

Manfred Perlik

Alpenstädte – Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit



Geographisches Institut der Universität Bern 2001

Alpenstädte

Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit

GEOGRAPHICA BERNENSIA

Herausgeber Dozenten und Dozentinnen des Geographischen Institutes
der Universität Bern

Reihe A African Studies Series

Reihe B Berichte über Exkursionen, Studienlager und Seminarveranstaltungen

Reihe E Berichte zu Entwicklung und Umwelt

Reihe G Grundlagenforschung

Reihe P Geographie für die Praxis

Reihe S Geographie für die Schule

Reihe U Skripten für den Universitätsunterricht

P 38

Arbeitsgemeinschaft GEOGRAPHICA BERNENSIA in Zusammenarbeit mit der Geographischen Gesellschaft Bern
Hallerstrasse 12, CH-3012 Bern

– Verlag des Geographischen Institutes der Universität Bern –

Manfred Perlik

**Alpenstädte – Zwischen Metropolisation
und neuer Eigenständigkeit**



Überarbeitete Fassung der Inauguraldissertation, die am 18. Januar 2001 von der Philosophisch-naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Bern angenommen wurde. Die wesentlichsten Änderungen gegenüber der ursprünglichen Fassung betreffen die Erweiterung um das Kapitel 10 (Fallbeispiele) und die aus Platzgründen notwendige Streichung der Ranggrößenuntersuchungen.

Der Druck der vorliegenden Arbeit wurde freundlicherweise unterstützt durch die Stiftung Marchese Francesco Medici del Vascello.

Scan 2024



© 2001

GEOGRAPHICA BERNENSIA, Universität Bern

ISBN 3-906151-42-5

Titelgestaltung: Tonia Dufner, Basel; unter Verwendung einer Semesterarbeit von Jeanne-Françoise Fischer und Stefan Hörner, entstanden im Rahmen des Projekts "Die Schweiz – ein städtebauliches Porträt" des ETH Architekturstudio Basel, Wintersemester 2000/01, © 2001.

Druck: Caro-Druck, Frankfurt a./M.

Vorwort

Im Zentrum dieser Arbeit stehen die Bestandsaufnahme der Urbanisierung der Alpen und deren Typisierung. Ziel ist es nicht, erneut das ländlich-idyllische Bild der Alpen zu korrigieren, sondern der Frage nachzugehen, ob die Städte zu einer Stärkung des Alpenraumes innerhalb Europas beitragen können. Die Urbanisierung einer Region hat zwei Gesichter: Zum einen werden alte Strukturen bedroht oder verschwinden. Zum anderen gibt eine aktive Veränderung den lokalen Akteuren die Möglichkeit, den Veränderungsprozess zu beeinflussen und ihren Gestaltungsspielraum zu erweitern. Dieser zweite Aspekt gewinnt aus zwei Gründen an Bedeutung: Erstens werden zunehmend und weltweit die wichtigsten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen von Städten und Metropolregionen generiert und strahlen auf die nichtmetropolitanen und nichtstädtischen Regionen aus. Und zweitens werden umgekehrt peripher entwickelte Innovationen von Metropolregionen aufgegriffen und von diesen verwertet. Hintergrund dieser Arbeit ist daher die Auffassung, dass eine kontrollierte Urbanisierung der Alpen entscheidend dafür ist, ob künftig innerhalb der 1200 km langen Grossregion Alpen auch solche ausstrahlenden Zentren bestehen oder ob die Bevölkerung in den Alpen vor allem auf das Durchsickern auswärtiger Entwicklungstrends warten wird. In diesem Sinne besteht das Nachhaltigkeitsverständnis darin, dass gerade die eigene Möglichkeit zur aktiven Veränderung auch einen Schutz von kulturellen und naturräumlichen Besonderheiten erleichtert.

Bei dieser Arbeit konnte ich mich auf Forschungsergebnisse stützen, die an den Geographischen Instituten in Bern und Erlangen erarbeitet worden sind. Prof. Dr. Paul Messerli (Bern) und Prof. Dr. Werner Bätzing (Erlangen) haben – von unterschiedlicher Warte aus – die Arbeit betreut, mit wichtigen kritischen Einwänden und vielen konstruktiven Lösungsvorschlägen versehen und geduldig auf die Fertigstellung gewartet. Hierfür danke ich ihnen sehr. Darüber hinaus sind am Zustandekommen dieser Arbeit viele Menschen beteiligt gewesen, so dass es an dieser Stelle unmöglich ist, alle namentlich aufzuführen, denen ein besonderer Dank gebührt. In erster Linie richte ich diesen Dank an die Gesprächspartner und Gesprächspartnerinnen in den besuchten Städten Bad Reichenhall, Gap, Domodossola, Brixen, Villach, Bruck an der Mur, Kapfenberg, Innsbruck Thun, Brig und Visp, die durch ihre lokalen und Fachkenntnisse das durch die statistischen Daten vermittelte Bild zurechtgerückt und konkretisiert haben. Daneben gilt der Dank all denen, die mir in Fragen der Datenbeschaffung und -aufbereitung geholfen haben, insbesondere Fabrizio Bartaletti (Genua), Anton Gosar, Marjan Ravbar und Majda Dekleva (Ljubljana). Gojmir Vizovisek (Maribor) hat dankenswerterweise die Kartenlegenden ins Slowenische übersetzt. Ein besonderer Dank gilt den Vertretern der Stadt Villach, die mir in vielen wichtigen Fragen weitergeholfen haben, wobei ich stellvertretend den Geschäftsführer des Vereins 'Alpenstadt des Jahres', Anton Kübler erwähne. Ein weiterer besonderer Dank gebührt an dieser Stelle Gian Paolo Torricelli

vom Istituto di Ricerche Economiche in Lugano für wichtige Diskussionen und den Austausch von Forschungsergebnissen.

Herzlichen Dank an dieser Stelle an Kurt Hofer, Andrea Kofler, Christian Schmid, Katrin Schneeberger und Ueli Stalder, die nahezu zeitgleich ihre Doktorarbeiten geschrieben haben, für die fachlichen und kollegialen Gespräche, welche die vorliegende Arbeit sehr erleichtert haben. Hubert Gerhardinger und Andreas Brodbeck danke ich für die zeitaufwendige Betreuung der Kartographie und Doris Lanz und Anne Zimmermann für die Fertigstellung der Übersetzung der englischen Kurzfassung.

Ein ganz herzlicher Dank schliesslich geht an Tonia Dufner für die vielen Ratschläge in gestalterischen Fragen und für das Korrekturlesen der Endfassung sowie an Andrea Sehn für die vielen Übersetzungsarbeiten und das Korrekturlesen der Erstfassung.

Basel, im Juni 2001

Inhaltsverzeichnis

Einleitung und Problemstellung	9
Teil I: Theoretischer Zugang – Städte als Schlüsselgrösse der Regionalentwicklung in den Alpen	
1 Städte als 'Grauzone' der Alpenforschung.....	13
1.1 Rückblick auf bisherige Forschungsarbeiten	15
1.2 Worin unterscheiden sich Alpenstädte von anderen Städten?	17
1.3 Fazit	19
2 Stadtentwicklungstheorien und Alpenstädte	21
2.1 Urbanisationsmodelle	22
2.2 Versorgungsfunktion und Netzwerkfunktion	24
2.3 Urbanität als Produktion von Raum	30
2.4 Persistenz ländlicher Zonen in Abgrenzung zu urbanen Zonen	31
2.5 Fazit	33
3 Alpen im Raster von Regionalentwicklungstheorien	35
3.1 Neuere Regionalentwicklungstheorien – Ausgangspunkte	35
3.2 Kurzvorstellung der neueren Forschungsansätze	36
3.3 Fazit	40
4 Regulationsansatz und Nachhaltigkeitskonzept als Bewertungsrahmen für eine nachhaltige Regionalentwicklung.....	41
4.1 Der Regulationsansatz als funktionale und normative Analyse methode zur Bewertung postfordistischer Raumnutzung	41
4.2 Das Nachhaltigkeitskonzept als normativer und funktionaler Rahmen einer disparitätenvermeidenden Regionalentwicklung	48
4.3 Die Verbindung von Nachhaltigkeit und Regulationsansatz.....	50
4.4 Fazit	51
5 Aus der Theorie begründete Forschungshypothesen	53
Teil II: Analyse der Urbanisationsprozesse und der wirtschaftsstrukturellen Entwicklung	
6 Operationalisierung der Forschungshypothesen	55
6.1 Länderspezifische Unterschiede der Urbanisierung	56
6.2 Problemorientierte Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	60
6.3 Abgrenzung urbaner und periurbaner Zonen.....	62
6.4 Indikatorenkonzept, Datenzugang und Datenharmonisierung	65
6.5 Das Konzept der Urbanisationszonen	67
6.6 Vorhandene oder fehlende Zugehörigkeit zu Verdichtungsräumen: Bildung von Urbanisationstypen	71
6.7 Wirtschaftsstrukturelle Bedeutung: Bildung von Strukturtypen	73
7 Analyse der Urbanisationsprozesse in den Alpen.....	77
7.1 Zentralisierung der Siedlungsstruktur zwischen 1960 und 1995	77
7.2 Ergebnisse der Urbanisationszonenabgrenzung	79
7.3 Bevölkerungsentwicklung der Urbanisationszonen.....	81
7.4 Wachsende Periurbanisierung, stagnierende Kernstädte	84
7.5 Bildung von Urbanisationstypen	86
7.6 Vergleich der vier verschiedenen Urbanisationstypen	88
7.7 Vergleich der Vertreter innerhalb eines Urbanisationstyps	91
7.8 Fazit	93

8	Analyse der Wirtschaftsstruktur der Urbanisationszonen.....	95
8.1	Wirtschaftsstruktur und Strukturwandel in den Urbanisationszonen der Alpen und der perialpinen Zone	95
8.2	Bildung von Wirtschaftsstrukturtypen	101
8.3	Verteilungsmuster und Veränderungen der Strukturtypen	111
8.4	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung der Urbanisations- zonen anhand von Strukturveränderungen.....	113
8.5	Fazit.....	115
9	Funktionale Charakteristik der Alpenstädte anhand von sechs Urbanen Entwicklungstypen	117
9.1	Abgrenzungskriterien für die Urbanen Entwicklungstypen.....	117
9.2	Die Bedeutung der Urbanen Entwicklungstypen für die Alpen und ihre Veränderungen zwischen 1980 und 1990.....	121
9.3	Fazit.....	122
10	Überprüfung der Typisierung an acht Beispielen	125
10.1	Bad Reichenhall (Oberbayern/Deutschland)	127
10.2	Domodossola (Piemont/Italien)	130
10.3	Bressanonen/Brixen (Alto Adige-Südtirol/Italien).....	133
10.4	Villach (Kärnten/Österreich)	136
10.5	Bruck-Kapfenberg (Steiermark/Österreich).....	140
10.6	Innsbruck (Tirol/Österreich).....	145
10.7	Thun (Berner Oberland/Schweiz)	150
10.8	Brig-Visp (Oberwallis/Schweiz)	155
Teil III: Aktuelle und künftige Rolle der Alpenstädte		
11	Perspektiven der Alpenstädte.....	159
11.1	Die Alpenspezifität der Urbanisierung in den Alpen.....	159
11.2	Versorgungs- und Netzwerkfunktion der Alpenstädte	162
11.3	Metropolisierung und dezentrale Urbanisierung	166
11.4	Mögliche Entwicklungspfade der Alpenstädte	166
11.5	Fazit.....	172
12	Die Urbanisierung der Alpen vor dem Hintergrund postfordistischer Raumnutzungsstrukturen	173
12.1	Unternehmerische Stadt statt zentralörtlicher Verwaltung: Die Städte greifen ins Akkumulationsregime ein.....	173
12.2	Der postfordistische Regimewechsel unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten	173
12.3	Fazit.....	178
13	Welche Steuerungsmöglichkeiten gibt es und wie lassen sie sich begründen? ..	179
Kurzfassung		183
Executive summary.....		196
Literaturverzeichnis und Datenquellen		209
Abkürzungsverzeichnis		223
Glossar		225
Anhang		232

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Stadt-Definitionen in den Alpenländern in den sieben Alpenstaaten.....	62
Tab. 2:	Ausscheidungsverfahren bei der Berechnung der Strukturtypen	76
Tab. 3:	Städtische Gemeinden 1960 und 1995 bei veränderten Schwellenwerten	78
Tab. 4:	Bevölkerungsanteil der Urbanisationszonen in den Alpen	79
Tab. 5:	Bevölkerungsanteil der Urbanisationszonen in den Alpen, länderdifferenziert.....	80
Tab. 6:	Durchschnittliches Bevölkerungswachstum aller Gemeinden der Urbanisationszonen, länderdifferenziert	81
Tab. 7:	Durchschnittliches Bevölkerungswachstum der Alpengemeinden der Urbanisationszonen, länderdifferenziert	84
Tab. 8:	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung innerhalb der Urbanisationszonen....	85
Tab. 9:	Definition der Urbanisationstypen.....	86
Tab. 10:	Bevölkerungsverteilung 1961-1995 nach Urbanisationstypen (Teilgebiet A)	88
Tab. 11:	Arbeitsplätze 1980-1990 nach Urbanisationstypen (Teilgebiet A).....	88
Tab. 12:	Bevölkerung 1961-1995 und Fläche nach Urbanisationstypen (Teilgebiet B)	89
Tab. 13:	Arbeitsplätze 1980-1990 nach Urbanisationstypen, (Teilgebiet B).....	89
Tab. 14:	Jährliches Bevölkerungswachstum nach Urbanisationstypen (Teilgebiet A).....	90
Tab. 15:	Jährliches Bevölkerungswachstum nach Urbanisationstypen (Teilgebiet B).....	90
Tab. 16:	Bevölkerungsentwicklung nach Urbanisationstypen und nach Teilgebieten 1960-1995.....	90
Tab. 17:	Einwohnerzahlen und -anteile der Metropolregionen.....	91
Tab. 18:	Einwohnerzahlen und -anteile der Agglomerationen	92
Tab. 19:	Einwohnerzahlen und -anteile der Stadtregionen	92
Tab. 20:	Einwohnerzahlen und -anteile der singulären Urbanisationszonen (Auswahl)	93
Tab. 21:	Entwicklung der Branchen (Branchengruppen) nach Arbeitsplätzen 1980-1990 in den Teilgebieten A, B und C.....	95
Tab. 22:	Branchengruppen nach Arbeitsplätzen 1990, deutscher Anteil.....	95
Tab. 23:	Branchengruppen nach Teilgebieten, 1980-1990	98
Tab. 24:	Anteile der Branchengruppen innerhalb der Alpen und in der perialpinen Zone, 1980 und 1990 (Teilgebiet A)	98
Tab. 25:	Anteile der Branchengruppen auf nationaler Ebene, 1980-1990 (Alpenländer)	98
Tab. 26:	Branchengruppen, 1980-1990, länderdifferenziert (Teilgebiet A).....	100
Tab. 27:	Anzahl und Veränderung der Strukturtypen 1980-1990.....	108
Tab. 28:	Strukturtypen der 19 deutschen Urbanisationszonen, 1990	108
Tab. 29:	Strukturtypen der 170 Urbanisationszonen in Frankreich, Italien, Österreich, Schweiz/Liechtenstein und Slowenien, 1980 und 1990	110
Tab. 30:	Urbanisationszonen nach Urbanisations- und Strukturtypen, 1980 und 1990.....	111
Tab. 31:	Urbanisationszonen nach Urbanisations- und Strukturtypen sowie Einwohnerentwicklung, 1980-1995.....	112
Tab. 32:	Urbanisationszonen nach Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung, 1980-1990 (1995).....	113
Tab. 33:	Urbanisationszonen nach Urbanisations- und Strukturtypen sowie Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung, 1980-1990 (1995)	114
Tab. 34:	Urbanisationszonen nach Strukturveränderungen 1980-90 (1995).....	115
Tab. 35:	Bildung der Urbanen Entwicklungstypen	121
Tab. 36:	Urbane Entwicklungstypen, Einwohner und Arbeitsplätze (Teilgebiet B)	122
Tab. 37:	Auflistung der ausgewählten Beispielstädte	125
Tab. 38:	Parallelisierung der wichtigsten Kernbegriffe in verschiedenen Sprachen	231

