

# Die Verstädterung der Alpen – neue Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Nutzung?

Paul Messerli  
Geographisches Institut der Universität Bern

**Zu Recht stellt Claude RAFFESTIN (1999) in seinem Aufsatz «Un enjeu européen: vivre – penser – imaginer les Alpes» die Frage «L’avenir des Alpes – passe t’il par les villes?». Die jüngsten Untersuchungen zur Entwicklung der Urbanisationszonen im Alpenraum zeigen, dass sich hier das Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen konzentriert. Wegen der grösseren Transportgeschwindigkeiten werden die Alpen immer schneller durchfahren; zugleich wird die Erreichbarkeit der grösseren Siedlungszonen und touristischen Destinationen im Alpenraum verbessert. Der Distanzschutz zum ausseralpinen Raum nimmt ab. Dadurch werden ganze Alpenregionen und ihre Hauptzentren in den grossräumigen Metropolisationsprozess einbezogen. Andererseits bieten die zahlreichen Klein- und Mittelstädte im Alpenraum besondere Standortbedingungen für innovative Unternehmen. Entscheidend für die künftige Nutzung grosser Teile des Alpenraumes wird sein, wie diese alpinen Quartiere metropolitaner Grossräume und die dynamischen Klein- und Mittelstädte die Beziehungen zu ihrem Umland gestalten.**

## 1 Der neue Blick auf die Alpen

Das «Neue Bild der Alpen», wie es durch die Studie von BÄTZING *et al.* (1993) vermittelt wurde, hat deutlich gemacht, dass die «Verstädterung» ein unübersehbares Phänomen in den Alpen darstellt, so dass es unverzichtbar wird, die Urbanisationsprozesse in die regionalen Entwicklungsdispositive einzubeziehen. Weil diese Prozesse im Zusammenhang mit dem dynamischen wirtschaftlichen Strukturwandel, der steigenden Bedeutung städtischer Produktionssysteme und urbaner Konsummodelle stehen, ist diese Forderung sowohl unter sozio-kulturellen wie auch unter regionalökonomischen Gesichtspunkten berechtigt. Trotz eines gewissen Dezentralisierungspotentials stellen wir fest, dass die wissens-, informations- und dienstleistungsorientierten Wachstumsbranchen städtische Regionen bevorzugen. Und stellen wir die Frage nach der wirtschaftlichen Erneuerungskraft, verbunden mit Innovationsfähigkeit und Lerndynamik, dann fällt unser Blick wieder auf städtische Regionen.

Im EU-Raum stellen wir eine Nord-Süd-Verlagerung der Wachstums- und Entwicklungsdynamik fest (EHLERS

1997). Ein neuer Wachstumskorridor zeichnet sich am Nordrand der Alpen ab, der im Süden der Alpen mit dem mediterranen «Sunbelt» und den oberitalienischen Metropolen sein Pendant hat. In dieses europäische Wachstums- und Entwicklungsdispositiv sind und werden vor allem die Alpenstädte einbezogen. In welchem Ausmass und in welcher Funktion ist eine weitgehend offene und zu klärende Frage.

Es ist bemerkenswert, dass neuerdings die Aufmerksamkeit der Raumordnungspolitik auf die Klein- und Mittelstädte fällt, und das nicht nur im Alpenraum, sondern auch auf europäischer Ebene (1998 fand beispielsweise neben der internationalen Konferenz über Alpenstädte in Villach auch das Kleinstadtsymposium in Murau/Steiermark über die Rolle der Kleinstädte im ländlichen Raum statt). Die Rolle der Klein- und Mittelstädte wird dabei unter zwei Gesichtspunkten diskutiert:

- als Elemente von übergeordneten metropolitanen Netzwerken, deren Grosszentren durch die europäische Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur verbunden werden, oder
- als eigenständige Netzwerke (das Resultat horizontaler Kooperationen), die die Zwischenräume zwischen den grossen Metropolitanregionen konsolidieren sollen.

Dieser Beitrag stellt grundsätzliche Überlegungen zur Funktion und zu den Entwicklungsmöglichkeiten von Klein- und Mittelstädten im Rahmen des europäischen Städtesystems an und fokussiert auf die alpenspezifischen Besonderheiten. Abweichungen vom Normalfall werden dabei nicht nur als Standortnachteil interpretiert, sondern auch als eventuell einzig gangbarer Weg der Regionalentwicklung, als eine der innovativen Möglichkeiten der Peripherie gegenüber den Innovationsdynamiken der ausseralpiner Zentren. Die künftige wirtschaftliche und demographische Entwicklung des Alpenraumes hängt ganz erheblich davon ab, welche Stellung seine städtischen Strukturen im europäischen Städtesystem, der «*armature urbaine*» einnehmen.

