklassen stadteinwärts.

Die negativen Trends der Fortzugsraten stadtauswärts sind nicht nur bei den Familien-Altersklassen zu beobachten, sondern auch bei den über 60-Jährigen. Sie sind genauso stark ausgeprägt wie die jeweiligen Trends der Wandererzahlen. Das bedeutet, die veränderte Wandererzahl ist in dieser Wanderungsrichtung tatsächlich die Folge einer veränderten Wanderungswahrscheinlichkeit und kein Kohorteneffekt. Die oben festgestellte zunehmende Sesshaftigkeit der Stadtbewohner entsteht also durch ein verändertes Wanderungsverhalten der Familien-Altersklassen und der über 60-Jährigen.

5 Interpretation

Es konnte gezeigt werden, dass in Hamburg Reurbanisierung messbar ist, wenn die Messkonzepte „Wachsende Stadt“ oder „Günstigere Entwicklung der Stadt“ angewen-

det werden. Hinter diesen Messergebnissen konnten folgende Muster und Entwicklungen erkannt werden:

Das anhaltende Bevölkerungswachstum der Stadt Hamburg ergibt sich aus Wanderungsgewinnen der Siedlungsringe Innere Stadt und Stadtrand, aus einem überregionalen Austausch mit anderen Städten und – zum kleineren Teil und mit abnehmender Tendenz – mit nicht-mittelzentralen Gemeinden außerhalb des Untersuchungsraumes. Diese Tatsache wirft die Frage auf, ob die Bezeichnung Reurbanisierung für die ablaufenden Prozesse angemessen ist: Ein Großteil der hinzugewonnenen Personen hat bereits vor der Wanderung städtisch gewohnt. Insofern ist dieser Befund gleichzeitig eine Kritik am Messkonzept „Wachsende Stadt“. Es liefert Belege für eine Reurbanisierung im Sinne einer Konzentration oder neuen Stadtaffinität nur dann, wenn in allen Städten Wachstum gemessen wird, so dass der reine Stadtbevölkerungsaustausch quantitativ zu vernachlässigen ist. Dieses Messkonzept eignet sich also schlecht für Einzelfallanalysen, denn bei ihnen birgt eine Reurbanisierungsmessung nach dem Konzept „Wachsende Stadt“ die Gefahr, dass die Freude der Entscheidungsträger über den Bevölkerungszuwachs der eigenen Stadt von der Diskussion der Prozesse auf anderer Ebene ablenkt: Ist die Konkurrenz der Städte um städtische Bevölkerung oder die Metropolisierung weniger (großer) ‚Gewinnerregionen‘ auf Kosten (kleinerer) ‚Verliererstädte‘ politisch gewünscht und volkswirtschaftlich anzustreben?

Die innerregionale Verteilung der Wanderungsgewinne entspricht im Großen und Ganzen noch immer dem Muster kaskadenhafter Verluste stadtauswärts. Es konnte jedoch gezeigt werden, dass sich dieses Muster im Betrachtungszeitraum aufgrund einer gestiegenen Sesshaftigkeit der Stadtbewohner (bezogen auf den Raumtyp, nicht die Wohnung) abgeschwächt hat. Beachtenswert dabei ist, dass die Prozesse der zunehmenden Sesshaftigkeit und überregionalen Zuzüge nicht nur für die sehr städtischen bzw. sehr ländlichen Raumtypen gelten, sondern in Abstufungen zwischen allen Raumtypen der Region. Es ist also nicht gerechtfertigt, die Veränderungsprozesse allein ausgewählten Szenequartieren der Innenstadt zuzuschreiben, vielmehr müssen die der Raumeinteilung zugrundeliegenden Charakteristika Dichte, Infrastrukturausstattung und Erreichbarkeit bei den Veränderungsprozessen eine Rolle spielen (sonst dürften die Prozesse nicht in Abstufungen beobachtbar sein, sondern nur auf die Innenstadt bezogen). Im Hinblick auf die Rolle dieser Eigenschaften bei den Wohnstandortentscheidungen verschiedener Wanderer stadteinwärts besteht weiterer Forschungsbedarf. Erste Hinweise gibt bereits die differenzierte Analyse der Wanderungsströme. Bei den aus dem Umland zuwandernden Familien ist eine zunehmende Affinität nur bezogen auf die Innenstadt, die besonders städtische Siedlungsstruktur, zu erkennen (wenn auch nur schwach ausgeprägt), schon beim angrenzenden Raumtyp Innenstadtrand