Kasten

Kasten 1: Veränderungen der Raum- und Nutzungsstrukturen im Postfordismus.....	42
Kasten 2: Nachhaltigkeitsaspekte der fordistischen Epoche und Möglichkeiten nachhaltiger Entwicklung im Postfordismus.....	50
Kasten 3: Abgrenzung von Urbanisationszonen	69
Kasten 4: Binnendifferenzierung der Urbanisationszonen	69
Kasten 5: Urbanisationstypen: Zielsetzung und Definitionen	72
Kasten 6: Bildung von Strukturtypen	75
Kasten 7: Alpenspezifität als Ergebnis von Relief, Einwohnerzahl und konkreter historischer Entwicklung.....	161
Kasten 8: Zunahme des Ressourcencharakters bebauter und unbebauter Räume	174
Kasten 9: Neue Anforderungen im Rahmen postfordistischer Regulation	177

Karten

Karte 1: Untersuchungsgebiet: Alpenbogen und urbanisierte perialpine Zone	63
Karte 2: Città alpine 1975 und Urbanisationszonen 1990	79
Karte 3: Städte und periurbane Gemeinden im Alpenraum.....	81
Karte 4: Bevölkerungsentwicklung der Urbanisationszonen 1960-1995.....	83
Karte 5: Die Urbanisationstypen der Alpenstädte.....	93
Karte 6: Wirtschaftsstrukturtypen, kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel	103
Karte 7: Wirtschaftsstrukturtypen, Industrie und Transport & Kommunikation	105
Karte 8: Wirtschaftsstrukturtypen, touristische und private Dienstleistungen	107
Karte 9: Wirtschaftsstrukturtypen, Versorgungsdienstleistungen	109
Karte 10: Wirtschaftsstrukturtypen, alle Urbanisationszonen	111
Karte 11: Urbane Entwicklungstypen in den Alpen.....	121

Abbildungen

Abb. 1: Der Alpenbogen als Hindernis in der Europäischen Union	12
Abb. 2: Urbanisationszone, Kernstadt und periurbane Gemeinden, zoniert	68

Einleitung und Problemstellung

Kleine und mittlere Städte mit deutlich unter 100'000 Einwohnern nehmen eine Zwischenstellung zwischen den metropolitanen Verdichtungsräumen Europas und den ländlichen Regionen ein. Aufgrund dieser Zwischenstellung standen sie lange Zeit abseits des Forschungsinteresses, das sich primär an Problemen grosser Städte (unter den Aspekten der Sozial- und Umweltverträglichkeit sowie der Wettbewerbsfähigkeit) einerseits und den Problemen des ländlichen Raumes (unter sozio-kulturellem und ökologischem Aspekt) andererseits orientierte. In jüngerer Zeit hat das Interesse an den kleineren Städten zugenommen. Das neue Interesse gründet hierbei vor allem auf der Funktion dieser Städte als Scharnier zwischen ländlichem Raum und Metropolregionen und der Frage, ob eine Stärkung dieser Städte zur Stützung des ländlichen Raumes und zur Erhaltung regionaler Kohäsion bzw. zur Verhinderung regionaler Disparitäten möglich ist. Daneben profitieren kleine und mittlere Städte auch vom neuen Bewusstsein über die Rolle von Urbanität und der gebauten Umwelt. Beides waren 1999 Gründe für die Europäische Raumordnungskonferenz (EUREK), die Erhaltung eines kleinräumigen polyzentrischen Städtesystems in Europa zum Leitbild zu erheben (EU, 1999a, insbesondere S. 20ff.). Inzwischen melden sich die kleinen und mittleren Städte verstärkt selbst zu Wort und bilden Initiativen zum Aufbau von Interessenvertretungen. In den Alpen hat sich die Arbeitsgemeinschaft Alpenstädte vor allem mit dem Ziel gegründet, durch den Aufbau eines interessenpolitischen Netzwerkes ein stärkeres Gewicht innerhalb eines europäischen Städtesystems zu erhalten. Die Vereinigung GINCO® stellt einen Zusammenschluss auf der Ebene der grösseren Alpenstädte dar (vor allem Grenoble und Innsbruck) und mit der Wettbewerbsidee 'Alpenstadt des Jahres' werden Ziele der kulturellen Aussenwerbung mit dem Nachhaltigkeitsgedanken der Alpenkonvention verbunden.

Die in den 1990er Jahren auf der Basis von Gemeindestrukturdaten durchgeführten Untersuchungen (BÄTZING UND MITARBEITER, 1993; BÄTZING/MESSERLI/PERLIK, 1995) hatten gezeigt, dass auch in den Alpen Urbanisationsprozesse mit einem Wachstum von Pendlergemeinden die Regel sind. Aus diesen Arbeiten wurde seinerzeit abgeleitet, dass den Städten und Verstädterungsprozessen eine besondere Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des Alpenraumes zukommt. Diese besteht darin, dass die Städte Konzentrationspunkte einer neuen Entwicklungsdynamik im Rahmen des agrarischen und industriellen Strukturwandels im Alpenraum werden. In dieser Eigenschaft stören sie das idyllisch-folkloristische Bild einer ländlich-touristischen Region mit kompakt abgrenzbaren Kleinstädten und machen eine neue Sicht des städtischen Bildes der Alpen und eine Neuorientierung der Alpen-Regionalentwicklung notwendig. Zum andern besteht die Bedeutung der Städte in den Alpen in der Erwartung, dass sich mit der Erhaltung dezentraler Städte Entsiedlungsprozesse einerseits und unkontrolliertes Agglomerationswachstum andererseits verhindern lassen.

Wie die genannten Arbeiten gezeigt haben, gehören die Alpen gesamthaft zwar nicht mehr zu den strukturschwachen Regionen. Dies ist auch die Aussage des seinerzeit von der Europäischen Union über die Alpen angefertigten Gutachtens (CE, 1995 – Inter-G-Gutachten), das dem Alpenraum als Zentrum Europas eine wirtschaftlich starke Position innerhalb der Europäischen Union zuweist. Allerdings reicht in dieser Studie das Untersuchungsgebiet von Mannheim bis Bologna. Wie Abb. 1 zeigt, wird dadurch dem Alpenraum i.e.S. die Rolle eines Passivraumes zugewiesen, während die dynamischen Prozesse nördlich und südlich des Alpenbogens ablaufen. Auf der Ebene der Gemeindestrukturdaten zeigt sich aber zugleich, dass kleinräumige Ungleichheiten zugenommen haben (BÄTZING, 1999a: 5). Deshalb kann den Aussagen des Inter-G-Gutachtens nicht undifferenziert zugestimmt werden. Für eine

ausgeglichen strukturstarke Entwicklung des Alpenraumes wäre es zusätzlich notwendig, dass in ländlich-touristischen oder strukturschwachen Regionen kleine und mittlere Städte für ihr Umland wichtige Fixpunkte der Stabilisierung darstellen.

Mit der vorliegenden Arbeit sollen die bestehenden Arbeiten zur Typisierung der Alpengemeinden und -regionen unter dem Aspekt der Urbanisationsprozesse fortgeführt werden. Gleichzeitig soll – in Kenntnis der seinerzeit mit Verstädterung und Verödung beschriebenen Entwicklungstendenzen im Alpenraum (BÄTZING, PERLIK, DEKLEVA, 1994) – die Rolle der Städte als Zentren für die jeweiligen Alpenregionen und als handelnde Akteure innerhalb eines europäischen Städtesystems charakterisiert werden.

In den Alpen gibt es keine Metropolregionen von europäisch-globaler Bedeutung und nur sechs Grossstädte. Auch mittelgrosse Städte gibt es nur wenige; über 90% der Städte fallen statistisch in die Kategorie der Kleinstädte, erfüllen aber Aufgaben, die ausserhalb der Alpen von Oberzentren wahrgenommen werden. Deshalb ist zu erwarten, dass die formale Grösse allein kein Beurteilungskriterium für die wirtschaftliche oder politische Funktion sein kann. Aussagen zum Ausmass der Urbanisierung der Alpen waren bisher auf Schätzungen und grobe Berechnungen angewiesen (INGOLD, 1994), weil sich städtische Funktionen nicht auf die Kernstadt begrenzen. Eine Abgrenzung des sub- und periurbanen Raumes wurde bisher noch nicht vorgenommen. Beim Versuch, die funktionalen Verflechtungen mit einzubeziehen, treten sofort methodische und definitorische Probleme in Bezug auf Abgrenzung und Vergleichbarkeit auf. Insbesondere stellt sich die Frage, wie mit den Gemeinden am Alpenrand zu verfahren ist.

Um die damit verbundenen Fragestellungen zu beantworten, war eine flächendeckende quantitative Datenanalyse der Gemeinden innerhalb des Alpenperimeters sowie der angrenzenden perialpinen Gemeinden erforderlich, deren Auswertung eine Abgrenzung städtischer Zonen innerhalb des Geltungsbereichs der Alpenkonvention und anschliessend eine Typisierung dieser Zonen erlauben sollte. Im ersten von zwei empirischen Untersuchungskomplexen stehen daher folgende Fragen im Mittelpunkt:

- Wo sind die städtischen Zonen im Alpenraum?
- Wie sind die Urbanisationsprozesse zu charakterisieren?
- Welche Rolle spielen die in kurzer Distanz zum Alpenrand gelegenen ausseralpinen Agglomerationen und Metropolregionen?
- Welche Unterschiede bestehen zwischen Städten in den Alpen zu vergleichbaren Städten in ausseralpinen Regionen?

In einem zweiten Untersuchungskomplex geht es darum, die Wirtschaftsstruktur der städtischen Zonen der Alpen zu dokumentieren und ihre Veränderungen zwischen 1980 und 1990 zu erfassen. Diese Analyse erfolgt mit dem Ziel, die Aufgaben der Alpenstädte in ihrer Funktion sowohl für ihr Umland wie in ihrer Einbindung in eine internationale Arbeitsteilung herauszuarbeiten. Die Beantwortung dieser Fragestellung geht davon aus, dass sich auch für die kleinen und mittleren Städte die Bedingungen und Anforderungen für ihre Ausserorientierung geändert haben, nachdem aufgrund ausgeweiteter Mobilität und Kommunikation der physische Aspekt der Erreichbarkeit an Bedeutung verloren hat. Für die Alpenstädte schlägt sich das in der Form nieder, dass sie Dienstleistungen anbieten, die an Ort und Stelle von einem internationalen Kundenkreis konsumiert werden (Tourismus und Kulturgüter) und dass sie in bestimmten Fällen Sitz von kleinen und mittleren Betrieben sind, die hochspezialisierte Güter verkaufen, deren Markt über den Erdball verstreut ist. Gleichzeitig haben die Alpenstädte – nicht zuletzt über Aufgabenzuweisungen durch die Regionalplanungsinstitutionen der jeweiligen Nationalstaaten – Funktionen für ihr näheres und weiteres Umland zu erfüllen

und sind dieser Aufgabe bisher im Grossen und Ganzen nachgekommen.

Aus ihrer zumeist geringen Grösse, ihrer Lage zwischen den europäischen Metropolregionen und ihrer wirtschaftlichen Ausrichtung ergibt sich die Fragestellung, welche Rolle die Alpenstädte heute innerhalb Europas und innerhalb des Alpenbogens spielen und welche sie künftig einnehmen können. Dies betrifft die Funktionen, die sie für ihr näheres Umland (in einem innerhalb Europas peripheren Gebiet) erfüllen sowie die Funktionen, die (angesichts zunehmender Globalisierung) durch eine beschleunigte Einbindung auch kleinerer Städte in internationale Netzwerke entstehen. Aus theoretischer Sicht gibt es sowohl die Konzentration wirtschaftlicher und politischer Funktionen auf eine kleinere Anzahl von Städten als auch die Möglichkeit von Bedeutungsverschiebungen innerhalb von nationalen und supranationalen Städtesystemen. Hierfür liegen auf der Ebene von Fallbeispielen auch empirische Nachweise vor. Schliesslich stellt sich die Frage, wieweit die räumliche Nähe der Städte des Alpenrandes zu den grossen, expansiven europäischen Steuerungszentren Mailand, München, Wien und Zürich ihre Bedeutung verändert und welche Aufgaben und Gestaltungsmöglichkeiten für die inneralpinen Städte bleiben.

Die gesetzte Aufgabe besteht somit darin, mittels zweier empirischer Untersuchungsteile die Frage zunächst der Ausdehnung und dann der Funktion der städtischen Zonen in den Alpen zu beantworten. Aus beiden Bearbeitungsteilen werden Typisierungen abgeleitet, die anschliessend anhand von Beispielstädten überprüft werden. Auf dieser Grundlage erfolgt eine Beurteilung anhand möglicher Perspektiven. Die Aufgabenstellung macht es erforderlich, verschiedene Forschungsgebiete miteinander zu verknüpfen, um die empirischen Ergebnisse interpretieren zu können. Demzufolge werden drei Stränge verfolgt, die für die Durchdringung des Themas wesentlich scheinen:

- Aus der Alpenforschung stammt der regionale und historische Kontextbezug sowie die sich in den Alpen zwar nicht grundsätzlich anders, aber deutlicher darstellende ökologische Dimension räumlicher Entwicklung. Diese Aspekte sind sowohl zur Interpretation abstrakter Prozessabläufe notwendig, als auch zur Konkretisierung von Zielvorstellungen nachhaltiger Entwicklung.
- Die Stadtforschung liefert sowohl Interpretationsansätze für die Entstehung punktueller räumlicher Disparitäten auf der Grundlage fortschreitender gesellschaftlicher Arbeitsteilung wie auch Erklärungsmöglichkeiten für die Herausbildung expandierender oder krisenhaft stagnierender Verläufe von Städten in Städtesystemen.
- Die neueren regionalwirtschaftlichen Theorien dienen zur Erklärung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Strukturwandelprozesse und zur Interpretation in grösserem räumlichen (europäischen) und zeitlichen (epochalen) Kontext. In der regionalpolitischen Praxis betrifft dies die Konzepte zur Erhöhung der Handlungsmöglichkeiten der Regionen und zum Abbau regionaler Disparitäten auf europäischer Ebene.

Dabei kommt es zum Teil zu Überschneidungen: Stadtforschung und Regionalforschung treffen sich in der Frage der Stadt-Umland-Beziehungen. Alpenforschung und Regionalforschung konvergieren in der gemeinsamen Frage regionalspezifischen Wissens und der Innovationsfähigkeit peripherer Regionen. Die Anwendung von Erkenntnissen der Stadtforschung auf die Städte der Alpen und die Kenntnisse der Alpenverhältnisse sollte die Frage klären können, ob es eine alpenspezifische Stadtentwicklung gibt oder nicht.

Urbanisationsprozesse und Bedeutungsverschiebungen in Städtesystemen sind räumlicher Ausdruck gesellschaftlicher Veränderungen, d.h. Prozesse wirtschaftlichen Strukturwandels, politischer Machtverschiebungen und sozio-kulturellen Wertewandels. Eine Analyse der Alpenstädte muss diesen Kontext einbeziehen und mit den theoretischen Grundlagen dieser

Prozesse auseinandersetzen. Dies geschieht vornehmlich mit Hilfe des Regulationsansatzes und des Nachhaltigkeitskonzeptes, wobei hier davon ausgegangen wird, dass beide Theorien funktionale und normative Elemente beinhalten.

Die Ziele der Arbeit sind damit folgendermassen gesetzt:

- Bestimmung urbanisierter Zonen im Alpenraum;
- Charakterisierung der Urbanisationsprozesse in Bezug auf mögliche Besonderheiten gegenüber ausseralpinen Städten;
- Analyse der Wirtschaftsstruktur der urbanisierten Zonen;
- Typisierung der Alpenstädte anhand ihrer Urbanisationsprozesse sowie ihrer regionalen und überregionalen Funktionen;
- Beurteilung der Rolle der Alpenstädte und ihrer Perspektiven als Zentren von Alpenregionen und innerhalb einer europäisch-globalen Netzwerkökonomie;
- Beurteilung der analysierten Prozesse unter regulationstheoretischen und Nachhaltigkeitsgesichtspunkten.

Die Arbeit gliedert sich in drei Teile: Teil I vermittelt den Bezug zu bestehenden Vorarbeiten aus den drei Bereichen Alpen-, Stadt- und Regionalforschung und stellt die für die Arbeit massgebenden Theorien vor. Anschliessend erfolgt die Formulierung der forschungsleitenden Hypothesen. Die empirischen Untersuchungen werden als Datenanalyse der nationalen Volks- und Betriebsstättenzählungen auf Gemeindeebene durchgeführt und sind in Teil II dokumentiert. Teil III enthält die aus der Theorie und der Empirie abgeleiteten Schlussfolgerungen zu Rolle und Perspektive der Alpenstädte sowie anschliessend eine Beurteilung der analysierten Prozesse in regulationstheoretischer Sicht und unter Nachhaltigkeitskriterien.



