

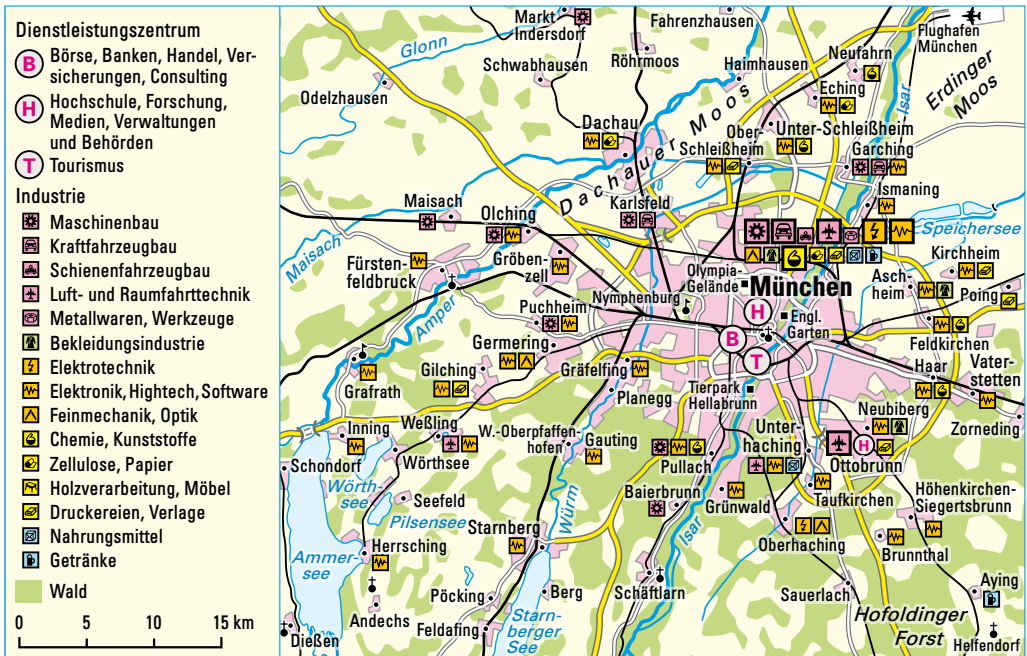
Stadt-Umland-Beziehungen

Die auf der vorhergehenden Doppelseite herausgearbeiteten Prozesse der *Suburbanisierung* mit ihrer immensen Flächeninanspruchnahme durch die ins Umland der großen Städte abwandernde Wohnbevölkerung sowie durch die Verlagerung von Gewerbe und Tertiärem Sektor geben einen ersten Eindruck von den engen Beziehungen, aber auch möglichen Konflikten zwischen einer Stadt und ihrem *Umland*. Dies reicht aber nicht aus, um die Vielfalt der räumlichen und funktionalen Verflechtungen und deren Tragweite zu dokumentieren – denn es gibt kaum ein Problem, das an einer wie auch immer nach außen verschobenen Stadtgrenze Halt macht. Entsprechend vielfältig sind die Beziehungen zwischen der Stadt und ihrem Umland. Zu nennen sind insbesondere

- politisch-administrative Beziehungen,
- wirtschaftliche Beziehungen,
- arbeitsräumliche Beziehungen,
- Versorgungsbeziehungen,
- Entsorgungsbeziehungen,
- Kommunikationsbeziehungen,
- Beziehungen im Freizeitbereich,
- Beziehungen im Bildungsbereich.