## 2 Drei Phasen und die neue Rolle kleiner und mittlerer Städte

In der jüngsten historischen Analyse der Entwicklung der Städte im Alpenraum von 1500–1900 verwendet MATHIEU (1998: 72–97) aufgrund der Datenlage die Bevölkerungszahl zur Definition städtischer Siedlungen. Er legt die Grenze bei 5000 Einwohnern, wovon mindestens 3000 in der Hauptsiedlung der Stadtgemeinde ausgewiesen sein müssen. Mit dieser gleichbleibenden Definition städtischer Siedlungen über den ganzen Untersuchungszeitraum kann er die langfristige Entwicklung auch im Vergleich zum ausseralpinen Raum aufzeigen. Während er für 1600 sechs Städte zählt, sind es für 1800 neun und im Jahre 1900 zweiundvierzig. Das beschleunigte Städtewachstum im 19. Jahrhundert interpretiert er im Zusammenhang mit der Revolutionierung des Transportwesens (vgl. auch TORRICELLI 1994). Der statistische Vergleich mit dem Alpenumland ergibt für die Zeit um 1800 eine approximative Dichte von

0,6 Städten pro 10 000 km<sup>2</sup> in den Alpen und von 5 Städten pro 10 000 km<sup>2</sup> im Alpenvorland. Für die Zeit um 1900 ergeben sich die Dichte zahlen von 2,1 in den Alpen und 12,4 im Umland. Aufgrund dieser tiefen Werte und der geringen Grösse muss angenommen werden, dass das Städtewachstum im Alpenraum vor 1900 bzw. 1950 vor allem aus neuen Verkehrs- und Verwaltungsfunktionen, der Ansiedlung von Industrie und dem ersten Tourismus resultierte, kaum aber auf Agglomerationseffekte zurückzuführen ist, wie das für die ausseralpinen Industriestädte typisch war. Hingegen konnte sich das Städtewachstum durch die Internationalisierung der Agrar-, insbesondere der Getreidemärkte teilweise von ihrem agrarischen Hinterland lösen.

Diese historische Phase wird spätestens ab 1950 europaweit durch das fordistische Modell der standardisierten Massengüterproduktion abgelöst. Städtisches Wachstum beruht in diesem Entwicklungsmodell auf Gröszen- und Skalenerträgen, die durch Lokalisations- und Urbanisationsvorteile realisiert werden. Im Rahmen der Produktzyklen wichtiger industrieller Investitions- und Konsumgüter verlagert sich die Herstellung von den Zentren in Richtung Peripherie. Auf die Reproduktion der Zentrum-Peripherie-Beziehung hat AYDALOT (1976) hingewiesen. Die Hierarchie nationaler Städtensysteme im fordistischen Wachstumsmodell wurde durch die von den grossen städtischen Zentren ausgehenden Innovations-/Diffusionsprozesse aufrechterhalten. Die neuen Gröszenverhältnisse im fordistischen Städtensystem gelten auch für die Alpenstädte. Allerdings bleibt die Bevölkerungskonzentration trotz eines bedeutenden Bevölkerungswachstums im Alpenraum gering (um 1800 5,3 Mio., 1870 knapp 7 Mio. und 1990 11 bzw. 13 Mio. Einwohner, je nach Abgrenzungsdefinition). 1990 gibt es nur 6 Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern. Über 90% der Städte im Alpenraum bleiben aber unter 50 000 Einwohnern.

Seit ca. 1980 wird das fordistische Wachstumsmodell durch ein neues Entwicklungsmodell der flexiblen Spezialisierung mit stark lokalisierten Produktionssystemen abgelöst. In diesem neuen Entwicklungsmodell hat wirtschaftliches Wachstum nur noch bedingt mit Grösze zu tun. In der aktuellen Diskussion um die urbanen Wachstumsdeterminanten wird die

Beziehung zwischen Stadtgrösze und Wachstumsdynamik durch die Aspekte der flexiblen Spezialisierung und dem Grad der Integration in Städtesysteme erweitert (CAPELLO 1998; MAILLAT 1998). Damit erhalten kleine und mittlere Städte eine neue Bedeutung als Standort für hochwertige wirtschaftliche Funktionen. Allerdings müssen sie über die nötigen Faktorbedingungen und moderne Kommunikationsinfrastrukturen verfügen. COURLET (1997) kommt in seiner Untersuchung des Sillon Alpin, der grössten Urbanisationszone im Alpenraum, zum Schluss, dass diese aus ganz verschiedenen territorialen Produktionssystemen aufgebaut ist, mit zum Teil geringen Verflechtungsgraden untereinander. Diese Erkenntnis erfordert eine funktionale Definition der Urbanisationszonen und verbietet eine Gleichsetzung von zusammenhängend überbauten Gebieten mit städtischen Produktionssystemen.