Abb. 1: Der Alpenbogen als Hindernis in der Europäischen Union. Aus: CE, 1995 und MESSERLI/PERLIK, 1997: 228 (modifiziert).

Teil I: Theoretischer Zugang – Städte als Schlüsselgrösse der Regionalentwicklung in den Alpen

1 Städte als 'Grauzone' der Alpenforschung

In der öffentlichen und auch in der fachlichen Wahrnehmung der Alpen spielen Städte praktisch keine Rolle. Wenn Alpenstädte in der Öffentlichkeit thematisiert werden, dann sind es die historischen, deutlich vom Umland abgrenzbaren Städte, die eine zweite Idylle neben der Landschaft als Kontrastprogramm präsentieren. Die Alpenstädte werden dabei auf das 'Goldene Dachl' oder die Bozener Laubengänge reduziert. Auch die fachspezifische Analyse der räumlichen Entwicklung Europas ist bisher dadurch gekennzeichnet gewesen, dass die ländlichen und Gebirgsräume vorwiegend unter dem Aspekt einer agrarisch geprägten Regionalentwicklung oder einer naturwissenschaftlich geprägten Ökologiesicht thematisiert wurden, bei der die Städte nicht vorkommen. Auf der anderen Seite unterliegen Städte permanent dem Forschungsinteresse – entweder unter dem Gesichtspunkt ihrer Stellung in nationalen und europäischen Städtehierarchien (d.h. unter Aspekten der Wettbewerbsfähigkeit) oder in ihrer Funktion als Brennglas sozialer Konflikte.

Ausdruck für die Problemsicht aus 'ländlichem' Blickwinkel ist die Alpenkonvention, die keine Thematisierung des Städtischen oder der Probleme der Städte in den Alpen beinhaltet, obwohl die Initiative zu ihrem Zustandekommen massgeblich aus städtisch geprägten Kreisen lanciert wurde. Ausdruck für die Problemsicht aus 'städtischem' Blickwinkel sind die mit der RECLUS-Studie und der Metapher der blauen Banane (BRUNET, R. et al. 1989) ausgelöste Welle von ranking-Studien regionaler Wettbewerbsfähigkeit und die Rolle, die den Städten dabei zugewiesen wird. Vielfach wird durch eine Stärkung von Metropolregionen eine positive Ausstrahlung auf das Umland als 'trickling down-Effekt' erwartet (FACTS, 16/1996, "Zürich rettet die Schweiz").

Die fachspezifische Behandlung der städtischen Thematik blieb so einerseits auf die Metropolen (die es in den Alpen nicht gibt) beschränkt, wo je nach Sichtweise und Zeitströmung die "Unwirtlichkeit" oder die "Kreativität" hervorgehoben wurden und wo Klein- und Mittelstädte nicht interessieren, weil sie nicht spektakulär genug sind oder die ehemals vorhandene Urbanität im Verlauf der letzten Jahrzehnte zerstört wurde (KECKSTEIN, 1999). Zum anderen dominiert ein Begriff von Natur und Umwelt, der das Handeln des Menschen ausblenden und nicht das Wechselverhältnis Mensch als Teil und als Gegenteil der Natur zugleich (BÄTZING, 1994) sehen will.

Begünstigt wurde dieses romantische Alpenbild dadurch, dass es in den Alpen historisch bedingt nur wenige grössere Städte gibt (MATHIEU, 1998: 72 ff.), dass die Urbanisierung in den Alpen im Vergleich zum ausseralpinen Raum in der Phase des Fordismus nur abgeschwächt stattgefunden hat (MESSERLI, 1999a) und dass grössere Suburbanisationsgebiete in den Alpenstädten weitgehend fehlen¹. Die Aussensicht blieb zudem eingeschränkt auf die touristisch interessanten, häufig besuchten Gegenden. Dass es eine starke dezentrale Industrie in den Alpen gegeben hat und zum Teil immer noch gibt (bis zu Beginn der 1970er Jahre dürften ländliche Regionen mit dezentraler Industrie den häufigsten Regionstyp in den Alpen dargestellt haben, BÄTZING/PERLIK/ DEKLEVA, 1996: 348), war zu keiner Zeit im öffentlichen Bewusstsein präsent. Zudem wurden in der Problemwahrnehmung die Prozesse zunehmender Verstädterung lange Zeit offensichtlich unterschätzt. Dies kommt z.B. in der Debatte um den Transitverkehr zum Ausdruck, wo die Rolle des hausgemachten Verkehrs, die in star-

¹ Mit ausseralpinen Verhältnissen vergleichbar sind in Frankreich einzelne H.L.M.-Siedlungen, die bis Mitte der 1960er Jahre entstanden sind, wie Echirolles bei Grenoble und in Italien die Wohnviertel für italienische Zuwanderer aus den 1930er und 1970er Jahren in Bozen. Als Beispiele von geringerem Ausmass sind in Bayern Wiederaufbauprojekte zur Eingliederung der Vertriebenen nach 1945 zu nennen, z.B. Kaufbeuren, und in Österreich der Bau von Grosswohnsiedlungen der Zwischenkriegszeit (z.B. in Bruck an der Mur).

kem Masse von der heutigen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur abhängt (für München: KAGERMEIER, 1997), lange Zeit überhaupt nicht thematisiert wurde².

Erst in jüngerer Zeit ist mit der EUREK-Konferenz das Bemühen sichtbar geworden, die Bedeutung der 'Zwischenräume' in der Raumordnung zu thematisieren und die Bedeutung von Städten und Stadtregionen kleiner und mittlerer Grösse hervorzuheben. Die europäische Siedlungsstruktur ist im Unterschied zu der anderer Kontinente durch eine hohe Zahl kleiner und mittlerer Städte geprägt, die in dieser Gesamtheit zugleich ein besonders reiches kulturelles Erbe darstellen, woraus die Notwendigkeit einer weitgehenden Erhaltung dieser Strukturen abgeleitet wird (EU, 1999a). Weil Bedeutungsverschiebungen sowohl Bedeutungsverlust als auch Bedeutungsgewinn beinhalten können, ist es sinnvoll, das Potential der kleinen und mittleren Städte für eine Wiederaufwertung zu erhalten (PUMAIN, 1999: 182). Dieser Ansatz eines europäischen polyzentrischen Städtesystems, der auch die Zentren auf unterer Ebene einschliesst, ist für die Alpen besonders wichtig, weil hier ein grosses dominierendes Zentrum fehlt.

Zugleich sind die Alpen als gesamthaft gesehen peripherer Raum Europas ein Testfall dafür, ob der Erhalt bzw. die Stärkung einer solchen kleinteiligen Städtestruktur funktional begründet werden kann und dadurch auch Aussicht auf Erfolg hat. Während dies in einer dichtbevölkerten Region wie dem Ruhrgebiet in Deutschland unter den Bedingungen des industriellen Strukturwandels gelungen ist³, so ist noch nicht abzusehen, in welcher Weise dies in einer dünnbesiedelten Region mit vielen kleinen Städten möglich ist, die zudem nur wenig länderübergreifende Beziehungen unterhalten.

Die These, dass die Städte eine Schlüsselgrösse der Regionalentwicklung in den Alpen darstellen, leitet sich zum einen aus den Veränderungen der globalen Ökonomien ab, bei der sich die entscheidenden Steuerungsfunktionen zunehmend auf die Städte als punktuelle Knoten verschoben haben, und zum anderen aus den empirischen Vorarbeiten (BÄTZING UND MITARBEITER 1993, BÄTZING/MESSERLI/PERLIK, 1995), in denen anhand der langjährigen Bevölkerungsentwicklung und des Wachstums der Pendlergemeinden der Bedeutungsgewinn der urbanisierten Zonen in den Alpen gezeigt werden konnte. Daraus ist abzuleiten, dass sich die Städte in den Alpen sowohl in der Position befinden können, Bevölkerung und Arbeitsplätze zulasten des Umlandes zu konzentrieren, als auch einen regionalen Entwicklungspol darstellen, der auf das Umland ausstrahlt. In beiden Fällen ist die Entwicklung der Städte der entscheidende Faktor.

Ziel der folgenden Kapitel von Teil I ist es, die für das Thema Alpenstädte relevanten Theorien und Forschungsergebnisse zusammenzutragen und unter ausgewählten Fragestellungen zu erörtern. Die für die jeweiligen Bereiche interessierenden Fragestellungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Unter dem Gesichtspunkt der Alpenforschung interessiert in erster Linie die Frage, in welcher Weise sich die Städte der Alpen von anderen Städten ausserhalb der Alpen unterscheiden, worin sie vergleichbar sind und welche Entwicklungsprozesse gleich, verspätet oder anders ablaufen.
- Der Bereich Stadtforschung wird auf die theoretischen Konzepte der Städtebildung und die daraus abgeleitete Erörterung des Verhältnisses zwischen zentralörtlicher Versorgungsfunktion und konkurrenzbetonter Netzwerkfunktion fokussiert. Desweiteren interessieren Fragen der Rolle von Städten in nationalen und supranationalen Städtesystemen, d.h. in Bezug auf die Beziehungen der Städte innerhalb des Alpenbogens untereinander und innerhalb eines europäischen Städtesystems.

² 60% des Verkehrs in der Schweiz sind Freizeitverkehr (nach Untersuchungen von Ruedi Meier im Rahmen des NFP 48 (MEIER, 2000), der tägliche PKW-Verkehr ist am Zürcher Baregg-Tunnel knapp dreimal so hoch wie an allen Schweizer Grenzübergängen (ISENMANN, 2000: 29) und der Anteil des LKW-Verkehrs in der Schweiz findet (nach Schätzungen der Prognos-AG von 1990) zu ca 60% als Baustellenverkehr im Nahbereich statt.

³ Beispiel hierfür ist die Aufwertung, die das Ruhrgebiet zuletzt durch die Internationale Bauausstellung (IBA Emscher) erfahren hat (HÖBER/GANSER, 1999).

- Die regionalwirtschaftlichen Theorien werden unter den Aspekten möglicher Verstärkung regionaler Disparitäten einerseits und Aufwertungschancen peripherer Regionen andererseits diskutiert.

Den Abschluss des ersten Teils bildet die Formulierung der Forschungshypothesen in Kap. 5, auf deren Grundlage im Teil II die empirischen Untersuchungen durchgeführt werden. Dabei interessieren:

- das Ausmass der Urbanisations- und Periurbanisationsprozesse,
- die Veränderungen der Wirtschaftsstruktur,
- das Verhältnis zwischen zentralörtlicher Versorgungs- und ausserorientierter Netzwerkfunktion der Alpenstädte und
- das Verhältnis zwischen inneralpiner Urbanisierung und Orientierung auf die ausseralpinen Verdichtungsräume.

Die Ergebnisse werden in Teil III unter funktionalen und normativen Aspekten bewertet. Als theoretische Grundlagen hierfür werden der Regulationsansatz und das Nachhaltigkeitskonzept herangezogen. Die theoretischen Grundlagen und die Begründung der Komplementarität beider Ansätze werden in Kap. 4 dieses ersten Teils dargelegt.

1.1 Rückblick auf bisherige Forschungsarbeiten

Die Alpenstädte als Teil von Städtesystemen

In der fachlichen Diskussion sind Alpenstädte zwar nicht ausschliesslich, aber vor allem als Monographien mit stark länderkundlichem Aspekt behandelt worden. Als eine der frühen Arbeiten, die darüber hinaus die funktionale Bedeutung der Alpenstadt herausgestellt hat, ist hier die Arbeit von Hans Bobek (1928) über Innsbruck zu nennen.

Die Arbeiten, die die Städte als Teil eines Städtesystems in den Alpen oder einzelnen Alpenregionen beleuchten, sind rar. Die wichtigsten Ausnahmen bilden die Arbeiten von Paul Veyret und Germaine Veyret-Verner (1964, 1967, 1968, 1970) am Institut de Géographie Alpine in Grenoble. Sie beschäftigten sich schon in den 1960er und 1970er Jahren mit dem Thema der Städte in den Alpen. Ebenso wie Bobek thematisierten sie die Stadtbildung in den Alpen in Auseinandersetzung mit den naturräumlichen Bedingungen und die Zukunftsperspektiven, die sich daraus ableiten. Obwohl sich diese Arbeiten auf die französischen Alpenstädte beschränkten, waren ihre Analysen und Ergebnisse auf die Position der Alpenstädte in einem europäischen Kontext ausgerichtet. 1975 erschien "Le Città Alpine" von Giuseppe Dematteis. Hierin wird erstmals eine alpenweite zentralörtliche Gliederung für den gesamten Alpenraum erarbeitet. Dies geschieht auf der Ebene von Kleineinzugsgebieten (ab 5'000 Einwohnern) mit wenigen, alpenweit verfügbaren Parametern. Dadurch spiegelt diese Arbeit vor allem die kleinräumige Gliederung des Alpenrandes wider (siehe Karte 2, S. 79). Die empirischen Untersuchungen von Hans Bobek und Maria Fesl zum zentralörtlichen System Österreichs von 1978 verwenden ein umfassendes Indikatoren-Set, um die Rolle der Städte als Versorgungszentren im Rahmen der Gesamtentwicklung Österreichs zu bestimmen.

Aus den 1980er Jahren sind die Arbeiten von Karl Ruppert (1984) zu nennen, die sich aber vornehmlich mit der länderspezifischen Entwicklung der Alpenstädte in Bayern befassen. Im Schweizer MaB-Programm spielte das Thema Stadt in den Alpen nur eine untergeordnete Rolle (BARBIER, 1984).

Alpenstädte unter sektoralem Aspekt

Bei sozio-ökonomischen Arbeiten über die Alpen wurden auch die industriellen und tertiären Wirtschaftsbranchen thematisiert, etwa bei Raoul Blanchard (1956) in seinen "Alpes Occi-

dentales". Spezielle Monographien zur Industrie in einer überregionalen Sicht stammen von Claude Raffestin/Ruggiero Crivelli (1985) und Hans Gebhardt (1990). Die Industrialisierung ist darüber hinaus vielfach regional unter wirtschaftsgeschichtlichen Fragestellungen aufgearbeitet worden. Beispiele hierfür sind die Arbeiten von Umberto Chiaramonte (1985) für die Region Verbania-Cusio-Ossola und Helmut Alexander (1992) für Tirol. Diese Arbeiten sind nicht nur deshalb von Bedeutung, weil sie ein Gegengewicht gegen eine ausschliesslich agrarisch-touristische Wahrnehmung der Alpen bilden, sondern weil damit auch die Frage thematisiert ist, in welcher Weise die Alpenbevölkerung der nichtagrarischen Branchen in ein arbeitsteiliges europäisches Wirtschaftssystem eingebunden werden. Die Städte bilden dabei allerdings nicht das eigentliche Thema.

Alpenstädte in gesellschaftshistorischer Sicht

Für die vorliegende Arbeit wurden historische Quellen nicht systematisch untersucht, sondern allenfalls da herangezogen, wo Erklärungen für besondere regionale Entwicklungen gefunden werden mussten. Zum Thema Alpenstädte in ihrer alpenumspannenden oder zumindest überregionalen Dimension sind nur wenige Arbeiten bekannt. Zu erwähnen sind hier vor allem die Arbeiten von Paul Bairoch (BAIROCH/BATOU/CHEVRE, 1988), die die Urbanisationsprozesse Europas seit dem Mittelalter aufarbeiten. Auf sie bezieht sich Jon Mathieu (1998) in seiner Aussage, dass die Alpen über einen langen Zeitraum als städtearmer Raum gelten, der am Städtewachstum Europas nicht partizipiert hat. Gérard-François Dumont (1998) betrachtet den Alpenbogen vorwiegend unter geopolitischem Aspekt, detailliertere Aussagen zur Entwicklung der Städte beziehen sich dabei auf die französischen Südalpen. René Favier (1993) grenzt sein Thema auf einen Teil der französischen Nordalpen (Dauphiné) ein.

Alpenstädte als Determinanten der Regionalentwicklung

Die Klein- und Mittelstädte in ihrer Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung der umliegenden Region spielen in der Stadtforschung generell eine geringe Rolle; die Alpenstädte machen da keine Ausnahme. In vielen Fällen sind Arbeiten über ausseralpiner Klein- und Mittelstädte auch für die Untersuchung der Alpenstädte nützlich. Stellvertretend seien hier die Untersuchungen der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung in Deutschland zur Kooperation in Städtenetzen und zur heutigen Bedeutung des zentralörtlichen Systems (BFLR, 1996 und 1997), die Forschungen im Rahmen des NFP 25 zu den Klein- und Mittelstädten der Schweiz (ELSASSER/BÜHLER, 1992), die Ergebnisse einer Tagung in Maçon 1995 zum Thema der "villes moyennes" (COMMERÇON/GOUJON, 1997) sowie die französischen Inventarisierungen der zentralörtlichen Funktionen kleiner Zentren im ländlichen Raum (INSEE/DATAR/AGRESTE, 1998) genannt.