Ein wichtiges Kriterium zur Darstellung der Stadt-Umland-Beziehungen sind die Pendlerströme. Als *Pendler* werden in der amtlichen Statistik diejenigen Erwerbstätigen bezeichnet, deren Wohnort (Wohngemeinde) nicht mit dem Arbeitsort (Arbeitsgemeinde) identisch ist und die regelmäßig, meist einmal täglich, einen Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zurücklegen (Berufspendler). Gleiches gilt für die so genannten Ausbildungspendler bezüglich Wohnung und Ausbildungsstätte (Schule, Universität etc.). Besonders aussagekräftig ist in diesem Zusammenhang die „Pendlerquote“, d. h. der Anteil der Auspendler an den in einer Gemeinde wohnenden Erwerbstätigen (Auspenderquote) bzw. der Anteil der Einpendler an den in einer Gemeinde arbeitenden Beschäftigten (Einpendlerquote). Sie erlaubt Rückschlüsse u. a. auf die funktionsräumliche Arbeitsteilung zwischen Stadt und Umland sowie auf besondere Ausstattungsmerkmale in den Quell- und Zielgebieten der Pendler. Dies erklärt auch, warum die Pendlerquote u. a. als eine Kennzahl zur Abgrenzung der einzelnen Teilräume einer *Stadtregion* (s. Modell M 4.44 auf S. 129) oder zur Messung der *Zentralität* eines Ortes (vgl. S. 140) herangezogen wird.

M 4.37 Wirtschaftsraum München ALEXANDER Kartographie, eigener Entwurf



M 4.39 Kontroverse Sichten

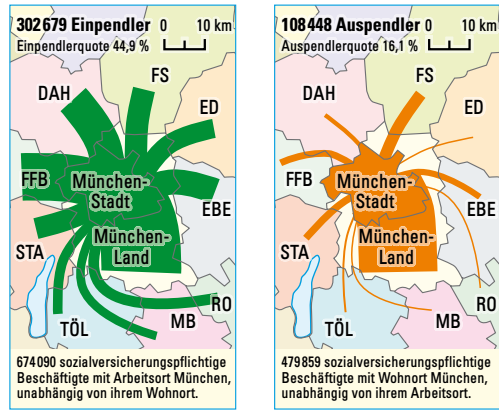
„Die Verflechtungen zwischen Großstädten und ihrem Umland werden seit jeher problematisiert. Sowohl die Kernstädte als auch ihr Umland beanspruchen für sich, ... im Nachteil zu sein. Die einen argumentieren damit, Arbeitsplätze und Infrastruktureinrichtungen für die gut verdienende, ins Umland abgewanderte Bevölkerung bereitzustellen. Statt eines Ausgleichs müssten sie auch noch überdurchschnittlich hohe Transferleistungen für die eigenen finanzschwächeren Bevölkerungsgruppen aufbringen. Die anderen verweisen darauf, dass sie als Lieferant natürlicher Ressourcen eine ‚dienende‘ Funktion für ‚überbelastete‘ Teilräume ausüben.

Hinzu kommt die raumordnerische Problemsicht, aus der vor allem die Verknappung natürlicher Ressourcen, die Verkehrsbelastung und das Wachstum der Großstadtregion problematisiert und auf die räumliche Arbeitsteilung zwischen Kernstädten und Umlandgemeinden zurückgeführt werden.“

Brigitte Adam/Antonia Blach: Räumliche Arbeitsteilung in Großstadtregionen – interkommunale und raumordnerische Konfliktkategorien. In: Informationen zur Raumentwicklung, Jg. 1996, H. 4/5. Bonn: Bundesanstalt f. Landeskunde u. Raumordnung 1996, S. 187