ist sie nicht zu erkennen. Die 25- bis 59-Jährigen ziehen dagegen deutlich häufiger auch an den Stadtrand.

Die altersspezifische, räumlich selektive Zunahme der Wanderungswahrscheinlichkeit stadteinwärts, die Erkenntnis, dass die zunehmende innerstädtische Sesshaftigkeit von Familien-Altersklassen und über 60-Jährigen getragen wird, sowie die Beobachtung, dass die deutlichste Bevölkerungskonzentration am Ende des Untersuchungszeitraumes bei Familien-Altersklassen erkennbar ist, sind quantitative Belege für die eingangs genannten Thesen zu neuerdings stadtaffinen Familien und in die Stadt ziehenden, bzw. vermehrt dort bleibenden *Empty-Nestern*. Dabei drückt sich diese Stadtaffinität vor allem als Sesshaftigkeit in der Stadt aus.

Die Vermutung, dass die aktuellen Veränderungsprozesse maßgeblich von Altersklassen getragen werden, die ohnehin stadtaffin sind (18- bis 29-Jährige), trifft für den Untersuchungsraum Hamburg noch zu Beginn der 2000er Jahre zu. In den letzten Jahren des Untersuchungszeitraumes tragen diese Altersklassen jedoch nicht mehr zum allgemein messbaren Konzentrationsprozess bei. Auch die differenzierteren Analysen liefern keine Belege für einen starken Bedeutungsgewinn dieser Wanderer für die innere Stadt oder stark ausgeprägte Kohorteneffekte. Vielmehr tragen die Bildungswanderer und Berufseinsteiger den zunehmenden überregionalen Austausch der Stadtregion mit anderen Städten.

6 Fazit

Die Ergebnisse zur räumlichen Verteilung der Wanderungsgewinne und den zugehörigen Wanderungsprozessen haben stadtplanerische Relevanz, denn sie machen deutlich, wer die Träger der Prozesse sind bzw. wo sie wohnen. Für die planerische Diskussion ist wichtig, dass die bevölkerungsstrukturellen Veränderungen im Umland oder in Stadtrandlagen (sinkender Kinderanteil, steigender Anteil älterer Bevölkerung) nicht dadurch verursacht werden, dass die Stadt Familienhaushalte ‚abwirbt‘, wie mitunter befürchtet wird: „In den Reurbanisierungsquartieren ... stellt die Verjüngung der Bewohnerschaft einen Sonderfall des allgemeinen demographischen Trends dar. Ein Umkehrschluss dieser statistischen Relation legt nahe, dass die als Reurbanisierung beschriebenen Bevölkerungsbewegungen in anderen Teilen der Städte die Vergreisung von Wohnquartieren verstärken“ (Holm 2012: 244). Noch gleichen die Prozesse die Alterssegregation zwischen Stadt und Umland eher aus, als dass sie sie verstärken. Dabei sieht die Entwicklung so aus, dass die Umlandgemeinden weniger ‚Nachschub‘ an Familienhaushalten aus der Stadt erhalten, mit dem sie in der Vergangenheit stark wachsen konnten. Die altersgruppenspezifische *Pull*-Wirkung des Umlandes und die *Push*-