In seiner Anwendung auf die Alpen gewann das Thema erst in den 1990er Jahren wieder stärker an Bedeutung. Hier sind vor allem Arbeiten des LAMA Grenoble (Laboratoire de la Montagne Alpine de l'Université J. Fourier) zu nennen. Die Forschungsschwerpunkte lagen dabei in der Untersuchung der Agglomeration Grenoble (GUERIN/FOURNY, 1994), des Sillon alpin zwischen Grenoble und Genf (DEBARBIEUX/CHAMUSSY/HUSSY/POCHE, 1996) und der Entstehung und Konstruktion alpiner Identität als Basis der Regionalentwicklung (FOURNY 1997, GAIDO, 1999).

Die Arbeiten zu den kommunalen und regionalen Entwicklungstypen von Werner Bätzing (BÄTZING UND MITARBEITER, 1993; BÄTZING/MESSERLI/PERLIK, 1995) zur Typisierung der Alpengemeinden brachten als wichtigstes Ergebnis den Verstädterungsprozess in den breiten Haupttälern und die Schätzung eines hohen Urbanisationsgrades der Alpen zutage, was das damals im deutschsprachigen Raum noch vorherrschende Bild der Alpen als ländlicher Raum ins Wanken brachte. In der Folge wurden in Vorarbeiten von Kirk Ingold (1994) und von BÄTZING/BOLLIGER/PERLIK (1996) verschiedene Ansätze zur Quantifizierung des Urbanisationsgrades vorgenommen. Darauf aufbauend (BÄTZING, 1999b) wird die Notwendigkeit ei-

ner komplementären, kooperativen Gestaltung des Stadt-Umland-Verhältnisses unter der Massgabe nachhaltiger Raumentwicklung und Flächenverantwortung herausgearbeitet. Mit dem Modul 'Besiedlung und Zersiedlung im Alpenraum' werden 1996 am AlpenForum in Chamonix erstmals Urbanisationsprozesse und die Rolle der Städte in den Alpen als offene Forschungsfragen thematisiert (MESSERLI/SANCHIS, 1996).

Die Arbeiten von Gian Paolo Torricelli (1993, 1994) hatten ihren Zugang vor allem über sozio-ökonomische Veränderungen, die die Alpenstädte durch Veränderungen der Mobilität und der Verkehrsbeziehungen erfahren (Beseitigung des Distanzschutzes, grossräumige funktionale Arbeitsteilung, Verlust lokaler/regionaler Besonderheiten und Vielfalt) sowie im Zusammenhang mit der schweizerisch-italienischen Grenzsituation (TORRICELLI/RATTI, 1994; TORRICELLI/THIEDE/SCARAMELLINI, 1997).

Die aktuelle Alpenstadt-Forschung verfolgt unterschiedliche Schwerpunkte und lässt sich zur Zeit auf fünf Themenkomplexe konzentrieren, die an verschiedenen Forschungsinstituten verfolgt werden und deren Positionen thesenhaft verkürzt folgendermassen charakterisiert werden können:

- *Raumwirksamkeit von Mobilität:* Die Beschleunigung und Ausweitung der Mobilität sowie die Veränderung der Erreichbarkeiten der Alpenstädte verändert auch die Aufgaben dieser Städte, bindet sie stärker an die ausseralpiner Zentren und verstärkt allgemein ihre arbeitsteilige Netzwerkfunktion (Gian Paolo Torricelli - Università della Svizzera italiana/Istituto di Ricerche Economiche, Lugano).
- *Alpine Identitäten als regionale Ressource:* Auch wenn es eine alpine Identität der Bevölkerung der Alpenstädte nicht gibt, kann die Identifizierung mit einer bestimmten Region zu deren Aufwertung und zu einer kooperativen Gestaltung eines Stadt-Umland-Verhältnisses genutzt werden (Bernard Debarbieux, Marie-Christine Fourny, Luigi Gaido - LAMA, Grenoble).
- *Alpenstädte als bevorzugter Standort touristischer und nichttouristischer Dienstleistungen:* Die naturräumlichen, alpinen Eigenschaften eines Teils der Alpenstädte wirken als profilbildender Standortfaktor (Axel Borsdorf, Michaela Paal - Geographisches Institut Innsbruck sowie Forschungsarbeiten am LAMA, Grenoble).
- *Zentralitätsforschung:* Die topographischen Besonderheiten der Alpen erhalten den Alpenstädten über Erreichbarkeitsnachteile einen erhöhten Distanzschutz, werten den zentralörtlichen Charakter der Städte gegenüber der Netzwerkfunktion auf und stärken die Bedeutung der Alpenstädte in ihrer Versorgungsfunktion (Geographisches Institut Innsbruck).
- *Stadtökonomien und Regionalentwicklung in ihrer Wechselbeziehung:* Durch ihre doppelte Funktion als Zentrale Orte mit Versorgungsfunktion und als Knoten mit Netzwerkfunktionen innerhalb globaler Arbeitsteilung wirken die Alpenstädte als Scharnier zwischen europäischen Metropolregionen und ländlich-peripheren Regionen. Sie agieren damit in der Doppelrolle komplementärer Zentrumsfunktion und regionaler Standortkonkurrenz (Forschungen an den Geographischen Instituten Bern und Erlangen).

1.2 Worin unterscheiden sich Alpenstädte von anderen Städten?

Die Fragestellung der Arbeit macht es notwendig, sich vor Beginn der empirischen Untersuchungen mit der Frage auseinanderzusetzen, was die Unterschiede und was die Gemeinsamkeiten der Alpenstädte gegenüber vergleichbaren Städten ausserhalb der Alpen sind. Mit der Frage, ob die Weiterentwicklung der Alpenstädte durch alpenspezifische Faktoren gesteuert wird, ist zugleich die Frage nach der Zukunftsperspektive der Alpenstädte und ihrem periurbanen und ländlichen Umland verbunden. Diese Frage war bereits Thema der Konferenz in Villach im Juni 1998. Die Diskussion dieser Frage wird im folgenden Abschnitt vorge-

stellt. Eine abschliessende Erörterung unter Berücksichtigung der empirischen Auswertungen findet in Teil III statt.

Die Arbeiten von Paul und Germaine Veyret erklären die Regional- und Stadtentwicklung der französischen Alpen in den 1960er Jahren in hohem Masse aus naturräumlichen Gegebenheiten. Daraus erklären sie u.a. generell günstigere Voraussetzungen für den Südalpenraum gegenüber der Alpennordseite. Dies aufgrund der (von der Alpensüdseite gesehen) konkaven Form des Alpenbogens, dessen Quertäler auf die Padania zulaufen und daher Vorteile für das Wachstum der Städte in der Lombardei boten. Das Wachstum von Grenoble wird aus der besonderen Gunstlage durch das Tal-Ypsilon am Zusammenfluss von Drac und Isère erklärt. Zentral an der Argumentation sind die Linienführungen der Verkehrsmittel, die für bestimmte Talschaften Vorteile boten, die Möglichkeit zukünftiger Verkehrsverbindungen in Abhängigkeit vom Relief und die Perspektive, dass mit der Erschliessung des Alpenraumes durch den Strassenverkehr die linienhafte Nutzung durch eine flächenhafte Wiederaufwertung der Alpen abgelöst würde.

Inzwischen zeigt sich, dass diese flächenhafte Aufwertung nicht erfolgt ist. Der Position von Veyret/Veyret Geodeterminismus zuzuschreiben, wäre allerdings verfehlt, denn das Relief beeinflusst auch heute noch die Routenwahl von Verkehrswegen; die Raumrelevanz von Verkehrswegen ist unbestritten (z.B. GRUBER/ZBINDEN, 2000, NFP 41; KNOFLACHER/PFAFFENBICHLER, 2000).

Karl Socher (1998) versucht aus ökonomischer Sicht modellhaft die Einflüsse, die das Gebirgsrelief auf die Standortgunst ausübt, in idealtypische Form zu fassen. Auch seine Überlegungen sind an die Situation der 1960er und 1970er Jahre gebunden und an die Flächen- und Erreichbarkeitsanforderungen (bzw. -defizite) jener Zeit.

Im Unterschied dazu unterscheidet Paul Messerli in Villach (1999a) die regionalen Entwicklungschancen anhand fordristischer und postfordristischer Standortanforderungen. Während die Entwicklungsbedingungen der Alpenstädte für die Phase der industriellen Massenproduktion tatsächlich eingeschränkt waren und dementsprechend diese Industrien den Alpenraum zunächst nur punktuell erreichten, ortet er für die postfordistische Phase insofern geänderte Chancen, als die starre Beziehung Einwohnergrösse/ Wachstumschance jetzt wegfällt und neue Standortanforderungen wie Wissen, Kreativität, Vernetzung, Kooperation und Innovationsfähigkeit im Rahmen einer flexiblen Spezialisierung an Bedeutung gewinnen.

Axel Borsdorf (BORSDDORF/HELLER/BOGNER/BARTL, 2000: 74) sieht die alpenspezifischen Unterschiede zwischen den Städten von der Art Innsbrucks und nichtalpinen Regionen in den funktionalen Unterschieden zwischen distanzabhängigen Versorgungsaufgaben von Alpenstädten und Netzwerkfunktionen ausseralpiner Städte. Diese Schlussfolgerung wird aufgrund der Analyse der Pendlerströme im Raum Innsbruck gezogen; die Ursachen für diese Unterscheidung werden in der urban-ruralen Wirtschaftsstruktur und den topographischen Verhältnissen ("verfingerte Raumsysteme") gesehen.

Aus der Analyse der Pendlerströme auf Alpenebene (die Teil von Kap. 7 sind, die aber bereits veröffentlicht wurden, PERLIK, 1999) werden dagegen die Schlussfolgerungen gezogen, dass Tertiarisierung und Periurbanisierung auch den Alpenraum erfasst haben und sich die Alpenstädte in vergleichbarer Situation zu anderen Städten in peripheren Regionen Europas befinden. Räumliche Unterschiede verlieren dadurch für Erreichbarkeit und Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen an Bedeutung (ohne diese aber vollständig zu verlieren). Aufgrund dieser Prozesse "verschwinden" die Alpen (BÄTZING, 1999b: 193f.) als eigenständige Analyseebene zugunsten einer Position als europäische Peripherie, die sie mit anderen ländlichen und Gebirgsregionen in geographischer Lage zwischen den Metropolräumen teilen.

Denise Pumain unterscheidet nicht zwischen Alpenstädten und ausseralpinen Städten. Entscheidend ist danach für die jeweils aktuelle Entwicklung einer Stadt zunächst die bereits be-

stehende Stellung im globalen Städtesystem, d.h. eine evolutionsökonomisch herausgebildete Hierarchie (PUMAIN, 1997), die sich auf ökonomische Netzwerkbeziehungen gründet und die sich im Verlauf der Entwicklung versteilt. Dies stärkt die Position bestehender Metropolen. Die Entwicklung der kleinen und mittleren Städte ist abhängig vom Ausmass der funktionalen Spezialisierung und den damit verbundenen Netzwerkbeziehungen zu den grossen Städten sowie von ihrer geographischen Lage bzw. Erreichbarkeit (PUMAIN, 1999). Für den Alpenbogen ist das insofern von Bedeutung, als in diesem Perimeter keine Metropolen mit globalen Steuerungsfunktionen gelegen sind und der Grossteil der Städte in die Kategorie der Klein- und Mittelstädte fallen.

Gian Paolo Torricelli (1999) betont ebenfalls die Beziehung der kleinen und mittleren Städte in den Alpen zu den Grossstädten und Metropolen als entscheidend für deren weitere Entwicklung. Diese Beziehungen sind distanzabhängig; sie werden durch räumliche Nähe und verkürzte Erreichbarkeiten intensiviert und tragen zum Prozess der "métropolisation" bei. Die Städte, die sich in einer Mittelposition zwischen zwei Metropolregionen befinden, sind insofern in einer ungünstigen Lage, als sie durch einen Tunneleffekt bei der Einbindung in funktionale Netzwerke benachteiligt sind. Auch hier bildet die Alpenzugehörigkeit demnach kein konzeptionelles Kriterium bei der Typisierung von Städten.

Claude Raffestin (1999: 24) charakterisiert die Besonderheit der Alpenstädte dahingehend, dass sie nur wenig eigenständige Innovationen selbst generiert haben, dagegen aber immer in der Lage waren, von aussen induzierte Innovationen zu übernehmen und für die eigenen Bedürfnisse zu adaptieren.

Luigi Gaido sieht die spezifische Chance der Alpenstädte in der Möglichkeit, besondere Beziehungen zwischen der Stadt und ihrem alpinen Hinterland aufzubauen und dadurch ein Stadt-Umland-Verhältnis zu begründen (GAIDO, 1999). Die reliefbedingte räumliche Nähe von Stadt und Land (vgl. Beispiel Innsbruck, BOBEK, 1928: 87) wandelt sich somit vom Hindernis zum Standortvorteil und ermöglicht es, sie als innovatives Element der Regionalentwicklung einzusetzen. In dieser Hinsicht spricht Marie-Christine Fourny (1999b: 179f.) von einer Konstruktion alpiner Identität. Damit wird die Bedeutung von geschichtlicher Erfahrung, lokal-regionaler Identität und räumlichem Nutzungskontext zur Erhaltung regionaler Innovationsfähigkeit hervorgehoben, wobei allerdings keine gemeinsamen alpine Identität unterstellt wird.

1.3 Fazit

Die Alpen sind weltweit das bestuntersuchte Gebirgssystem. Das Forschungsinteresse konzentrierte sich in der Vergangenheit jedoch vorwiegend auf physisch-ökologische Fragestellungen. Sofern sozio-ökonomische Gesichtspunkte im Mittelpunkt standen, betraf dies vorwiegend die Transformation der Agrargesellschaft und die damit verbundenen soziokulturellen und ökologischen Probleme. Wie der Überblick über die Stadtforschung in den Alpen zeigt, wurden Aspekte der Städte bisher zumeist auf nationaler Ebene oder in der Form von Einzelfalldarstellungen untersucht. Kaum thematisiert wurden dagegen die Städte bisher in ihrer alpenweiten Dimension und bezüglich ihrer Rolle innerhalb eines übergeordneten europäischen Städtesystems mit den sich daraus ergebenden funktionalen Beziehungen. In diesem Zusammenhang ist es notwendig, die Frage der Besonderheiten der Alpenstädte (Alpenspezifität) gegenüber anderen Städten ähnlicher Grössenordnung zu erörtern.

2 Stadtentwicklungstheorien und Alpenstädte

Städte sind das Ergebnis gesellschaftlicher Arbeitsteilung (BOBEK, 1959: 279ff.). Mit deren Ausdifferenzierung entstehen neue Produktionstätigkeiten, neue Produkte, neue Verteilungsregeln und neue Tätigkeiten zur Regulierung der Verteilung. Das Städtewesen findet räumlich seinen Ausdruck in der Entwicklung von Komplementaritäten und Disparitäten zwischen Stadt und Land, mit phasenweise wechselnder Dominanz⁴. Stadtforschung entstand daher zunächst im Kontext wirtschaftlicher Fragestellungen und war deshalb von Anfang an darum bemüht, die Ursachen von sozialen und räumlichen Disparitäten, der ungleichen Verteilung von Reichtum und Macht sowie, abhängig davon, die Bedingungen für typische Verteilungen von Wirtschaftsbranchen und städtischen Funktionen zu klären. Thomas von Stokar (1995: 31-47) nennt in diesem Kontext fünf wesentliche Auswirkungen der Produktionsweise auf die Stadtentwicklung: *Agglomerationsvorteile, kumulative Wachstumsprozesse, Bodenrente, Transport- und Kommunikationsmittel sowie Arbeitsteilung, Spezialisierung und Globalisierung*. Die Thematik der Verschiebung von Standortbedeutungen und sozialer wie räumlicher Disparitäten zieht sich auch durch die dieser Arbeit zugrundeliegende Fragestellung, wenn es darum geht, welche Rolle die Städte der Alpen mit den sie umgebenden Regionen im Rahmen einer europäisch-globalen Netzwerkökonomie heute und in Zukunft spielen.