M 4.40 München – Pendlerverflechtungen 2003

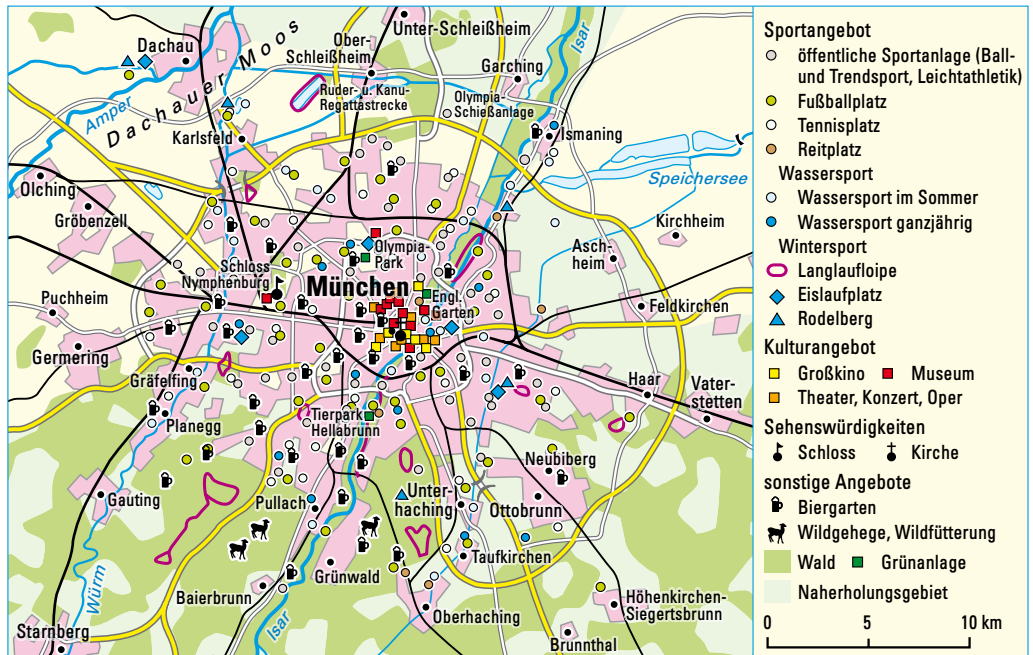
Nach Angaben der Stadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft



4.37 Aus den beiden Karten M 4.37 und M 4.38 lassen sich funktionale Stadt-Umland-Beziehungen ableiten. Versuchen Sie anhand der Karten einige der auf Seite 126 übergreifend aufgelisteten Beziehungen beispielhaft zu konkretisieren.

4.38 Ermitteln Sie, ausgehend vom Quellentext M 4.39, mögliche Vor- und Nachteile, die die jeweiligen Teilräume aus der funktionsräumlichen Arbeitsteilung im Stadt-Umland-System ziehen.

M 4.38 Freizeitraum München ALEXANDER Kartographie, eigener Entwurf

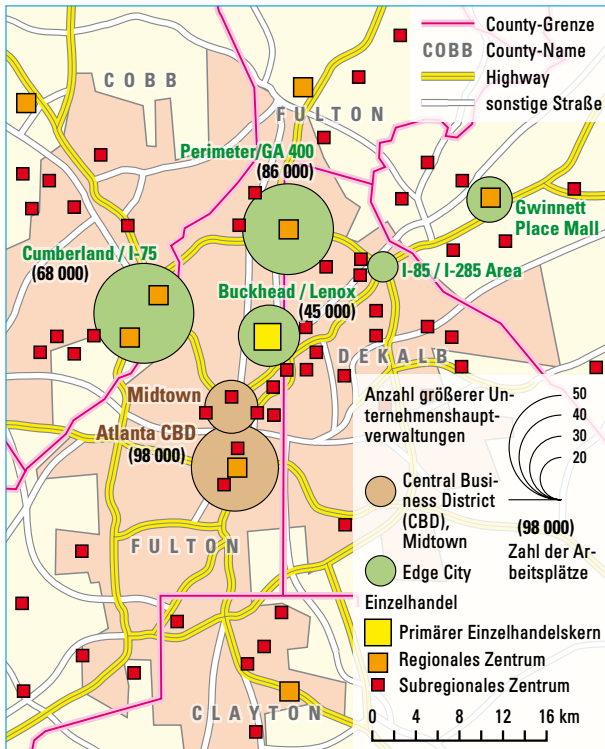


Edge Cities contra CBD

Über die Wohnsuburbanisierung hinaus haben sich im Umland der US-amerikanischen Städte so genannte *Edge Cities* herausgebildet (edge = Kante, Rand). Das sind urbane Zentren, die alle Funktionen einer City aufweisen. Den Kern bilden große Bürozentren (Office Parks) mit Banken, Versicherungen und Verwaltungen großer Unternehmen. Hinzu kommen gewerbliche Klein- und Mittelbetriebe, oft in Industrie- und Gewerbeparks (Industrial Estates) zusammengefasst, Einkaufsmöglichkeiten, Hotels für Geschäftsreisende und andere ergänzende Dienstleistungen. Häufig werden dort auch größere Apartmentsiedlungen errichtet, um den vielen Beschäftigten ein Wohnen in der Nähe des Arbeitsplatzes zu ermöglichen. Inzwischen ist das Angebot an Arbeitsplätzen und auch an Versorgungseinrichtungen in vielen Edge Cities größer als in der *Downtown* der jeweiligen Kernstadt.