Die Urbanisationszonen, die PERLIK (1999) verwendet, gewichten durch die Pendlerbeziehungen die Grösze des urbanen Arbeitsmarktes stärker als den baulich-agglomerativen Zusammenhang. Die 180 ausgewiesenen Urbanisationszonen mit städtischen Kerngemeinden bilden also jene bevölkerungs- und arbeitsplatzmässigen Konzentrationen ab, die am ehesten mit städtischen Produktionssystemen gleichgesetzt werden können, und die in der Beurteilung der Stadt-Umland-Beziehungen einbezogen werden müssen. Die Abgrenzung anhand der Verflechtung zwischen Kernstadt und Umland berücksichtigt zudem die urbane Interaktionsintensität (BEAUMONT und HURIOT 1997: 520), die für evolutive und innovative Prozesse notwendig ist.

In der Folge geht es darum, die Alpenspezifität der Stadtentwicklung in den Alpen in den genannten drei Phasen (historisch, fordistisch, postfordistisch) herauszuarbeiten. Diesem Vorgehen liegt die Annahme zugrunde, dass das Ergebnis jeder Entwicklungsphase durch dieselben wenigen alpenspezifischen Faktoren beeinflusst ist.

### 3 Die spezifische Entwicklung der Alpenstädte in den drei Phasen

In der historischen Phase (1500–1900) ist für lange Zeit das Fehlen von Städten im Alpenraum auffällig. Nach MA-

THIEU (1998) wird die Wirkung des Alpentransits und des Bergbaus auf die Entwicklung der Städte überschätzt. Die Bedeutung des frühen Transitverkehrs für die Städte könne nicht so gross gewesen sein, da die lineare und etappierte Funktionsweise keinen Anlass zur Knotenbildung gab. Die Entstehung der grossen Städte sei vor allem auf die Wirkung von staatlich-territorialen Kräften zurückzuführen.

Wie die derzeit in Bern laufenden Untersuchungen am Projekt «Alpenstädte» zeigen, weist die Ranggröszenverteilung der Alpenstädte eine äusserst flache Hierarchie auf. Die geringe Gröszenspreizung lässt sich auf den Einbezug in die jeweiligen nationalen Städtesysteme und damit auf die Randständigkeit der Alpenstädte in Bezug auf die jeweiligen nationalen Territorien und deren ausseralpine Zentren verstehen (VEYRET 1968: 18). Umgekehrt kann man auch argumentieren, dass die geringe Städtedichte im Alpenraum diesen zum Grenzraum privilegierte (MATHIEU 1998: 97). Wie man den Sachverhalt auch sieht, die Aussage ist dieselbe: Die Städte im Alpenraum sind vor allem ab dem 19. Jahrhundert als Teile eines nationalen Städtesystems zu betrachten und nicht als Teile eines alpinen Städtesystems. In den nationalen Hierarchien nehmen sie hintere Positionen ein, und ihre periphere Lage bedeutet eine verlangsamt Diffusion der zunehmend von Städten ausgehenden Innovationszyklen. Diese – nicht-alpenspezifische – untergeordnete Stellung im Städtesystem erklärt denn auch die vielfach gemachte Feststellung des «Nachvollzugs» der ausseralpinen Entwicklung mit einem charakteristischen Timelag. Alpenspezifisch ist, dass die lineare Topographie der Alpen das Entstehen eines eigentlichen Verkehrsnetzes mit bedeutenden Knotenpunkten verhinderte. Der Eisenbahnbau ab Mitte des 19. Jahrhunderts erschloss zwar auch die Alpenstädte und brachte ihnen Wachstumsimpulse aus den neuen Verkehrsfunktionen, grösseren Industrieansiedlungen, oder dem aufkommenden Tourismus. Die Industrialisierung blieb jedoch punktuell, erzeugte kaum Lokalisationseffekte (GEBHARDT 1987) und wurde von dem ausseralpinen Umland stark konkurrenziert.