Die folgende Aufstellung gibt eine Auswahl massgeblicher forschungsleitender Fragestellungen und Arbeiten zur Stadtbildung und Stadtentwicklung wieder, die für die Bearbeitung des Themas von Bedeutung sind:

- die Landnutzungshierarchien in der Agrargesellschaft mit Konstituierung städtischer Märkte (VON THÜNEN, 1826);
- die Marx'sche Ableitung des Verhältnisses von Stadt und Land aus den Prozessen gesellschaftlicher Arbeitsteilung und aus Nutzungskonkurrenzen zur Durchsetzung von Grundrenten (MARX, 1890: 373; 1894: 627);
- Bedingungen regionaler Standortwahl im Rahmen der Industrialisierung (Alfred WEBER, 1909; MARSHALL, 1947);
- Bedeutungshierarchien aufgrund der Verteilung stadtgebundener Dienstleistungen (CHRISTALLER, 1933; LÖSCH, 1940/44);
- Interdependenzen zwischen Städten und Entwicklung von Städtehierarchien (BERRY, 1964; PRED, 1977);
- Stadtentwicklung als Produkt sozialer Kräfte und Beziehungen als Kritik an der sozial-ökologischen Sicht der Chicago-Schule (CASTELLS, 1972);
- Entwicklung globaler Steuerungszentren (world city hypothesis – FRIEDMANN, 1986; SASSEN, 1991);
- Theorie der Produzierbarkeit und der Produktion von Raum (LEFEBVRE, 1972, 1991);
- die gebaute Stadt als Sekundärkreislauf der Kapitalzirkulation (aufbauend auf Lefèbvre, HARVEY, 1989).

Wichtige Bereiche wie z.B. Fragen der Stadtsoziologie und der inneren Differenzierung von Städten sind hierbei aus Gründen der Einengung des Themas nicht berücksichtigt. Aus dem gleichen Grund werden im Folgenden nur die Aspekte ausführlicher erörtert, die für die Alpenstädte und die am Ende dieses Teils in Kap. 5 zu formulierenden forschungsleitenden Hypothesen von Bedeutung sind. Aus der einleitenden Problemstellung und den in Kap. 1 aufgeworfenen Fragen sind das die Bewertung der zentralörtlichen Aufgaben im Rahmen besonderer, abschirmend wirkender topographischer Bedingungen und die durch die europäisch-globale Einbindung der Alpen forcierte Aussenorientierung der Alpenstädte. Das Verhältnis zwischen diesen beiden Aufgaben der Alpenstädte – Versorgungsfunktion und Netzwerkfunktion – unterliegt gegenwärtig stärkeren Veränderungen. Daraus begründen sich die

⁴ Für die Darstellung der Herausbildung der Dominanz der Städte vgl. BOBEK, 1959: 289ff. Ein Gegenbeispiel der Bedeutungsverschiebung zugunsten des Landes findet sich bei MARX, 1890, Fussnote 189, S. 744 (Italien gegen Ende des 15. Jh.).

Bedeutungsverschiebungen, die die Alpenstädte sowie die sie umgebenden Regionen erfahren. Es liegt daher nahe, sich bei der Diskussion der Stadtentwicklungstheorien auf das Verhältnis zwischen zentralörtlicher Versorgungsfunktion von Städten und ihrer Einbindung in internationale Netzwerke sowie auf die Konstituierung von Städtesystemen zu konzentrieren.

2.1 Urbanisationsmodelle

Suburbanisierung und Periurbanisierung

Im deutschen Sprachraum ist der Urbanisationsprozess als Phasenmodell in der Abfolge Urbanisierung, Suburbanisierung, Desurbanisierung und Reurbanisierung (GAEBE, 1987; VON STOKAR, 1995: 13) dargestellt. Die Phasen lassen sich zeitlichen Epochen zuordnen, sind allerdings nicht starr zu verstehen und erfahren länderspezifische Unterschiede. Im gegebenen Fall können Phasen auch übersprungen werden. Deshalb lässt sich das Modell auch auf den Alpenraum anwenden, obwohl z.B. ausgedehnte Desurbanisationsprozesse zugunsten des Umlandes für die Alpenstädte nicht zutreffen.

- Der Prozess der **Urbanisierung** bewirkt im ausseralpinen Europa seit etwa 1815 ein Wachstum der Kernstädte und eine teilweise explosionsartige Ausdehnung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Rahmen der Industrialisierung.
- Partielle Ausdehnungen der Städte über die Stadtmauern hinaus gab es schon sehr früh, zunächst aus Niederlassungs- oder Zollrechtsgründen, später im Rahmen stadtkritischer Konzepte (Gartenstadtbewegung). In Europa setzt der eigentliche Prozess der **Suburbanisierung** ab etwa 1960 ein; er ist mit einer deutlichen Reduzierung der Bebauungsdichte und Flächenausdehnung verbunden, wobei der bauliche Zusammenhang noch zu einem grossen Teil gewahrt bleibt.
- Als **Desurbanisierung** wird die Phase bezeichnet, in der ein kontinuierlicher Bevölkerungsverlust der Kernstadt nicht mehr durch eine Bevölkerungszunahme im Umland kompensiert wird. Die Schwierigkeit der Bezugsgrösse (was ist erweiterte Suburbanisierung, wo beginnt Desurbanisierung) macht diese Phase wenig aussagekräftig. Eine allgemeine Desurbanisierung zugunsten des ländlichen Raumes wird in Europa nicht beobachtet, städtische Siedlungs-, Lebens- und Wirtschaftsformen nehmen weiter zu. Desurbanisierung für bestimmte Regionen gibt es, darin spiegeln sich regionale Bedeutungsverschiebungen wider. Als genereller Prozess würde Desurbanisierung bedeuten, dass die hierarchische räumliche Arbeitsteilung aufgehoben würde, was nicht der Fall ist. Daher gibt auch der in den 1970er Jahren in den USA geprägte Begriff der *counterurbanization* keine Umkehr des Entwicklungstrends an, sondern charakterisiert allenfalls eine weitere Ausdehnung der Siedlungsfläche in vorher ländliche Regionen.
- Eine Wiederaufwertung der Innenstädte findet ab Mitte der 1960er Jahre vereinzelt in den angelsächsischen Ländern, ab den 1980er Jahren als genereller Trend statt. Die Entwicklung wird im englischen Sprachraum als *gentrification*, im deutschen Sprachraum als **Reurbanisierung** bezeichnet und kennzeichnet einen Funktionswandel der Innenstädte zugunsten einer idealtypisch jungen, hochqualifizierten, berufstätigen Bevölkerung in Einpersonenhaushalten, für die der Wohnort in der Stadt formelle und informelle Vorteile für die berufliche Tätigkeit bedeutet.

Im amerikanischen Kontext bedeutet Suburbanisierung die Ausdehnung der städtischen Siedlungsfläche in der Form ausgedehnter Einzelhaussiedlungen. Im französischen Sprachraum ist der Begriff *Suburbanisierung* nicht geläufig. In der Regel wird stattdessen die Bezeichnung *banlieue* gewählt. Der Begriff *banlieue* trifft zwar den Aspekt der flächenmässigen Ausdehnung der Stadt, von seinem sozialen Inhalt bezieht er sich aber auf die Grosswohnsiedlungen des sozialen Wohnungsbaus (H.L.M.), die ab Ende der 1950er Jahre in Frank-

reich errichtet wurden. Die flächenextensive Ausdehnung städtischer Funktionen der Stadt auf benachbarte Gemeinden, die zusammen kein Kontinuum mehr bilden, wird mit *périurbanisation* umschrieben (AYDALOT, 1985; LE JEANNIC, 1997); er ist allgemeiner als der Begriff *rurbanisation*, der die Ausdehnung der städtischen Agglomerationen zugleich als eine Neunutzung des ländlichen Raumes beschreibt und mit dem Begriff der *counterurbanization* gleichgesetzt werden kann – beide Begriffe haben sich im deutschsprachigen Raum nicht durchgesetzt (der Begriff *rurbanisation* darf nicht mit Reurbanisierung gleichgesetzt werden, er bedeutet das Gegenteil). Im Rahmen der vorliegenden Arbeit werden die für den ausseralpinen Raum theoretisch und empirisch beschriebenen Urbanisationsprozesse für die Alpenstädte überprüft; hieraus können Aussagen über die Besonderheit der Alpenstädte (Alpenspezifität) getroffen werden.

Die Ausweitung des städtischen Raumes über die historischen, administrativen Grenzen der Stadt hatte zur Folge, dass Kennzahlen einer Stadt zunehmend weniger aussagekräftig geworden sind. Von den Modellen zur Abgrenzung von Stadtregionen hat das Modell von Olaf Boustedt⁵ grössere Verbreitung gefunden. Grundlage des Modells ist die Gliederung der Stadtregion anhand eines Kern-Rand-Gefälles nach der Siedlungs- und Nutzungsdichte. Dazu bedarf es der Definition von Kernstädten, um die sich die benachbarten Umlandgemeinden als Ergänzungsgebiet, die peripherer gelegenen Umlandgemeinden als verstädterte Zone bzw. als Randzone gruppieren. Kriterien der Zuordnung sind Pendlerdaten, die Einwohner-Arbeitsplatzdichte (Einwohner+Arbeitsplätze/km²) sowie eine niedrige Agrarquote. Auf eine detaillierte Beschreibung wird an dieser Stelle verzichtet, da die in dieser Arbeit verwendete CNRS-Methode einem ähnlichen Prinzip folgt und in Kap. 6 beschrieben wird.

Städtesysteme

Nach Allan Pred (1977: 13) ist ein Städtesystem definiert durch eine Anzahl von Städten, die funktional miteinander in der Weise verflochten sind, dass Änderungen der Wirtschaftstätigkeiten, der Flächennutzung oder des Pro-Kopf-Einkommens direkte oder indirekte Auswirkungen auf eine oder mehrere Städte des Systems haben. Die Kerne der europäischen Verdichtungsräume können in dieser Hinsicht als Städtesystem angesprochen werden (KRÄTKE, 1995a); dagegen kann nicht von einem System gesprochen werden, wenn sich die Gemeinsamkeit zwischen den Städten nur auf ihre Zugehörigkeit zum gleichen nationalen Wirtschaftsraum bezieht (DUNN, 1980: 31f., bei KRÄTKE, 1995a: 129f.). Ökonomische Interdependenzen zwischen Städten werden durch die Zunahme multiregionaler Unternehmen mit den daraus folgenden innerorganisatorischen Verflechtungen gesteigert. Deren Zunahme erzeugt asymmetrische Strukturen des Wachstums mit Bedeutungsgewinnen und -verlusten. Bedeutungszuwächse werden nicht linear an untere Hierarchiestufen weitergegeben. Die hohen Steuerungs- und Kontrollkapazitäten der Metropolregionen verstärken die Polarisierung.

Diese Aussagen gelten verstärkt, wenn in dem betreffenden Städtesystem nur schwache intraregionale oder intranationale Ausgleichsinstrumente als Korrektiv vorgesehen sind oder wenn solche Instrumente an Bedeutung verlieren. Das bestehende Hierarchiesystem kann auch Abschwächungen oder Umkehrungen erfahren, wenn z.B. Produktionsverfahren wechseln und sich soziale Beziehungen verändern. Bestehende Standortvorteile können sich zu Nachteilen wandeln, Nachteile zu Vorteilen werden. Auf die Alpenstädte angewandt bedeutet dies, dass sie heute einem Übergewicht ausseralpiner Metropolregionen gegenüberstehen, dass sich dieses Ungleichgewicht durch einen sich verstärkenden Standortwettbewerb vergrössern kann, dass aber gleichzeitig auch neue Vorteile für bestimmte Alpenstädte resultieren können, weil sie für neue Standortanforderungen die geeigneten Qualitäten aufweisen.

Aus der Zugehörigkeit von Städten zu Städtesysteme folgt, dass die Abgrenzung des Unter-

⁵ vgl. BOUSTEDT, 1953 und 1975, Bd. 6: 343-344; GAEBE, 1987: 179 sowie BORSBORF/HELLER/BOGNER/BARTL, 2000: 61ff.

suchungsgebietes einer besonderen Begründung bedarf. Dies betrifft den Alpenrand und die Untersuchung der dort bestehenden Interdependenzen zu ausseralpinen Städten. Die möglichen Bedeutungsverschiebungen verlangen zudem eine theoretische Diskussion des Verhältnisses zwischen dem zentralörtlichen Raumordnungsmodell und der Einbindung der Städte in funktionale Netze.

2.2 Versorgungsfunktion und Netzwerkfunktion

1. Die Zentrale Orte-Theorie als Standorttheorie des tertiären Sektors

Die Theorie der Zentralen Orte von Walter Christaller (1933) will nicht die Bedingungen für das Entstehen von Städten und auch nicht die Bedingungen für die Entstehung des tertiären Sektors erklären. Sie geht davon aus, dass diese Dienste nur in bestimmten Standorten angeboten werden und dass sich hierüber eine Abstufung herausbildet, über die hierarchische Beziehungen zwischen den Städten eines gegebenen Territoriums begründet werden. Dem liegt zugrunde, dass bestimmte Dienste seltener nachgefragt werden, weil sie hoch ausdifferenziert sind (wobei unterstellt wird, dass sie knapp und teuer sind). Die Produzenten machen ihre Standortwahl von einer Mindestnachfrage abhängig (Mindestumsatzschwelle). Das Einzugsgebiet der Nachfrager ("Ergänzungsraum") ist direkt abhängig von den Distanzüberwindungskosten. Jedes Gut und jede Dienstleistung hat auf diese Weise eine unterschiedliche Reichweite. Unter Ausschluss anderer Einflüsse (insbesondere Topographie/Erreichbarkeit, Informationsgefälle und politische Regulationsmodi) resultiert somit ein flächendeckendes Städtesystem, dessen Dichte und dessen Hierarchiegefälle von der Ausdifferenzierung der Produktion und den daraus folgenden Versorgungsansprüchen und von der technischen Erschliessbarkeit des Raumes bzw. dem dafür akzeptierten Aufwand abhängig ist.

Die Bedeutung der Theorie der Zentralen Orte unterlag seit der Veröffentlichung 1933 und ihrer (vorwiegend ökonomischen) Weiterentwicklung durch August Lösch (1940) unterschiedlichen Bewertungen. Vor allem aber hatte sie Auswirkungen auf die Planungspraxis. Deshalb muss heute zwischen der theoretischen Begründung, den in hohem Masse normativ geprägten Grundannahmen und der praktischen Umsetzung der Grundgedanken in die Planungspraxis vor allem des deutschsprachigen Raumes unterschieden werden. Die Grundannahmen der Theorie gehen von einem Städtesystem aus, das noch über weite Strecken Züge der Agrargesellschaft aufweist. Diese Wirtschaftsstruktur und der höhere Aufwand zur Distanzüberwindung hatte kürzere Reichweiten zur Folge und begünstigte dadurch eine grosse Zahl kleiner Städte als Zentren lokaler Versorgung. Die jüngeren Arbeiten zum zentralörtlichen System betonen demgegenüber die gesellschaftliche disparitätenmindernde Funktion eines Zentrale Orte-Systems als Zielvorstellungen räumlicher Organisation und beschäftigen sich mit dem Widerspruch zwischen gesellschaftlich formulierten Planungsleitbildern und den real zu beobachtenden Prozessen (BfLR, 1996; BLOTEVOGEL, 1996a+b; GÜBEFELDT, 1997). Regionale Konkurrenzen werden dabei nicht in Frage gestellt, es wird allerdings von einem Ausgleich auf einer raumplanerischen, staatlich-institutionellen Ebene ausgegangen, die bestehende Gegensätze moderiert und einer Verstärkung entgegenwirkt. Für die Alpenstädte wird aus ihren Versorgungsaufgaben gegenüber einem weitläufigen Hinterland begründet, dass dieses Modell aus topographischen Gründen auch für den heutigen Alpenraum mit seinen vielen kleinen Städten in seinen Grundzügen noch Gültigkeit hat, auch wenn eine Überprüfung als dringend notwendig angesehen wird (BORSORF/PAAL, 2000b: 16ff).