Fallbeispiel Atlanta.

M 4.41 Zentrensystem im Großraum Atlanta



M 4.42 Ausgewählte Strukturmerkmale der Edge City Perimeter/Greater Atlanta-400/Atlanta

• Distanz vom CBD Atlanta:	20 km
• Hauptverkehrsanbindung:	zwei Autobahnen
• Gesamtgrundfläche:	ca. 800 ha
• Grundeigentum:	wenige Großeigentümer
• Frühere Nutzungen:	Freifläche
• Aktuelle Nutzungen:	Büros, Unternehmenszentralen, Einzelhandel, Film- und TV-Studios
• Bürofläche:	1 900 000 m ²
• Einzelhandelsfläche:	150 000 m ²
• Anzahl der Arbeitsplätze:	ca. 90 000
• Anteil Berufspendler mit Pkw:	90 %

M 4.41 und M 4.42 nach Boris Braun: Zentrenentwicklung im internationalen Vergleich: Nordamerika – Australien – Europa. In: Alois Mayr u. a. (Hrsg.): Stadt und Region. Dynamik von Lebenswelten. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen 53. Deutscher Geographentag Leipzig. Leipzig: Deutsche Gesellschaft für Geographie 2002, S. 195 – 209

New Towns – staatlich geplante Entlastungs-siedlungen

Dem ungezügelter Wachstum städtischer Verdichtungs-räume, insbesondere der Metropole London, versuchte man in Großbritannien seit Mitte des 20. Jh.s mit dem Konzept der *New Towns* zu begegnen. Maßnahmen hierbei waren:

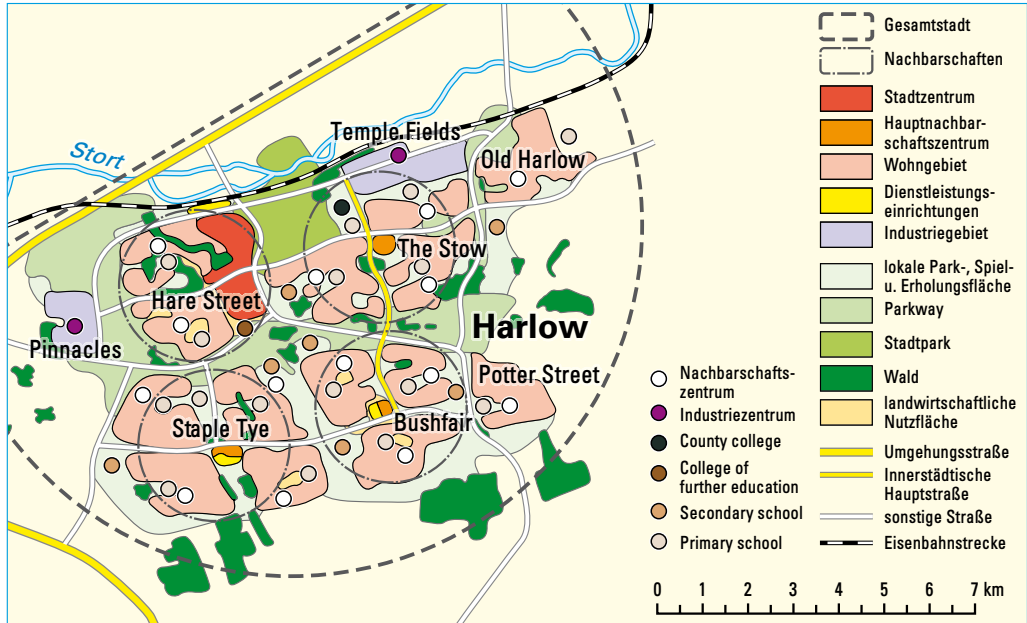
- die Ausweisung eines Grüngürtels um das Kerngebiet, um dessen räumliche Ausdehnung zu unterbinden,
- die Gründung von „Neuen Städten“, z.T. im Anschluss an bestehende Orte, außerhalb des Grüngürtels mit geplanten Einwohnerzahlen von 60 000–80 000; dabei Anlehnung an die Idee der *Gartenstadt* (M 2.28 auf S. 46).