Wirkung der Stadt sind offenbar geringer geworden, jedoch ohne sich umzukehren, wie nach einer Auswertung der Zu- und Fortzugszahlen bis etwa 2006 oder auch aufgrund theoretischer Erwägungen hätte angenommen werden können. Für Umlandbewohner ist die Stadt noch immer nicht in großem Maße attraktiv. Aus verkehrswissenschaftlicher Sicht bleibt es daher eine planerische Aufgabe, die verkehrssparsamen, integrierten Räume der Stadt gegenüber dem Umland für breite Bevölkerungsschichten attraktiv und finanziell zugänglich zu machen. Vor allem aber sollte Sorgfalt darauf verwendet werden, die sich bereits abzeichnenden Prozesse zunehmender Stadtaffinität dauerhaft zu erhalten: Die im fordistischen Standardmodell bei der Wahl des Wohnstandortes ‚vorgesehene‘ Verlagerung der Familienphase ins Umland verliert an Bedeutung. Damit dies so bleibt, gilt es, innerhalb der Stadt die sich im Lebenslauf wandelnden Wohnbedürfnisse (gekoppelt mit lebensphasenspezifischen materiellen Möglichkeiten) genauer zu untersuchen und die Wohnungspolitik entsprechend darauf abzustimmen.

Danksagung Die hier vorgestellte Analyse ist Teil des Forschungsprojektes „Stadtregionale Reurbanisierungstendenzen und ihre Wirkungen auf den Verkehr“ (GE1080/2-1), für dessen Förderung der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) ausdrücklich gedankt sei.