Theoretische und anwendungsbezogene Kritik

Eine kritische Bewertung der Theorie der Zentralen Orte muss insbesondere zwischen ihrem theoretischen Gehalt und ihrer späteren Übertragung in die regionalpolitische Planungspraxis trennen. Die von Christaller seiner Theorie zugewiesene Bedeutung und die von ihm ge-

sehene Anwendungsmöglichkeit (vgl. Fussnote 6) machen eine kritische Auseinandersetzung auch mit den theoretischen Positionen erforderlich, obwohl die nach dem Zweiten Weltkrieg in die Planungspraxis übertragenen Konzepte in ihren Auswirkungen von grösserer Bedeutung waren. Auf der *theoretischen Seite* sind die Mängel und Fehler

- *reduktionistisch bedingt*, indem die Zentrale Orte-Theorie ausschliesslich standortrationales und -effizientes Verhalten (*homo oeconomicus*) unterstellt und weder gesellschaftlich-normative Eingriffe, ungleichen Informationsstand noch Zielkonflikte einbezieht (obwohl die Stabilität des Systems zu einem grossen Teil darauf beruht). Durch die Betonung des Bedeutungsüberschusses wird die Funktion der Stadt auf die Aufgabenerfüllung für ihr Umland reduziert. Die sich mit zunehmender Arbeitsteilung innerhalb der Stadt herausbildenden Prozesse und Wirtschaftskreisläufe werden dabei ausgeblendet (BOBEK/FESL, 1978: XIV). Die Theorie ist raum-destruktiv, indem sie Distanzen nur als Hindernis und nicht als Aktionsfeld menschlicher Aktivitäten definiert (FLÄMIG/HESSE, 1998). Das in der Literatur häufig angeführte emanzipatorische Element des Städtlers (z.B. SIEBEL, 1999) als eine der Kernaspekte der europäischen Stadt fällt damit ebenfalls weg. In dieses Konzept lassen sich weder interessengeleitete Entscheidungen einbauen, noch positive oder negative Rückkopplungen (Agglomerationseffekte).
- *ahistorisch und durch den Universalitätsanspruch bedingt*, weil Versorgungsaspekte und ein darauf abgestimmtes Angebots-/Nachfrageverhalten verabsolutiert werden. Dadurch kann weder die industrielle Produktion, die den Rahmen dieser kleinteiligen Stadt-/Land-Beziehungen tendenziell sprengt, in die Theorie integriert werden, noch ein offensives Akteurverhalten, das territorial und ebenenübergreifend unter den Bedingungen von Konkurrenz, Verdrängungswettbewerb und sozialen Antagonismen agiert. Weil die Zentralität der Stadt anhand ihres Bedeutungsüberschusses definiert wird und nicht auf die Entstehungsbedingungen städtischer Ökonomien rekurriert wird, bleibt offen, durch welche Prozesse der Bedeutungsüberschuss zustande kommt und wodurch er aufrechterhalten wird.
- *ideologisch bedingt*, wenn Christaller auch 1950 noch von einer "idealen Ordnung" ausgeht, die es als gesellschaftliche Aufgabe durchzusetzen gilt⁶.

Die Kritik der *anwendungsbezogenen Seite* lässt sich folgendermassen zusammenfassen:

- Der planerische Aspekt der Zentrale Orte-Theorie verliert da an Erklärungskraft, wo Produktionsprozesse und Wirtschaftsbeziehungen nicht mehr mit dem Christaller'schen Hexagonsystem in Übereinstimmung gebracht werden können, weil die wirtschaftlichen Beziehungen über das untersuchte Territorium hinausgehen oder weil sich die Hierarchieebenen nicht mehr genau zuordnen lassen (Einbindung der Städte in mehrere Netzwerke unterschiedlicher Zentralität). Dies ist dann der Fall, wenn sich die reale Entwicklung von einem räumlichen Wertschöpfungsgefälle (VON THÜNEN, 1826) entkoppelt und wenn die Kosten der Distanzüberwindung auf ein Minimum reduziert werden, so dass Fernbeziehungen möglich werden. Konkret betrifft das den Zeitpunkt, wo eine standortimobile (in hohem Masse auf Landwirtschaft und lokalen Rohstoffen basierende) Wirtschaft in Auflösung begriffen ist.
- Die neoklassische Kritik sieht die Mängel der Anwendung vor allem im Versuch, durch planerische Eingriffe von Seiten der politischen Ebene den Marktgesetzen zuwiderlaufende Verzerrungen hervorzurufen und sieht sich in dieser Kritik bestätigt, wenn die geplanten Hierarchiestufen durch dynamische Veränderungen in Wirtschaftsstruktur, Branchenentwicklung, Unternehmensbeziehungen und Nachfragebedürfnissen aufgebrochen wer-

⁶ "Es gilt, die Regelmässigkeiten in der Herausbildung von Ländern, Regionen und Reichen aufzudecken, so dass eine europäische Ordnung, die verborgen ist hinter Staaten- und Verwaltungsgrenzen, hinter Verkehrsnetzen und Menschenzusammenballungen, sich enthüllt und sichtbar wird. Dabei wird gerade auch das Nichtgeordnete, das Ordnungswidrige erkennbar werden, so dass Hinweise auf Um- und Neuzuordnendes gemacht werden können. So wird man dem Ideal der Ordnung, oder der idealen Ordnung, der dringenden Aufgabe unserer Gegenwart, näherzukommen vermögen" (aus der Einleitung von CHRISTALLER, 1950: 5).

den. Es lässt sich auch anders formulieren: Weil die Kompetenzen und die Legitimation der politischen Ebene für gesellschaftliches Ressourcenmanagement (Flächenmanagement, soziale und ökologische Standards) eingeengt wurden, hat sich die Dynamik wirtschaftlicher Prozesse beschleunigt und tritt die Diskrepanz zwischen Marktprozessen und zentralörtlichem System verstärkt hervor.

- Parallel dazu hat die zentralörtliche Theorie in dem Masse an Bedeutung verloren, wie eine generelle Planbarkeit gesellschaftlicher, kultureller und auch räumlicher Entwicklungen in der Öffentlichkeit in Frage gestellt wurde.

Die Relevanz der zentralörtlichen Theorie für die Alpenstädte

Die formulierten Mängel schränken die Erklärungskraft auf die wirtschaftlich-historische Situation ein, in der die arbeitsteiligen Prozesse auf die Städte und ihr Umland beschränkt waren bzw. die Zentralität von Oberzentren nach dem gleichen Prinzip flächenhaft hierarchisiert werden konnte.

Allerdings bestätigen die Beobachtungen über einen langen Zeitraum die Existenz eines hierarchischen zentralörtlichen Systems. Dies liegt daran, dass die von der Zentrale Orte-Theorie und ihrem Planungsverständnis postulierte Versorgungsfunktion im Rahmen einer arbeitsteiligen Stadt-Land-Komplementarität tatsächlich eine der Aufgaben von Städten ist. Sofern diese Funktion angesprochen ist, haben die der zentralörtlichen Theorie zugrunde liegenden Annahmen Gültigkeit, namentlich in Bezug auf die Erbringung von Dienstleistungen an einem zentralen Ort (weil ein ubiquitäres Angebot zu aufwendig zu erstellen ist) und in Bezug auf die Abhängigkeit von den jeweils gültigen Kosten zur Distanzüberwindung.

Zum *anderen* Teil wird die Komplementarität zwischen Stadt und Land über die von der politischen Ebene verteilten öffentlichen Funktionen aufrechterhalten; diese öffentlichen Funktionen sind Versorgungsaufgabe und politische Bedeutungszuweisung zugleich. Synonym lässt sich hierfür der Begriff 'Territorialfunktion' verwenden.

Deshalb sind es heute gerade die Aspekte, die für die idealtypische Konstruktion ausgeschlossen wurden, welche das Zentrale Orte-Modell für die Alpen als gültig erscheinen lassen:

- Erstens der Aspekt einer über den Alpenbogen ungleich gestalteten Topographie, die die Erreichbarkeitsstandards für einzelne Regionen ausser Kraft setzt und für einzelne Alpenregionen ansatzweise geschützte Märkte geschaffen hat ('Distanzschutz').
- Zweitens die Abhängigkeit von einem politischen Konsens über eine (demographisch und wirtschaftlich) ausgeglichene Weiterentwicklung bestehender Städtehierarchien, der im theoretischen Modell nicht vorgesehen ist und
- drittens handelt es sich um einen Grossraum, der zu sieben verschiedenen Ländern gehört. Dadurch befinden sich grosse Teile der Alpen in einer gegenüber den restlichen Landesteilen des jeweiligen Nationalstaates peripheren Position; sie sind wegen ihrer Randlage benachteiligt und sie profitieren von regionalwirtschaftlichen Förderungen aufgrund des politisch bekundeten Willens, die Unterschiede zwischen einzelnen Landesteilen nicht zu gross werden zu lassen.

In allen drei Fällen handelt es sich um Voraussetzungen, die durch die idealtypischen Vorgaben der Zentrale Orte-Theorie nicht erfasst waren (bzw. die bewusst als störende Faktoren ausgeschlossen waren), durch die aber gerade ein individualisierter Aussenauftritt der Städte und ein vollständiges Zerbrechen der alten Hierarchien verhindert werden. Die beobachtbaren Hierarchieverhältnisse zwischen den Städten entstehen somit anders, als es von der zugrunde liegenden Theorie postuliert wird. Insofern erweist sich die zentralörtliche Theorie als unbrauchbar. Das zentralörtliche Planungsverständnis wiederum trifft so lange zu, wie die ihm unterlegten gesellschaftlichen Normen allgemein akzeptiert sind.

Unter den Bedingungen hochkomplexer arbeitsteiliger Gesellschaften hat die Produktion von Gütern und Dienstleistungen sowohl eine Seite der Bedürfnisbefriedigung durch Erstellung, Vermittlung und Austausch konkreter Gebrauchswerte. Sie hat zugleich die Seite der Schaffung eines Mehrprodukts in der Form von Externalitäten in Bezug auf die bearbeitete Natur, in den Beziehungen zu anderen Wirtschaftsräumen oder zwischen regionalen Akteuren. Nicht nur die wirtschaftlichen Akteure der Stadt, sondern auch die Stadt als Institution beteiligt sich an dieser doppelten Funktion. Das aus der zentralörtlichen Theorie abgeleitete Planungsleitbild drückt dabei den Versuch aus, die beiden Funktionen in einem gesellschaftlich legitimierten Gleichgewicht zu halten und Externalitäten innerhalb eines regionalen oder nationalen Verbandes zurückzubinden. Dementsprechend wird im zentralörtlichen Planungsverständnis dem Versorgungsaspekt ein hoher Stellenwert eingeräumt. Auch die in der Stadt angesiedelten zentralen Institutionen interessieren in erster Linie unter Versorgungsaspekten (flächendeckende Erreichbarkeit) und als Garant für hohe Zentralität (Bedeutungserhalt), weniger dagegen, welcher Art die Dienstleistungen sind und wie sie erstellt werden.

Nicht erklären lassen sich damit der Antrieb zur Intensivierung der Arbeitsteilung, die Entstehungsbedingungen von Städten sowie – und das macht den aktuellen Mangel aus – die Entstehung von Sprüngen und Brüchen in den zentralörtlichen Systemen (Beispiele hierfür sind plötzliche Bedeutungsgewinne im Rahmen der Industrialisierung und entsprechende Bedeutungsverluste im Rahmen der Deindustrialisierung). Dieser Aspekt erhöhter wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Dynamik unter den Bedingungen von Konkurrenz und Kooperation gewinnt in dem Mass an Bedeutung, wie technologische und ökonomische Wandlungsprozesse auftreten und regionalpolitische Elemente zugunsten regionalwirtschaftlicher Elemente zurückgedrängt werden.

2. Städtewachstum als Resultat von Netzwerkbeziehungen

Die Herausbildung von Städten ist historisch das Ergebnis der Ausdifferenzierung von Subsistenzwirtschaften im Rahmen gesellschaftlicher Arbeitsteilung und beruht daher auf der Erzielung eines landwirtschaftlichen Mehrprodukts und den Fähigkeiten zu dessen Aneignung durch nichtbäuerliche Gesellschaftsschichten. Stadtentwicklung wird bei dieser Gewichtung nicht auf Standorttheorien oder Siedlungsstrukturtheorien zurückgeführt, sondern auf eine Theorie ungleichen ökonomischen Wachstums (Polarisationstheorie). Auf diesen Erklärungsansatz stützen sich z.B. Allan Pred (1977) oder, in neueren Arbeiten, Denise Pumain (1999), wenn sie die Entwicklung von Städten zu ihrer heutigen Bedeutung und Ausdehnung nachzeichnet. Dabei wird die Fähigkeit der Städte herausgestellt, Netzwerkbeziehungen einzugehen und Rohstoffbelieferung, Innovationstransfer und Arbeitskräfte für sich nutzbar zu machen. Dies beginnt in der Phase des frühen Städtewesens mit der Arbeitsteilung in Stadt und Land und der Aneignung des Mehrprodukts durch die Stadt und gewinnt mit fortschreitender Distanzüberwindung überregionale und globale Züge (über Fernhandel, militärische Allianzen bzw. Gewaltanwendung, Staatenbildung). Schon früh entwickelt sich dadurch eine partielle Loslösung der Stadt von ihrer lokalen materiellen Basis. Dabei wechselt in Europa das Dominanzverhältnis zwischen Stadt und Land im Verlauf der Geschichte. Spätestens seit den Entdeckungsreisen verschiebt sich jedoch die Fähigkeit, Externalitäten zu produzieren, wieder zugunsten der Stadt. Dies ist verbunden mit Ausdifferenzierung eines städtischen Handwerks und findet einen ersten Höhepunkt im Städtewachstum der Industrialisierungsphase. Die Fähigkeit der Städte zur Verschiebung eines in vielerlei Hinsicht komplementären Stadt-Land-Verhältnisses (BÄTZING, 1999b) zu ihren Gunsten betrifft die Ressourcengewinnung ebenso wie die Konzentration der jeweils aktuell massgeblichen Wirtschaftsbranchen bei gleichzeitiger Auslagerung/Verlagerung an die Peripherie von nicht mehr gebrauchten Produkten, Verfahrenstechniken und wertschöpfungsschwachen Wirtschaftsbranchen.

In jüngerer Zeit ist die polarisationstheoretische Begründung für ein punktuelles Agglomera-

tions- und disparitätenvergrößerndes Wirtschaftswachstum durch die evolutionsökonomische Theorie gestützt worden, wonach Wachstum und Niedergang auch das Ergebnis positiver und negativer Rückkopplungen sind (NELSON/WINTER, 1982; ARTHUR, 1989). Dieser Ansatz hat den Vorteil, dass er auch Brüche einer Entwicklung und die Umkehrung bisheriger Vorteils- bzw. Nachteilpositionen erklären kann. Danach besteht bei der Einführung grundlegender technologischer Innovationen (analog gilt das auch für wirtschaftliche oder gesellschaftspolitische Veränderungen) für die Akteure ein entscheidender Vorteil, welche zuerst diese Neuerungen einführen und das Feld besetzen. Möglicherweise bessere Nachfolgeprodukte haben keine Chance mehr sich durchzusetzen, da der Aufwand, gesetzte Standards zu ändern, zu gross ist. Konkurrenten und Zulieferer müssen sich an den gesetzten Standards orientieren. Diese evolutionsdynamischen Kategorien lassen sich in gleicher Weise auf die Entwicklung von Städten und von Städtesystemen anwenden, wie dies am Beispiel von Frankreich belegt wird (PUMAIN, 1997). Die Anwendung der Evolutionsökonomie erklärt damit, wie es in einer bestimmten Phase auch für kleinere Städte oder Regionen möglich ist, im Rahmen von grundlegenden Strukturwandelprozessen neue Bedeutungsüberschüsse aufzubauen bzw. wieso bestimmte Regionen einen Niedergang erleben.

Die Netzwerkbeziehungen zwischen Städten als Steuerungsknoten erfahren einen qualitativen Sprung durch die elektronische Kommunikation. Manuel Castells (1989) sieht im Aufbau virtueller Beziehungen den entscheidenden Schritt der territorialen Entankerung durch die Loslösung der Steuerungs- und Kontrollkompetenzen von ihrer physischen Basis. Unabhängig von der Bedeutung, die regionalen Entscheidungskompetenzen weiterhin zugemessen wird, bewirken die neuen Kommunikationsmittel eine globale Informationsverflechtung, die die nationalen Knoten zunächst virtuell, später auch physisch durch den Ausbau des interkontinentalen Verkehrs in ein globales Netzwerksystem einbindet. Auf dieser Grundlage entwickelt John Friedmann (1986, 1995) die *world-city hypothesis* als globale Knotenwirtschaft und Saskia Sassen (1991) die *global city* als das dazugehörige Organisationsmodell.