Entscheidend ist die funktionale Ausstattung der *New Towns*, die bei enger verkehrsmäßiger Verflechtung zur Entlastung des Kerngebiets führen soll. Neben der räumlichen Trennung der verschiedenen *Daseinsgrundfunktionen* innerhalb der *New Towns* ist deren Ausstattung mit Arbeitsplätzen in Industrial Estates ein entscheidendes Kennzeichen.

4.39 Erläutern Sie am Beispiel *Perimeter/GA-400* Merkmale von *Edge Cities* und zeigen Sie mögliche Folgen für den CBD auf (vgl. S. 124 bis 127).

4.40 Vergleichen Sie Entstehung und Ausstattung der *New Towns* mit *Edge Cities*.

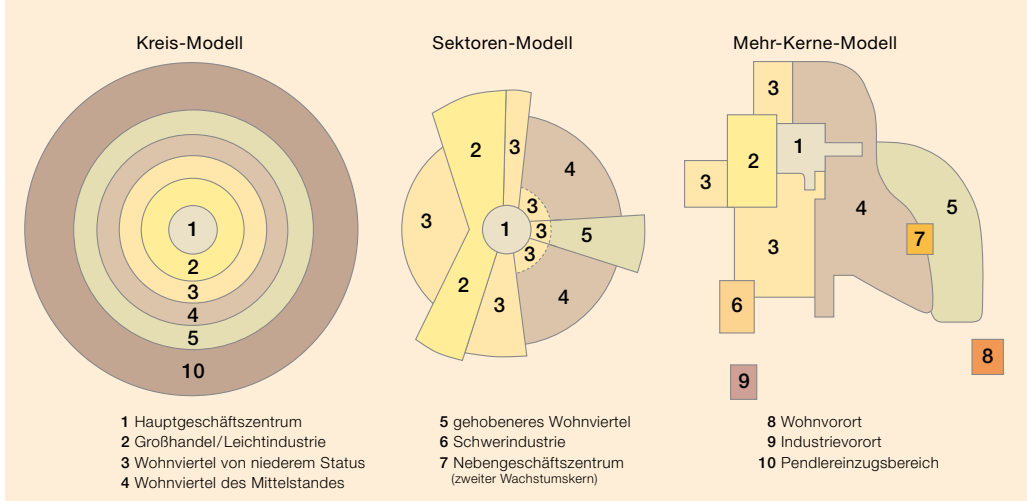
M 4.43: Modell der New Town Harlow nach dem Masterplan 1947
 Nach Heinz Heineberg; Großbritannien. Perthes Länderprofile. Gotha: Perthes 1997, S. 296



M 4.44 Modelle der funktionalen Gliederung von Stadt/Stadtumland

Zwar ergeben sich für jede Stadt einschließlich ihres Umlandes hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Funktionen individuelle Ausprägungen, doch lassen

sich übergreifend Regelmäßigkeiten in der funktionalen Gliederung erkennen, die in unterschiedlichen Modellen zusammengefasst werden können.



4.41 Erarbeiten Sie Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Modelle zur funktionalen Gliederung von Stadt/Stadtumland (M 4.44).

4.42 Ordnen Sie Ihre Heimatstadt/Schulstadt einem der Modelle zu.

4.43 Wenden Sie die Modelle von M 4.44 auf verschiedene Städtebeispiele in diesem Schülerbuch an.