

## **ABSTRACT**

**Gerlind Weber**

### **Stadt und Umland: ein schwieriges Verhältnis**

Die Suche nach Lösungen für eine klimafreundliche Mobilität in Stadtregionen ist oft nur als Symptombekämpfung mit Hindernissen zu deuten, wenn nicht die dahinterstehenden permanenten raumstrukturellen Veränderungen im Verhältnis zwischen Kernstadt und Umgebungsgemeinden in die Überlegungen mit eingeschlossen werden. So gilt es beispielsweise in diesem Zusammenhang mitzubedenken:

- **Das fortgesetzte Auseinanderdriften von administrativen Grenzen und funktionalen Zusammenhängen:**  
Tatsache ist, dass der Verstädterungsprozess immer weiter ausgreift und so die Kernstadt mit einer wachsenden Zahl an Umgebungsgemeinden zur Stadtregion verschmilzt. Oft fehlen die entsprechenden Kooperationsmechanismen, die grenzüberschreitende Lösungen befördern.
- **Funktionale Einheiten sind Standortkonkurrenten:**  
Insbesondere Aufkommen und Verteilung der Steuergelder führen dazu, dass die funktionell verschmolzene Kernstadt mit ihren Umgebungsgemeinden in einem harten Konkurrenzkampf um Dauersiedler und Arbeitsplätze stehen. Dieser Wettbewerb vereitelt nicht selten kommunale Grenzen überschreitende Verkehrslösungen.
- **Das Ausgreifen der Peripherie führt zur rückläufigen Entwicklung in den Zentren:**  
Insbesondere der Wunsch nach einem „Haus im Grünen“, aber auch der wirtschaftliche Strukturwandel führen zu einer fortlaufenden Randwanderung zu Lasten der Zentren. Bevölkerungsverluste und Geschäfts- und Gewerbebrachen in den Innenstädten sind eine Folge, ausufernde Wohngebiete und großflächige Einkaufs- und Industriegebiete in den Umgebungsgemeinden eine andere. Dies führt zum Verlust an Urbanität in den Zentren einerseits und zur Verstädterung der ehemals ländlich geprägten Umgebungsgemeinden andererseits. Beides geht tendenziell gegen die Erschließungsqualität des Öffentlichen Verkehrs.
- **Schwächung der zentripetalen und Stärkung der zentrifugalen Wirkung öffentlicher Verkehrssysteme:**  
Funktionsverluste und Ausdünnung in den dicht bebauten Gebieten dämpfen auch die Zusammenhalt fördernden Kräfte innerstädtischer Verkehrsträger wie Stadtbus, O-Bus und Straßenbahn, während durch Verlängerung bzw. Ausbau von U-Bahn und S-Bahn die Wanderung an den Stadtrand und in die Umlandgemeinden gestützt wird.
- **Gegentrends manifestieren sich zunehmend:**  
Vor allem der sog. „demographische Wandel“ führt dazu, dass langgültige Stereotypen hinsichtlich der Suburbanisierung ihre Ausschließlichkeit zunehmend einbüßen. Als Beispiele seien zum einen genannt: „Alte Kernstadt, junger Stadtrand“, dieses Verhältnis wendet sich. Oder: „Der Speckgürtel ist Zuwanderungsgebiet.“ Die kollektive Alterung der Bevölkerung in diesen traditionellen Zuwanderungsgebieten führt aber in jüngerer Zeit zur Rückwanderung einer erheblichen Zahl von SeniorInnen in die dicht bebauten Gebiete.