Die Bedeutung von Städten entspricht zum Zeitpunkt ihrer Gründung funktionalen Notwendigkeiten. Im Laufe ihrer Entwicklung treten Funktionsänderungen ein, die Bedeutungsgewinn oder -verlust zur Folge haben können. Allerdings folgt einem Funktionswandel nicht sofort der Bedeutungswandel. Ergebnis davon ist eine langanhaltende Persistenz von Strukturen, deren Funktion nicht mehr der Bedeutung entspricht. Bobek hat aus dem Zusammenhang zwischen Stadtentwicklung und den funktionalen Notwendigkeiten der Güterversorgung 1927 die Schlussfolgerung gezogen, dass die Stadt durchaus ein temporäres Siedlungsprinzip sein könnte, das mit den Veränderungen der technischen Raumerschliessung auch wieder an Bedeutung verlieren könnte (BOBEK/FESL, 1978: X). Am Vergleich zwischen Nordamerika und Europa zeigt François Moriconi-Ebrard (1993, zitiert bei PUMAIN, 1999: 177), wie die Städtegründungen von den seinerzeit zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln abhängig waren. Europa hat eine sehr kleinteilige Städtestruktur bewahrt. Die Distanzüberwindung als funktionales Argument für die Existenz von Städten verliert weiter an Bedeutung. Daher kann geschlossen werden, dass auch in Europa künftig weniger Städte funktional "notwendig" sein werden. Die Zunahme des gesellschaftlichen Reichtums (mit Ausdehnung der Konsummöglichkeiten und des Distributionsbedarfs) sowie die steigende gesellschaftliche Komplexität (mit wachsendem Regulations- und Steuerungsbedarf) kompensieren nach Pumain nicht die geringere Anzahl "notwendiger" Städte. Sie plädiert für einen Erhalt der urbanen Funktionen der kleinen und mittleren Städte aus Gründen des Vorsorgeprinzips und der Nachhaltigkeit: Weil funktionale Erfordernisse im zeitlichen Verlauf wechseln, ist der Erhalt zentralörtlicher Funktionen und urbaner Qualitäten auch kleiner Städte wichtig (PUMAIN, 1999: 181).

Gian Paolo Torricelli (1993) argumentiert in ähnlicher Weise, wenn er die Verbesserung der Erreichbarkeit als Verlust von Distanzschutz und Vereinnahmung attraktiver Alpenstädte durch ausseralpine Verdichtungsräume bewertet. Aus dieser Argumentation kann abgeleitet werden, dass eine kleinteilige, flache Städtehierarchie am besten dann geschützt ist, wenn

die Distanzüberwindungskosten hoch bleiben und mobilitätsverbessernde Massnahmen unterbleiben. Es wird daher vor allem für moderate Beschleunigungen bei den bevorstehenden Ausbauten des Schienenverkehrs plädiert (KNOFLACHER, 1990; RÖSCHEL, 1999).

Für die Alpengemeinden lässt sich die Konzentration der zentralörtlicher Funktionen auf eine kleiner werdende Zahl städtischer Gemeinden seit Ende des Agrarzeitalters nachweisen (AERNI/EGLI, 1991; BÄTZING UND MITARBEITER, 1993: Beilagekarten). Gleichzeitig ist die Persistenz kleiner Zentren und die immer noch kleinere Städtegrösse gegenüber dem ausseralpinen Raum zu erkennen. Die Fortdauer dieses kleinteiligen Systems lässt sich erklären mit

- alpenspezifischen Bedingungen der Topographie und verkehrsbedingt kürzeren Versorgungsreichweiten,
- dem aus den gleichen Gründen vergrösserten Distanzschutz in der Markterschliessung und
- national unterschiedlichen politischen Regulationssystemen mit einem unterschiedlichen Ausmass föderaler und ausgleichend wirkender Mechanismen.

Die Art, der Umfang und die Reichweite der Netzwerkbeziehungen, die eine Stadt mit anderen Städten und Gemeinden unterhält, erklären die Rolle der Stadt innerhalb nationaler und globaler Städtesysteme. Verschiebungen im Beziehungsgefüge drücken sich in Bedeutungsverschiebungen aus. Die Erklärung der Rolle und Bedeutung der Stadt aus ihren Netzwerkbeziehungen stellt die Stadt als kollektiven Akteur dar. In dieser Eigenschaft nutzt sie ihr vorhandenes wirtschaftliches und politisches Potential für zunehmend weiter reichende Allianzen bzw. die Teilnahme an einer zunächst lokal begrenzten, später globalen Standortkonkurrenz. Dadurch entstehen zu ihrem Vorteil Externalitäten. Für die Alpen lässt sich das als Abfolge zunehmender Arbeitsteilung und ausweitender Beziehungsnetze veranschaulichen:

- Nutzung der lokalen Landwirtschaftsbasis, deren Potential über das mögliche Bevölkerungswachstum entscheidet. Bsp.: Marktort zum Austausch landwirtschaftlicher Produkte.
- Nutzung der lokalen Rohstoffbasis zu Austauschzwecken; auf dieser Stufe werden bereits Fernbeziehungen notwendig. Ergiebigkeit, Qualität und Kenntnis darüber entscheiden über den Reichtum der Stadt. Bsp.: Silberbergbau in den Alpen.
- Unvorhergesehene Ereignisse oder technologische Innovationen bewirken Bedeutungsverschiebungen; wirtschaftliche und politische Macht vergrössern die Reichweiten der Aussenbeziehungen. Bsp.: Simplonpassverkehr infolge des Dreissigjährigen Krieges, wirtschaftlicher Aufstieg des Jodok von Stockalper.
 - Anhebung der Erreichbarkeitsstandards (beginnend mit der Eisenbahnanbindung) verstärkt die Loslösung von der lokalen Produktionsbasis und erzeugt Konkurrenzvorteile für die Regionen, die sie zuerst anwenden (Obstbau in Südtirol, Blumenhandel in Albenga).

Jede Stufe setzt eine erweiterte Arbeitsteilung voraus und verstärkt sie zugleich. Der dazu notwendige Wissensstand und die erforderlichen Regulationskompetenzen der städtischen Akteure erhöhen sich dabei. Bei der Thematisierung dieses Aspekts städtischer Funktionen dominiert das Konkurrenzverhalten gegenüber anderen Städten. Wenn die zentralörtliche Sicht die 'Gebrauchswertseite' der Stadt zeigt, so stellt die Netzwerkfunktion der Stadt die 'Wertseite' der Stadt dar, mit der die Stadt als kollektiver Akteur nach aussen auftritt. Dieser Erklärungsansatz verlagert sein Gewicht auf die verschiedenen durch die Stadt vermittelten Aspekte der Wertschöpfung und wertet die Versorgungsfunktion der Städte geringer.

3. Verhältnis zwischen zentralörtlichen und Netzwerkfunktionen

Die Planungskonzepte der Zentralen Orte und die Netzwerktheorien erklären zwei gegensätzliche Aspekte der Entwicklung von Städten. Während die zentralörtlichen Planungskonzepte als gegeben annehmen, dass Städte Teil eines planbaren Raumordnungsprinzips sind

und durch dieses in ihrer Weiterentwicklung gelenkt und gegebenenfalls zurückgebunden werden, gehen die Ansätze der Netzwerkeinbindung weiter zurück und setzen da an, wo Städte entscheidende Bedeutungsveränderungen zu ihren Gunsten (oder Ungunsten) vollziehen. Daher verwundert es nicht, wenn beiden Theorien zeitabhängig eine unterschiedliche Bedeutung zugewiesen wird. Bei der Untersuchung der Alpenstädte im Rahmen dieser Arbeit wird davon ausgegangen, dass Städte als kollektiv handelnde Akteure grundsätzlich beide genannten Funktionen erfüllen, die in einem bestimmten Verhältnis zueinander stehen:

- Erbringung von *Versorgungsfunktionen* für die eigene Stadtbevölkerung, für die Bewohner des Umlandes und für die Bewohner kleinerer Städte im Rahmen zentralörtlicher Hierarchien, die durch den Grad gesellschaftlicher Arbeitsteilung, Erreichbarkeit und Transportkosten sowie durch politische Rahmenbedingungen begründet sind. Die Erfüllung dieser Aufgabe setzt eine gebremste Akteurdynamik und eine Rückbindung über politisch-administrative Institutionen voraus, um Verteilungsgerechtigkeit, demokratische Kontrolle und soziale Kohäsion zu gewährleisten und räumliche Disparitäten zu vermeiden. Damit verbunden sind Aushandlungsprozesse über das Ausmass des Hierarchygefälles und die Eingriffstiefe von Ausgleichsinstrumenten. Ein deutliches Überwiegen der Versorgungsfunktion müsste sich in der Dominanz öffentlicher Dienstleistungen zeigen und würde das Komplementärverhältnis zwischen der Stadt und ihren vornehmlich ländlichen Umlandgemeinden widerspiegeln.
- Integration in überregionale wirtschaftliche Netzwerke (*Netzwerkfunktion*) im Rahmen wirtschaftlicher Dynamik und einer arbeitsteiligen Produktion von Gütern und Dienstleistungen. Das Ausmass dieser Einbindung ist abhängig von der sich historisch entwickelnden internationalen Arbeitsteilung und den politischen Rahmenbedingungen (z.B. durch Handelsabkommen, offene oder geschützte Märkte). Die Erfüllung dieser Funktion setzt erhöhte wirtschaftliche Dynamik und die vor Ort vorhandenen Kenntnisse in Branchen voraus, die hoch spezialisiert sind und deshalb eine hohe Reichweite haben; dies begünstigt bereits bestehende global ausgerichtete Zentren. Oder es gelingt Städten, diese Kenntnisse neu selbst zu schaffen bzw. von aussen anzuziehen. Die Einführung neuer Technologien, gesellschaftlicher Wertewandel oder eine Änderung der politischen Rahmenbedingungen können hierbei ausschlaggebend sein. Ein deutliches Überwiegen der Netzwerkfunktion müsste sich in der Dominanz privatwirtschaftlicher Dienstleistungen oder überregional orientierten Industrien im Wirtschaftsgefüge der Stadt niederschlagen.

Theorien, die die Stadtfunktionen oder die Entwicklung von Städten ausschliesslich nach ihren zentralörtlichen Funktionen oder ausschliesslich nach ihrer Netzwerkeinbindung erklären, werden somit den tatsächlichen Aufgaben der Städte nicht gerecht. Es handelt sich immer um ein bestimmtes Verhältnis zwischen beiden Aufgaben, das zeitlichen Veränderungen unterworfen ist. Beide Interpretationsansätze (Zentrale Orte-Theorie und Netzwerk-Theorie) sind daher miteinander kompatibel, beide gewichten jedoch Kooperation und Konkurrenz unterschiedlich. Das Verhältnis zwischen beiden Eigenschaften ist allerdings von Land zu Land, von Stadt zu Stadt und von Epoche zu Epoche unterschiedlich. Neu ist deshalb nicht die Netzwerkfunktion an sich; neu ist allenfalls, wie sich das Verhältnis zwischen beiden Funktionen ändert. Aufgrund der Globalisierung der Produktion ist davon auszugehen, dass sich gegenwärtig auch bei kleineren und mittleren Städten das Verhältnis zugunsten der Netzwerkfunktion verschiebt. Neu ist zudem, dass politische Netzwerke zunehmend wie wirtschaftliche Netzwerke bewertet werden.

2.3 Urbanität als Produktion von Raum

Auf der Basis der Marx'schen Grundrententheorie vertieft David Harvey (1989) die Theorie und entwickelt das Konzept eines eigenständigen, sekundären Kreislaufs innerhalb des Kapitalverwertungsprozesses, der sich auf die Bodennutzung und die bebaute Umwelt bezieht. Dem liegt die Überlegung zugrunde, dass sich aufgrund des Einbezugs von Grund und Bo-

den in den Warenkreislauf (über die Grundrente) der Charakter von Boden und der davon abhängigen gebauten Umwelt ändert. Ebenso wie bei anderen Gütern und Dienstleistungen auch findet eine Ablösung von einer vorrangig dem Gebrauch (als Wohn- und Wirtschaftsstandort) dienenden Nutzung zugunsten eines eigenständigen Verwertungsprozesses statt. Die Ausdehnung des primären Kapitalkreislaufs der Produktion beweglicher Güter auf die Investition in Grund, Boden, Bauten und in die sich daraus ableitenden Wirtschaftsbranchen wird als Folge einer "Überakkumulation" im primären Kapitalkreislauf erklärt, so dass vorhandenes Kapital nicht mehr die erwarteten Gewinne bringt. Diese Position lässt sich in der Weise weiterdenken, dass Raum *produziert* werden kann und diese *Produktion von Raum* sowohl für die direkt investierenden Anleger lukrativ ist, als auch für die Nutzergruppen, die den so konstruierten Raum als Dienstleistung in Anspruch nehmen, indem sie dessen Besonderheiten, Einzigartigkeiten und Image kommerziell nutzen. Im konkreten Fall der Stadt produzieren die lokalen Akteure über die durch sie vermittelten sozialen und kulturellen Beziehungen 'Urbanität' und informelle Netze, die zwar kaum zu quantifizieren sind (und deshalb zunächst "untradable" scheinen), die aber prinzipiell bewertbar sind. Dies ist die Position von Henri Lefèbvre (1972, 1991); damit ist eine radikale Kritik verbunden an Theorien, die der Verteilung von Stadt und Land und der Verteilung der Bevölkerung in der Stadt ökonomistisch oder biologistisch objektivierbare Ursachen zugrunde legen. Die Position ist zugleich auch eine Kritik an den Theorien, die Erfolg oder Misserfolg von Städten und Regionen lediglich als Ergebnis kultureller und Lebensstil-Unterschiede sehen und dies als individuelle, nicht gesellschaftlich zurückgebundene Handlungsweise interpretieren.

Standortvor- und -nachteile sind immer weniger von der physischen Infrastrukturausstattung abhängig, weil Investitions- und Desinvestitionsentscheidungen rascher und flexibler gefasst werden und tendenziell entankert worden sind⁷. Für einige Städte bestehen deutlich bessere Chancen, sowohl was den Erhalt bestehender Branchen betrifft wie auch den Wechsel von Leitbranchen. Im Rückgriff auf Lefèbvre's Produktion von Raum (1991) lassen sich solche Standortbedingungen über die in einer bestimmten Stadtregion vorhandenen Akteurbeziehungen erklären. Indikator hierfür sind Leitbilder, Unternehmenskulturen oder nach aussen ausstrahlendes Image. Das Ensemble dieser regionalen Beziehungen wird als *regionale Regulation* bezeichnet (SCHMID, 1998).

Diese Thematik ist für die Alpenstädte deshalb von grosser Bedeutung, weil durch den agrarischen und industriellen Strukturwandel in den Alpen eine Weiterentwicklung und Neuausrichtung der Funktionen und wirtschaftlichen Aktivitäten der Städte notwendig wird. Es bedeutet daher eine entscheidende Veränderung der Rahmenbedingungen für die künftigen Möglichkeiten der Städte, wenn 'Urbanität' ökonomischen Logiken unterliegt und dadurch prinzipiell auch steuerbar wird. In der Folge ist zu erwarten, dass die Ausdifferenzierung städtischer, periurbaner und ländlicher Flächen zunimmt und dadurch auch eine stärkere Hierarchisierung der Alpenstädte erfolgt.

2.4 Persistenz ländlicher Zonen in Abgrenzung zu urbanen Zonen

Die Städte der Alpen mit ihrem in die Urbanisationsprozesse einbezogenen Umland definieren sich im Vergleich zu den ausseralpinen Städten. Sie stehen aber auch in Beziehung zu einem Hinterland, das bisher in die Urbanisationsprozesse nicht oder nur schwach einbezogen ist. Theoretisch ist zu erörtern, inwieweit dieses Hinterland eine eigene Kategorie darstellt und wodurch diese Beziehung aktuell gekennzeichnet ist.

Die Aussagekraft des Begriffes 'ländlicher Raum' wird im Alpenraum angesichts

- der verglichen mit anderen Gebirgsräumen dichten Besiedelung und guten Erreichbarkeit,
- des nahezu ubiquitären Zuganges zu globalen Kommunikationsmöglichkeiten,

⁷ Beispiel hierfür ist die Kreditvergabepraxis der Schweizer Grossbank Credit Suisse für Bauinvestitionen, die seit kurzem neben der Prüfung der Geschäftsdaten des Investors auch ein Standort-ranking der in Frage kommenden Region oder Stadt umfasst.