So gilt es für diese lange historische Phase festzuhalten, dass die geringere Städtedichte und das langsamere Wachstum der Alpenstädte zu grossen Teilen aus

- der bescheidenen vorhandenen Bevölkerungsdichte,
- der territorialen Randständigkeit und
- dem durch lineare Verkehrsstrukturen begrenzten Wachstumspotential verstanden werden kann.

Die Phase zwischen 1950 und 1980 ist durch die moderne Stadtentwicklung charakterisiert, wie sie dem fordistischen Wachstumsmodell entspricht. Dieses beruht auf internen und externen Skalenerträgen und den unterschiedlichen Rentenbiefunktionen der städtischen Bodennutzung (Dienstleistungen, Wohnen, industrielle Produktion usw.), deren expansive und segregative Wirkungen in den städtischen Agglomerationen zum Ausdruck kommen. Urbanisations- und Lokalisationseffekte bestimmten bei sinkenden Transportkosten zu einem grossen Teil das industrielle Agglomerationswachstum. Gemessen an diesem Modell der Stadtentwicklung hatten die Alpenstädte erhebliche Nachteile (SOCHER 1998). Ausgangspunkt ist auch hier wieder die komplexe Topographie des Alpenraumes. Sie bestimmt die enge Verbindung zwischen moderner Verkehrs-entwicklung und Stadtentwicklung. Die Alpentopographie zwingt die Siedlungsentwicklung weitgehend auf lineare Strukturen und auf wenige Knotenpunkte, die sich in Talkreuzungen, Talerweiterungen oder Beckenlagen entwickeln können, wie Paul und Germaine Veyret für die französischen Alpen mehrfach dargelegt hatten (z.B. VEYRET-VERNER 1968). Aufgrund dieser Ausgangslage und der geringen Grösse der Alpenstädte waren es für lange Zeit die neuen Transportlinien, die die Funktion der Knoten und Städte definierten (TORRICELLI 1994). Ausserhalb des Alpenraumes waren es aber zunehmend die wachsenden Knoten, die die Bedeutung und die Funktion der Linien definierten. Eine Abweichung von der ersten Regel fand vor allem da statt, wo bestimmte Städte in starkem Masse durch öffentliche Verwaltung und Regierungsfunktionen in ihrer Bedeutung stark herausgehoben wurden (staatlich festgelegtes System zentraler Orte – vgl. Informationen zur Raumentwicklung 1996).

Mit dieser Feststellung komme ich nun zur These, dass es auch in dieser Phase wenige Faktoren sind, die die Stadt- und Agglomerationsentwicklung in den Alpen steuerten. Mit der Randständigkeit zu den nationalen Zentren

ist ein «Lagenachteil» und eine «historische Erblast» angesprochen, die das Wachstum generell begrenzen dürfte. Als Elemente nationaler Städtesysteme sind sie daher bezüglich der Diffusion von wirtschaftlich-technischen und sozialen Innovationen benachteiligt, sofern die Standortkonkurrenz weitgehend ungebremst wirken kann. Die Einbindung in das übergeordnete Verkehrs- und Transportsystem bestimmt Kosten und Zeit für die Erreichung der nächsten und grossen Zentren sowie der wichtigen Märkte. Das Fehlen einer eigentlichen Netzwerkstruktur im inneralpinen Raum durch die immer schneller werdenden Nord-Süd- und die bedeutend langsameren West-Ost-Verbindungen beeinträchtigt die Nutzung von Spezialisierungsvorteilen für die einzelnen Städte.

Als besonderes Hindernis für die kleinräumige Entwicklung ist der knappe Boden zu nennen. Weil in vielen Alpenstädten die Industrialisierungsphase kaum stattgefunden hat, ist erst der Schritt in die Tertiärisierung mit einem starken Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum verbunden, woraus eine Flächenkonkurrenz zwischen Wohnen einerseits und touristischen und nichttouristischen Dienstleistungen andererseits entsteht. Dadurch wird das Wohnen im knappen Umland sehr rasch teuer, und das Wachstum der Alpenstädte wird durch den Tertiärisierungsprozess begrenzt. Das Argument der wesentlich tieferen Bodenpreise im städtischen Umland für die Auslagerung von Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung gilt also kaum, und jedes Nahverkehrssystem zur Erschliessung dieses Umlandes kommt teuer, weil die «economies of scale» aufgrund der Grösse und Topographie nur begrenzt spielen können. Es ist also nicht zu erwarten, dass sich der Suburbanisierungsprozess in derselben Art entfalten kann, wie wir das von den ausseralpinen Städten kennen. Viel eher ist mit einer starken Periurbanisierung der umliegenden Dörfer zu rechnen, was sich im häufig zu beobachtenden Nutzungswandel und den ausgreifenden Pendlerzonen niederschlägt.