Literatur

- Albrecht, M.; Fink, B.; Gutsche, J.-M. (2011): Stadt vor Land – der neue Wohn- und Mobilitätsrechner des MVV. In: Internationales Verkehrswesen 63 (5), 10–11.
- Beckord, C. (2009): Renaissance der (Innen-) Stadt. Mediales Phänomen oder realistische Zukunftsperspektive für die Kernstädte im Ruhrgebiet? In: RaumPlanung 144/145, 159–163.
- van den Berg, L.; Drewett, R.; Klaassen, L.; Rossi, A.; Vijverberg, C. (1982): A Study of Growth and Decline. Oxford. = Urban Europe I.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2012): Chancen des ÖPNV in Zeiten einer Renaissance der Städte. Bonn. = BMVBS-Online-Publikation 1/2012.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Bonn. = BBR-Online-Publikation 21/2007.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2009): Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der Aspekte der postfossilen Mobilität. Bonn. = BBSR-Online-Publikation 06/2009.
- Brake, K.; Urbanczyk, R. (2012): Reurbanisierung – Strukturierung einer begrifflichen Vielfalt. In: Brake, K.; Herfert, G. (Hrsg.): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden, 34–51.
- Breckner, I.; Gonzalez, T.; Menzl, M. (1999): Auswirkungen der Umlandwanderung auf den Hamburger Wohnungsmarkt. Dokumentation des Workshops vom 6./7. Juli 1998 und Abschlußbericht, Technische Universität Hamburg-Harburg. Hamburg.
- Brühl, H.; Echter, C.-P.; Frölich von Bodelschwingh, F.; Jekel, G. (2006): Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance? Berlin. = Difu-Beiträge zur Stadtforschung 41.
- Burkschat, M.; Cramer, E.; Kamps, U. (2012): Beschreibende Statistik. Grundlegende Methoden der Datenanalyse. Berlin, Heidelberg.
- Cao, X.; Mokhtarian, P.; Handy, S. (2009): Examining the Impacts of Residential Self-Selection on Travel Behaviour: A Focus on Empirical Findings. In: Transport Reviews 29 (3), 359–395.
- Euchner, C. C.; McGovern, S. J. (2003): Urban policy reconsidered: dialogues on the problems and prospects of American cities. New York.
- Göddecke-Stellmann, J. (2011): Renaissance der Großstädte – eine Zwischenbilanz. Bonn. = BBSR-Berichte KOMPAKT 09/2011.
- Growe, A.; Münter, A. (2010): Die Renaissance der großen Städte. In: Geographische Rundschau 62 (11), 54–59.
- Haase, A.; Kabisch, S.; Steinführer, A. (2006): Aufschwung der inneren Stadt in Europa? Reurbanisierung unter den Bedingungen des demographischen Wandels im internationalen Vergleich. In: Europa Regional 14 (4), 167–180.
- Häußermann, H. (2009): Der Suburbanisierung geht das Personal aus. Eine stadtsoziologische Zwischenbilanz. In: Stadtbauwelt 181 (12), 52–57.
- Herfert, G. (2004): Die ostdeutsche Schrumpflandschaft. In: Geographische Rundschau 56 (2), 57–62.
- Hesse, M. (2008): Reurbanisierung? Urbane Diskurse, Deutungskonkurrenzen, konzeptuelle Konfusion. In: Raumforschung und Raumordnung 66 (5), 415–428.
- Hirschle, M.; Schürt, A. (2008): Suburbanisierung ... und kein Ende in Sicht? Intraregionale Wanderungen und Wohnungsmärkte. In: Informationen zur Raumentwicklung 3/4, 211–227.
- Holm, A. (2012): Paradoxien und Begleiterscheinungen der Reurbanisierung. In: Brake, K.; Herfert, G. (Hrsg.): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden, 239–256.
- Jessen, J.; Siedentop, S.; Zakrzewski, P. (2012): Rezentralisierung der Stadtentwicklung? Kleinräumige Analyse des Wanderungsgeschehens in deutschen Großstädten. In: Brake, K.; Herfert, G. (Hrsg.): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden, 198–215.
- Kabisch, N.; Haase, D.; Haase, A. (2012): Urban Population Development in Europe, 1991–2008: The Examples of Poland and the UK. In: International Journal of Urban and Regional Research 36 (6), 1326–1348.
- Läpple, D. (2004): Thesen zur Renaissance der Stadt in der Wissenschaft. In: Gestring, N.; Glasauer, H.; Hannemann, C.; Petrowsky, W.; Pohlen, J. (Hrsg.): Jahrbuch StadtRegion 2003. Opladen, 61–77.
- Matthes, G. (2010): Reurbanisierung in Hamburg und ihre Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung. Hamburg. = ECTL Working Paper 43.
- Matthes, G. (2013): Umziehen oder nicht. Eine Untersuchung der Umzugswahrscheinlichkeit von Haushalten anhand des Sozio-Ökonomischen Panels (SOEP). In: Scheiner, J.; Blotvogel, H. H.; Frank, S.; Holz-Rau, C.; Schuster, N. (Hrsg.): Mobilitäten und Immobilitäten. Dortmund, 235–247. = Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 142.
- Osterhage, F. (2011): Von der Stadtfucht zur Renaissance der Städte? Empirische Ergebnisse und methodische Anmerkungen zur Untersuchung der Reurbanisierungshypothese. In: Helbich, M.; Deierling, H.; Zipf, A. (Hrsg.): Theorie und quantitative Methoden in der Geographie. Heidelberg, 23–31. = Heidelberger Geographische Bausteine 19.
- Pohl, T. (2010): Reurbanisierung als Trend? Folgen des Wandels der raumzeitlichen Alltagsorganisation in Familienhaushalten. In: Läpple, D.; Mückenberger, U.; Oßenbrügge, J. (Hrsg.): Zeiten und Räume der Stadt. Opladen, 45–64.

- Schlömer, C. (2009): Binnenwanderung in Deutschland zwischen Konsolidierung und neuen Paradigmen. Bonn = Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung Berichte 31.
- Schmitz, B. (1989): Einführung in die Zeitreihenanalyse. Modelle, Softwarebeschreibung, Anwendungen. Bern.
- Schürt, A.; Sigismund, M. (2007): Bundesweite Abgrenzung von Wohnungsmarktregionen. Bonn. BBR-Arbeitspapier.
- Siedentop, S. (2008): Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese. In: Informationen zur Raumentwicklung 3/4, 193–210.
- Statistikamt Nord – Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2013): Statistisches Jahrbuch Hamburg 2012/2013. Hamburg.
- Storper, M.; Manville, M. (2006): Behaviour, Preferences and Cities: Urban Theory and Urban Resurgence. In: Urban Studies 43 (8), 1247–1274.