Mit dieser groben Skizze sind lediglich Faktoren herausgehoben, die in charakteristischer Weise die Entwicklung der Alpenstädte in der fordistischen Entwicklungsphase beeinflussen oder begrenzen. Die entscheidenden Faktoren sind die gleichen wie in der

historischen Phase, allerdings mit anderen Gewichtungen:

- die Topographie,
- die territoriale Randständigkeit und
- die Verkehrsinfrastruktur.

Für die jüngste Phase seit den 80er Jahren müssen wir vom fordistischen Wachstumsmodell Abstand nehmen. Mit dem neuen Produktionsparadigma der «flexiblen Spezialisierung» öffnen sich auch für Klein- und Mittelstädte neue Chancen. Die flexiblen, auf externer Spezialisierung beruhenden und stark lokalisierten Produktionssysteme als Antwort auf differenzierte Kundenmärkte können dank neuen Produktions- und Kommunikationstechnologien auch oder gerade in Klein- und Mittelstädten erfolgreich sein, wenn lokale Milieus die Kooperationsbereitschaft und Lerndynamik begünstigen (MAILLAT 1998). Dies bedeutet eine gewisse Entkopplung des wirtschaftlichen Erfolgs eines urbanen Systems von seiner Grösse; denn neben die Agglomerationseffekte treten nun vermehrt Flexibilitäts- und Spezialisierungsgewinne. Die horizontale Kooperation von Städten in Städtenetzen kann ferner Komplementär- und Synergieeffekte erzeugen (CAPELLO 1998). In dieser postfordistischen Phase kann sich allerdings das Fehlen einer inneralpinen Verkehrsnetzstruktur gerade hemmend auf diese Effekte und damit auf die Entwicklung der Alpenstädte auswirken. Und PUMAIN (1999) sieht angesichts wachsender Transportgeschwindigkeiten sogar einen objektiv sinkenden Bedarf für kleine und mittlere Städte, die durch die bestehenden Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur in die europäischen Städtesysteme eingebunden sind. Damit schwinden die Handlungsspielräume für diese Städte, aus eigener Kraft zu agieren. Unter dieser Optik kommt der künftigen Ausgestaltung der trans- und inneralpinen Verkehrssysteme eine erstrangige Steuerungsfunktion zu.

Wenn man aber dem Argument mehr Gewicht gibt, dass im neuen Produktionsparadigma der postfordistischen Ära das «Gesetz der eindimensionalen Städtehierarchie» durch flexible, standortunabhängigere, aber dennoch stark lokalisierte Produktionsbeziehungen abgelöst wird, dann verändert sich die Situation für Klein- und Mittelstädte grundlegend. Das Konzept der multiplen Hierarchien (JAEGER und DÜRRENBERGER 1991) besagt, dass sich

funktionale Hierarchien über Branchen und Kompetenzen herausbilden, die nicht mehr streng an die Grössenhierarchie der Städte gebunden sind. Das Innovations-/Diffusionsmodell, das im Rahmen der Städtehierarchie vom höchsten zum tiefsten Rang verläuft, müsste dann ebenfalls ersetzt werden durch ein milieubasiertes Innovationsmodell, wie es in den letzten Jahren durch die Groupe de Recherches Européennes sur les Milieux Innovateurs (GREMI) entwickelt wurde.

Die für die drei Phasen herausgearbeitete «Alpenspezifität» ist also keine Konstante, sondern sie wandelt sich mit dem entsprechenden städtischen Wachstums- und Entwicklungsmodell. Topographie, territoriale Verhältnisse und die weitmaschigen bis fehlenden Verkehrsnetze modifizieren die Stadt- und Urbanisationsentwicklung sowohl in der fordistischen wie in der postfordistischen Phase.

Meine These lautet deshalb, dass die Alpenstädte nicht einfach mit einer Zeitverzögerung die Entwicklung der ausseralpinen Städte im Rahmen nationaler Städtesysteme nachvollziehen, sondern dass die Wirkung der drei Faktoren zu einer je alpenspezifischen Entwicklung führt. So bleibt die Suburbanisierung wegen der Kosten der Enge schwach, die Periurbanisierung greift dagegen stark in die Dorfstrukturen ein. Die schwache oder fehlende Netzwerkeinbindung vieler Alpenstädte verhindert oder erschwert die Nutzung von Synergie- und Komplementäreffekten mit positiver Wirkung auf die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit.

#### 4 Grenzen und Möglichkeiten einer alpenspezifischen Entwicklung

Das Wachstum der Urbanisationszonen in den 80er Jahren ist nicht nur durch die steigende Verflechtung zwischen Kernstadt und Umland begründet, sondern auch durch ein absolutes Bevölkerungswachstum und eine Konzentration der Arbeitsplätze. Dabei ist kein prinzipieller Unterschied zwischen Alpenrand und inneralpinen Tälern erkennbar. Es stellt sich die Frage, woher diese Zuwanderer kommen. Autoren, die von einem blossen «Nachvollzug» der ausseralpinen Entwicklung sprechen, unterstellen, dass die Versorgungsqualität der städtischen Zen-

Die Chancen der Alpenstädte im heutigen Standortwettbewerb	
Ausgangspotentiale	Optionen
Dienstleistungskonzentration durch Forschungs- und Bildungseinrichtungen, Medien, Kulturelles und Verwaltung	Bildung – Kultur – Tourismus
Touristische Nachfrage	Telematik und kommerzielle Dienstleistungen
Gewerblich-industrielles Know-how	Innovatives Handwerk – hochwertiges Veredelungsgewerbe – Tourismus
Landwirtschaft, Erholungslandschaften	High-Tech-Nischen und saubere Low-Tech-Industrien
Relativ hohes Qualifikationsniveau, überdurchschnittliche Dienstleistungs – Ausstattung, überdurchschnittliches Bildungs- und Kulturangebot, hohe Lebensqualität.	Gezielte Förderung hochwertiger Produktionssysteme, die auf lokale Märkte und Exportmärkte ausgerichtet sind.

Abb. 1. Die Chancen der Alpenstädte im heutigen Standortwettbewerb.

tren und die Individualisierung der Lebensstile zu diesen Bevölkerungskonzentrationen führten. Diese wären dann mit einem Rückgang der Bevölkerungszahlen in den mittleren Höhenlagen verbunden, was teilweise durch die Untersuchungen von BÄTZING (1993) belegt ist. Es kann allerdings auch sein, dass sich darin das Phänomen einer grossräumigen Rückwanderung aus den ausseralpinen Metropolitanräumen abzeichnet, was insbesondere im Bereich des Alpenrandes und der gut erreichbaren Knoten im Alpeninnern zutreffen könnte. Diese Frage ist durch einschlägige Migrationsstudien bis heute nicht geklärt. Ein wesentlicher Teil des Arbeitsplatzwachstums in Städten und Agglomerationsgemeinden in den 80er Jahren ist sicher dem Strukturwandel der Tertiarisierung zuzuschreiben. Nicht nur der private Sektor der persönlichen und kommerziellen Dienstleistungen hat stark zugenommen, sondern auch der öffentliche, im Bereich Verwaltung, soziale Sicherheit, Gesundheit und Bildung.

Wenn wir nun unterstellen (CAPELLO 1998; MAILLAT 1998), dass die relative Kleinheit der städtischen Zentren kein Hindernis für die Entwicklung innovativer Produktionssysteme ist, die durch horizontale Kooperation synergetisch oder komplementär verstärkt werden können, dann wird generell die Bedeutung dieser Städte für die strukturelle Aufwertung der Alpen als Wirtschafts- und Lebensraum sichtbar. Dazu kommen die alpenspezifischen Vorteile dieser Klein- und Mittelstädte: Die Vor-

teile der relativen Kleinheit liegen in den geringeren Anpassungskosten und der höheren Flexibilität der Produktionssysteme, dem weitgehenden Fehlen von grossen Industrien mit Altlasten und der noch vorhandenen Mischung von Wohnen und Arbeiten in den Kernstädten, was eine Entwicklung nach innen erleichtert und eine wichtige Massnahme gegen die weitere Sub- und Periurbanisierung ist. Was in der Abb. 1 als Chancen für die Alpenstädte dargestellt ist, leitet sich aus der oben angesprochenen Transformation der Produktionssysteme in einer wissens-, informations- und dienstleistungsorientierten Gesellschaft ab.

Nun sind die Meinungen bezüglich der aktuellen Inwertsetzung dieser Potentiale sehr gespalten. Die einen argumentieren, dass Klein- und Mittelstädte nur durch eine komplementäre und flexible Ausrichtung auf die grossen nationalen und europäischen Metropolen eine Chance haben, Standortvorteile ins Spiel zu bringen (KLEINWEFERS 1997; ELSASSER und BÜHLER-CONRAD 1998). Die anderen meinen, dass eine solche vertikale Integration in die nationalen und übergeordneten Städtehierarchien nicht zwingend ist, sondern dass die horizontale Vernetzung von Klein- und Mittelstädten diesen eine eigenständige Entwicklungschance gibt (CAPELLO 1998; MAILLAT 1998; SANCHIS und MESSERLI 1996).

Aufgrund der heutigen Unterschiede in Grösse, Erreichbarkeit und Funktionalität der Alpenstädte müssen hier wohl Unterschiede gemacht werden:

- So haben es die Urbanisationszonen am Alpenrand, die stark durch die ausseralpinen Metropolitanräume beeinflusst sind, schwer, sich dieser Fremdbestimmung zu entziehen (Beispiele bilden die Urbanisationszonen Varese, Como oder auch Thun, sowie das Städteband in Oberbayern). Zum Teil profitierten sie in den 70er und 80er Jahren als Scharnierstädte am Alpenrand von der hohen Wohnstandort- und Lebensqualität und auch der Standortattraktivität für Dienstleistungs-, Leichtindustrie und High-Techbranchen.
- Die inneralpinen Städte, die an der Kreuzung von Nord-Süd- und West-Ost-Verbindungen liegen, sind sehr stark von der bestehenden und der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur abhängig. Sie stehen am stärksten im Spannungsfeld zwischen einer externen Funktionalisierung, dem Versuch, durch eine geschickte Profilierung der Standortqualitäten einen eigenen Entwicklungspfad zu gehen, aber auch der Gefahr, bei einem Bedeutungsverlust bestimmter Verkehrsbranchen in die Krise zu geraten (Beispiel: die Agglomerationsgemeinde Arnoldstein bei Villach).
- Und schliesslich bleiben die zumeist kleinen, nicht direkt in die Internationalisierung und die grossräumigen Verkehrsnetze einbezogenen, isolierten Städte, die aufgrund ihres Distanzschutzes vor allem für das Um- und Hinterland wichtige Zentrumsfunktionen erfüllen (Beispiel Chur).

Auch wenn diese Typisierung noch stark hypothetischen Charakter hat, so wird doch deutlich, dass es differenzierter Entwicklungskonzepte bedarf, und dass keine Einheitslösungen gefragt sind. Trotz dieser Unterschiede gibt es das gemeinsame Interesse der Alpenstädte, sich einer zunehmenden Vereinnahmung durch die ausseralpinen Metropolitanräume zu entziehen, und die in Abb. 1 aufgezeigten Entwicklungspotentiale besser ins Spiel zu bringen. Zu Recht fordert deshalb die Arbeitsgemeinschaft Alpenstädte ihre Mitsprache bei Entscheiden über den weiteren Ausbau transalpinen wie auch der inneralpinen Verkehrswege (vgl. Info Alpenstädte, Nr. 1/1998). Denn die verkehrspolitischen Entscheide über die künftige Ausgestaltung der

Netzwerkstrukturen im Alpenraum (Anzahl und Bedienung der Knoten sowie die Reisezeiten) sind von entscheidender Bedeutung für die Zukunft der Alpenstädte (KNOFLACHER 1997). Die Arbeitsgemeinschaft Alpenstädte fordert weiter, dass vor allem auch die Querverbindungen zwischen einzelnen Tälern aufgewertet werden müssen, um die Netzwerkstruktur zu verstärken (vgl. auch TORRICELLI 1994). Diese Rahmenbedingungen entscheiden mit, wie weit die Alpenstädte ihre eigenen Entwicklungsstrategien verfolgen können. Dabei ist die Bildung von regionalen, z.T. auch grenzüberschreitenden Städtenetzen, wie sie etwa im Dreiländereck Österreich-Italien-Slowenien zu beobachten ist (KLEMENTČIČ *et al.* 1990), ebenso wichtig wie die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und ihrem ländlichen Umland bzw. ihren Agglomerationsgemeinden. Die Anstrengungen von Villach, der Alpenstadt des Jahres 1997, sind vielversprechend und geben ein gutes Beispiel, weil sich die Positionierung der Stadt nicht nur auf die Stärkung nach aussen, sondern auch auf die Einbeziehung der Ressourcen und Potentiale des Hinterlandes bezieht (BLECHL *et al.* 1998).

Dieser Artikel ist eine leicht gekürzte Version eines Aufsatzes, der in der *Revue de Géographie Alpine* N° 2, Tome 87, 1999 erschienen ist. Die ganze Nummer ist dem Thema «Die Zukunft der Alpenstädte in Europa» gewidmet und enthält die Beiträge der Villacher Konferenz 1998 zu diesem Thema.

## 5 Literaturverzeichnis

- AYDALOT, P., 1976: Dynamique spatiale et développement inégal. Paris, Economica.
- BÄTZING, W. und Mitarbeiter, 1993: Der sozio-ökonomische Strukturwandel des Alpenraumes im zwanzigsten Jahrhundert. Geogr. Bern. P26.
- BEAUMONT, C.; HURIOT, J.-M., 1997: Processus d'agglomération et définition de la ville. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 4: 515–524.
- BLECHL, H.; KÜBLER, A.; PIECHL, R. 1998: Die schaffens's zusammen. Stadt-Land-Regional-Kooperation Villach. *Politische Ökologie* 55: 51–52.
- CAPELLO, R., 1998: Economies d'échelle et taille urbaine: Théorie et études empiriques revisitées. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 1: 43–62.

- COURLET, C., 1997: Globalisation et recomposition territoriale dans le Sillon Alpin. *Revue de Géographie Alpine* 3: 47–60.
- EHLERS, E., 1997: Zentren und Peripherie – Strukturen einer Geographie der europäischen Integration. Bonn, Kolloquium Geographicum, Bd. 24: 149–171.
- ELSASSER, H.; BÜHLER-CONRAD, E., 1998: Ist eine Kleinstadt mehr als eine kleine Stadt? Beitrag zum Mitteleuropäischen Symposium über die Rolle der Kleinstädte im ländlichen Raum. Murau.
- GEBHARDT, H., 1987: Industrie im Alpenraum. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie* 31/2: 90–105.
- Informationen zur Raumentwicklung, 1996: Zentrale Orte im Wandel der Anforderungen. Heft 10. Bonn.
- JAEGER, C.; DÜRRENBERGER, G., 1991: Services and counterurbanization: The case of central Europe. In: DANIELS, P.W. (ed.) *Services and metropolitan development*. 107–128.
- KLEINWEFERS, H., 1997: Erfolgsbedingungen regionaler Entwicklung. Kritisches und Konstruktives zur kantonalen Wirtschaftsförderung. *DISP* 131: 31–42 (Zürich).
- KLEMENTČIČ, V.; GOSAR, A.; BACKE, B.; ZIMMERMANN, F.; VALUSSI, G.; MENEGHEL, G., 1990: Tromeja/Das Dreiländereck/Tre confini. Dela 7 (Department of Geography, Faculty of Arts). Ljubljana.
- KNOFLACHER, H., 1997: Entschleunigung ländlicher Räume. Neue Wege einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Extracts Nr. 29. Wien, Universität für Bodenkultur.
- MAILLAT, D., 1998: Interactions between urban systems and localized productive systems: An approach to endogenous regional development in terms of innovative milieux. *European Planning Studies*, 6, 2: 117–129.
- MATHIEU, J., 1998: Geschichte der Alpen 1500–1900. Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft, Wien.
- PERLIK, M., 1999: — Urbanisationszonen in den Alpen – Ergebnis wachsender Pendeldistanzen. In: *L'avenir des villes des Alpes en Europe / Die Zukunft der Alpenstädte in Europa*. *Revue de Géographie Alpine* Tome 87, 2: 147–165.
- PUMAIN, D., 1999: Quel rôle pour les villes petites et moyennes des régions périphériques? In: *L'avenir des villes des Alpes en Europe / Die Zukunft der Alpenstädte in Europa*. *Revue de Géographie Alpine* Tome 87, 2: 167–184.
- RAFFESTIN, C., 1999: Un enjeu européen: Vivre – penser – imaginer les Alpes. In: *Revue de Géographie Alpine* 1: 21–30.
- SANCHIS, T.; MESSERLI, P., 1996: Besiedlung und Zersiedlung im Alpenraum / Processus de concentration et de diffusion des activités dans l'espace alpin. *Revue de Géographie Alpine*, Suppl. au 4: 108–115.
- SOCHER, K., 1998: Gibt es eine Theorie der Alpenstädte? Unveröffentlichtes Manu-

skript. Institut für Wirtschaftstheorie und  
Wirtschaftspolitik, Universität Inns-  
bruck.

TORRICELLI, G.P., 1994: Réseaux de trans-  
port et systèmes urbains périphériques:  
Le cas de l'Arc alpin. Actes du séminai-  
re, cahier 7. Sion, Institut Universitaire  
Kurt Bösch. 18–32.

VEYRET-VERNER, G., 1968: Les Alpes et  
l'Europe. *Revue de Géographie Alpine*,  
T. LVI, 1: 5–49.