- des Rückgangs der Landwirtschaft als strukturierende Wirtschaftstätigkeit eines ländlichen Raumes und
- der Angleichung der Konsum- und Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Umland (HOLZINGER, 1996)

inzwischen in Frage gestellt. Kritiker verweisen weiter auf den Mythos des Ländlichen, der oft bezeichnenderweise von städtischer Seite angeführt wird, und argumentieren mit dem Einflussverlust traditioneller ländlicher Eigenschaften und Werte auf gesellschaftliche Innovationsprozesse. Wenn Henri Lefèbvre die Urbanisierung als die "Revolution des Städtischen" bezeichnet und die Hypothese der "vollständigen Verstädterung der Gesellschaft" postuliert (LEFEBVRE, 1972: 7) sowie angesichts der Bedingungen eines nahezu vollständigen Warenaustauschs von Gütern, Kultur und Information (der prinzipiell global stattfindet), kann argumentiert werden, dass diese Unterscheidung obsolet geworden ist. Wenn hier dennoch an dem Begriff 'ländlicher Raum' festgehalten wird, so geschieht das aus folgenden Gründen:

Informationsgefälle und Ungleichzeitigkeit der Entwicklung

- Flächenhafte Verbreitung städtischer Lebensstile, die von soziologischer Seite als Kriterium angeführt wird, bedeutet nicht, dass diese Übernahme überall erfolgt. Prinzipiell gleiche Zugangsmöglichkeiten zu weltweiten Informationen bedeuten nicht, dass jeder und jede diese Informationen auch nutzen kann. Es gibt Konsummuster und Lebensstile, die es nur in der Stadt gibt und die selbst in den angrenzenden periurbanen Raum erst dann diffundieren, wenn sie ihre Bedeutung in der Stadt verloren haben.
- Selbst wenn die dominierenden Prozesse heutiger Gesellschaften in der Urbanisierung bestehen, bedeutet das nicht, dass es dabei keine Verzögerungen gäbe. Regionen können sich zumindest vorübergehend einer solchen Entwicklung entziehen. Nichtstädtische Lebensformen erhalten sich z.T. über einen langen Zeitraum. Sie wirken dadurch sowohl bremsend-konservativ, als auch (durch Erhalt von Andersartigkeit) langfristig potentiell innovativ. Der zeitversetzte Verlauf verhindert auch eine regionale Uniformität.

Internationale Typologien und Terminologien des ländlichen Raumes

Im internationalen Rahmen wird der Begriff des *ländlichen Raumes* zu Analyse Zwecken und zur Anwendung spezifischer Regionalpolitiken verwendet:

- Von der OECD (1994) werden 150 Einwohnern/km² als Schwellenwert für eine dünne Besiedelung und in der Folge davon eine Klassifizierung des ländlichen Raumes abgeleitet. Bei dieser Berechnung zählt auch der Grossteil der Alpengemeinden zum ländlichen Raum (BÄTZING/BOLLIGER/PERLIK, 1996). Ebenso geht das EUREK-Konzept (EU, 1999a) von einem von städtischen Regionen unterscheidbaren ländlichen Raum aus.
- Frankreich hat mit der Abkehr von der ZPIU-Zonierung⁸ zugunsten der CNRS-Methode (vgl. Kap. 6) auch eine stärkere Aussagekraft der Abgrenzung städtischer und ländlicher Zonen beabsichtigt. Die DATAR verwendet vier Typen ländlicher Regionen. Es werden Entsiedlungszonen, diversifizierende Zonen, Intensivlandwirtschaftszonen und periurbane Zonen unterschieden (LE MONDE, 19.10.99). Ländliche Zentren werden nach dem zentralörtlichen Prinzip behandelt (Inventarisierung von Ausstattungen, AGRESTE/DATAR/INSEE, 1998). BLANC/LAGRIFFOUL (1996) verwenden für die Analyse ländlicher Arbeitsmärkte eine Abgrenzung mit den Kategorien "rural profond" und "rural sous influence urbaine". Zum "rural profond" zählen auch Kleinzentren unter 10'000 Einwohnern.

⁸ ZPIU: Zone de peuplement industriel ou urbain – Abgrenzung der städtischen Zonen bis 1996 anhand einer Bevölkerungsmindestgrösse (2'000 Einwohner) und einer Kombination aus Bevölkerungszahl, Pendler- und Agrarquote.

- Bei der Typisierung des Alpenraumes mit Hilfe kommunaler und regionaler Entwicklungstypen (BÄTZING UND MITARBEITER, 1993; BÄTZING/MESSERLI/PERLIK, 1995) wird der Begriff der ländlichen Region synonym mit dem Begriff der nicht zentrendominierten Region verwendet. Diese, für die spezifischen Verhältnissen der Alpen entwickelten Regionstypen lassen sich (mit Ausnahme des Typs der grossflächigen Intensivlandwirtschaft) gut mit der von der DATAR entwickelten Klassifikation vergleichen.

Solange regionale Gefälle in Fragen der Information und der Wertschöpfung existieren – und vieles spricht dafür, dass dieses Gefälle sich mittelfristig eher verstärkt als abnimmt – ist es gerechtfertigt, qualitative Unterschiede zwischen Zonen unterschiedlicher Nutzungsintensität und unterschiedlicher Wertschöpfung zu machen. Deshalb wird hier der Begriff städtisch – ländlich nicht grundsätzlich in Frage gestellt, auch wenn klar ist, dass sich sowohl das 'Städtische' wie das 'Ländliche' massiv gewandelt haben und dieser Umbruch weitergeht (PEZZINI, 2001). Insbesondere muss zusätzlich der Begriff der *Periurbanisierung* eingeführt werden, ohne den das Städtische nicht mehr denkbar ist (SCHULER, 1985). Neben den städtischen und periurbanen Zonen müsste für den Alpenraum noch die Kategorie einer touristischen Verstädterung abgegrenzt werden, die Gemeinden unterhalb der Stadtebene aber mit Teilaspekten städtischer Problematik umfasst. Die betreffenden Gemeinden haben in der Regel Einwohnerzahlen unterhalb der Stadtgrösse, sind aber saisonal aufgrund ihrer Bettenzahl (mit z.T. 20'000 Gästebetten) und Infrastruktur in Teilbereichen Städte. Sie unterscheiden sich auch von den übrigen ländlichen Gemeinden, so dass sie nicht ohne weiteres zum ländlichen Raum gezählt werden können.

Ländliche Gemeinden und ländliche Zone

Für die empirischen Untersuchungen im Rahmen der Arbeit ergibt sich daraus die Situation, dass eine datenmässige Trennung zwischen Städten mit ihren periurbanen Gemeinden und einer nichtstädtischen Zone sinnvoll ist. Für eine weitergehende Beurteilung der ländlichen Zone (deren Strukturentwicklung im Prinzip im Rahmen der Arbeiten zu den regionalen Entwicklungstypen aufgearbeitet wurde und nicht Thema der vorliegenden Untersuchung ist) müsste allerdings die touristische Urbanisierung unterhalb der Stadtebene (vorwiegend Gemeinden zwischen 5'000 und 10'000 Einwohnern) differenziert analysiert werden. Insofern kann der Begriff 'ländlicher Raum' an dieser Stelle nur eingeschränkt verwendet werden.

2.5 Fazit

Für die Alpenstädte sind von den Stadtentwicklungstheorien vor allem die Arbeiten von Bedeutung, die sich mit dem Verhältnis zwischen der begrenzten lokalen Funktion für das Umland im Rahmen eines regionalen Städtesystems (zentralörtliche Versorgungsfunktion) und den Aussenbeziehungen, die Städte wahrnehmen (Netzwerkfunktion), beschäftigen. In der historischen Entwicklung waren es die Aussenbeziehungen in der einfachsten Form der Arbeitsteilung zwischen Stadt und Land, die den Städten zu einem Bedeutungsüberschuss verhelfen, den sie in der Folge wirtschaftlich und politisch verteidigen konnten. Jedoch war historisch die Dominanz der Städte gegenüber dem Umland nicht zu jeder Zeit gegeben und das in Europa oszillierende Verhältnis zwischen Stadt und Land hat massgeblich die soziale, kulturelle und ökonomische Entwicklung geprägt. Weil hier davon ausgegangen wird, dass Städte prinzipiell sowohl den Aspekt der Versorgung wie den Aspekt der Städtekonkurrenz beinhalten, sind die diesbezüglichen Theorien nur scheinbar gegensätzlich. Allerdings setzt die Sichtweise einer Komplementarität voraus, dass das Verhältnis zwischen beiden Positionen analysiert wird. Für die Alpenstädte stellt sich die Frage, ob ihre Aufgabe in erster Linie

als Zentraler Ort für ein dünn besiedeltes Umland zu verstehen ist oder ob sie trotz ihrer geringen Grösse in stärkerem Masse auch überregionale Aufgaben wahrnehmen.

Im Zuge wirtschaftlichen Strukturwandels mit Zunahme weltweiter Arbeitsteilung und Veränderungen in der europäischen Städte- und Regionalhierarchie verändern sich die Anforderungen an Städte. Dies führt sowohl dazu, dass Städte aktiv ihre Aussenbeziehungen verstärken, als auch, dass der politische Regulationsrahmen eines Städtesystems an Bedeutung verliert. Es können sich daher zunehmend auch kleinere Städte über ihre internationalen Netzwerkbeziehungen positionieren, die sie durch Spezialisierung ihrer Produktion für immer grössere Reichweiten eingehen. Der Netzwerkaspekt gewinnt dabei gegenüber der lokalen Versorgung an Bedeutung. Für die aktuelle Entwicklung der Alpenstädte spielt deshalb die Frage eine Rolle, ob sie sich nach wie vor auf ihre Aufgabe zur Sicherstellung der Bedürfnisse des Umlandes konzentrieren oder ob sie sich inzwischen von dieser Funktion für das Umland gelöst haben und vor allem in überregionalen Netzwerken tätig sind. Im Rahmen der Untersuchung wird sich diese Frage nicht vollständig klären lassen, da hierzu vertiefte Einzelfalluntersuchungen durchgeführt werden müssten. Es sollten aber anhand der Wirtschaftsstruktur Aussagen über eher regional ausgerichtete öffentliche Aufgaben oder eher europäisch-global ausgerichtete Wirtschaftstätigkeiten getroffen werden können.

3 Alpen im Raster von Regionalentwicklungstheorien

Traditionelle Regionalwirtschaftstheorien gehen davon aus, dass sich regionale Disparitäten über den Markt ausgleichen (neoklassisch) bzw. durch Investitionstätigkeiten des Staates ausgeglichen werden können (postkeynesianisch, zentralörtliches Planungskonzept). Verschiedene neue regionalwirtschaftliche Theorien betonen demgegenüber die Bedeutung einer von Kooperation und Konkurrenz gleichermaßen geprägten netzwerkartigen Zusammenarbeit der lokalen Akteure.

3.1 Neuere Regionalentwicklungstheorien – Ausgangspunkte

Im Gegensatz zu den Entwicklungskonzepten der sogenannten endogenen Regionalentwicklung der 1980er Jahre, die vor allem aus der Auseinandersetzung mit dem ländlich-touristischen Raum entstanden sind, hatten die neueren Forschungsansätze wie sie derzeit in der Wirtschaftsgeographie und der Regionalökonomie diskutiert werden, ihren räumlichen Ausgangspunkt in peripheren Regionen mit handwerklicher Tradition und kleinbetrieblich organisierten Industrieunternehmen. Diese gerieten ins fachwissenschaftliche Interesse, weil in ihnen, im Gegensatz zu den altindustrialisierten Regionen Europas, die industrielle Entwicklung in den 1980er Jahren nicht abbrach sondern einen Aufschwung nahm und dadurch das regionale Bedeutungsgefüge auf nationaler Ebene dauerhaft verschob.

Die Konzepte der endogenen Regionalentwicklung in den 1980er Jahren wurden anhand der Analyse eines Zentren-Peripherie-Gefälles zwischen Metropolregionen und ländlichem Raum entwickelt. Die Konzepte erwiesen sich jedoch nicht als stark genug, um eine flächenhafte Aufwertung der ländlichen Regionen allein aufgrund ihrer bestehenden Schwerpunkte zu erzielen und dadurch ein Gegengewicht gegen globale Entwicklungstrends bilden zu können. Die ländlich-touristischen Regionen haben aus eigener Kraft keinen eigenen wirtschaftlichen Schutz aufbauen können, mit dem eine kohärente spezifische Regionalentwicklung allein aus dem eigenen regionalen Erfahrungshintergrund möglich gewesen wäre. Zum andern wurde dieses Entwicklungskonzept zur Propagierung von realitätsfremden und rückwärtsgewandten Autarkievorstellungen missbraucht und geriet dadurch in Verruf⁹. Ein Entwicklungsgefälle zwischen wirtschaftsstarken und wirtschaftsschwachen Regionen besteht nach wie vor; dieses Gefälle äussert sich heute aber viel kleinräumiger und weniger deutlich.

Die Mobilität von Arbeitskräften, Waren- und Kapitalflüssen ist in den letzten Jahrzehnten sprunghaft gestiegen (Globalisierungsphänomene). Dies hat in bestimmten Industrien und Regionen zu einer krisenhaften Entwicklung geführt. Die Beobachtung, dass trotz krisenhafter Entwicklung einige industriell ausgerichtete Regionen in hochentwickelten europäischen Ländern besser dieser Entwicklung widerstehen konnten als andere, gab Anlass zu Forschungsprojekten, die klären sollten, warum dies so ist. Eines der ersten Programme wurde von den Forschern und Forscherinnen der GREMI (Groupe de recherche européennes sur les milieux innovateurs) durchgeführt. Das GREMI-Programm der 1980er Jahre basiert auf Fallstudien, die in Regionen durchgeführt wurden, die im nationalen Rahmen während des industriellen Höhepunkts nur eine schwache oder mittelmässige Position eingenommen hatten, deren Wirtschaftsaktivitäten aber seitdem in ihrer relativen Bedeutung erheblich gestiegen waren. Die Untersuchungen waren vor allem qualitativ auf Interviewbasis angelegt und hatten zum Ziel, die intraregionalen Beziehungsnetze umfassend zu analysieren. Dabei wurde im Kern auf die Theorie der industriellen Distrikte von Alfred Marshall (1896) zurückgegriffen.

Mit der ersten Ölkrise 1973 endete eine 30jährige nahezu ununterbrochene Wachstumsphase in Europa, ohne dass es davor und danach zu einem Zusammenbruch des privatwirt-

⁹ Vgl. das Editorial der Revue de Géographie Alpine n° 1/2000. Bernard Debarbieux ortet hier, angesichts der aktuellen politischen Entwicklung in Österreich, einen erhöhten Forschungsbedarf bezüglich isolationistischer bzw. xenophober Strömungen im Alpenraum. In diesem Zusammenhang erwähnenswert sind ebenfalls die regionalistisch-separatistischen Argumentationslinien der politischen Organisatoren des 'Transitforums' in Österreich gegen den Transitverkehr auf der Brenner-Route.

schaftlichen Wirtschaftssystems gekommen wäre. Allerdings bedeutete dieses Ereignis eine Zäsur, die Ausgangspunkt einer neuen Dynamik wurde, in deren Verlauf der Umbau der traditionellen Industriebranchen und eine neue Qualität der interbetrieblichen und interregionalen Arbeitsteilung stand. Diese Veränderungen in Produktion und Produktionsorganisation wurde als Paradigmenwechsel vom Fordismus mit vorherrschender Massengüterproduktion zum Nachfordismus (oder Postfordismus) mit flexibler, spezialisierter Produktion gedeutet und ist heute weitgehend unbestritten.

Theoretisch bauen die neuen Forschungsansätze einerseits auf der politischen Ökonomie (Karl Marx) auf; sie gehen darüber hinaus, indem sie Determinismen ablehnen und die Möglichkeit verschiedener Entwicklungspfade konstatieren. Andererseits basieren die Ansätze auf der neoklassischen Volkswirtschaftslehre; sie gehen darüber hinaus, indem sie die Bedeutung einer rein auf Faktorkosten basierenden Wirtschaftsentwicklung (mit dem Idealbild des homo oeconomicus) mehr oder weniger stark relativieren und die besondere Bedeutung regionaler Bindungen anerkennen. Weitere wichtige allgemeine ökonomische sind:

- Agglomerationsvorteile industrieller Distrikte (Alfred Marshall),
- Theorien der langen Wellen und Produktzyklen (Nikolai Kondratieff, Joseph Schumpeter),
- Transaktionskostenansatz (Ronald Coase),
- Neue Wettbewerbstheorie (Michael Porter),
- Neue Handelstheorie (Paul Krugman).

3.2 Kurzvorstellung der neueren Forschungsansätze

Neue Wettbewerbstheorie ("Cluster-Ansatz")

Der wettbewerbsorientierte Ansatz von Porter isoliert vier Bestimmungsfaktoren, die für die Durchsetzung branchenspezifischer Produktionssysteme in einem Land (und davon abgeleitet in einer Region) verantwortlich sind: Faktorbedingungen, Nachfragebedingungen, Branchenumfeld (Zulieferer) sowie Wettbewerbsverhalten der regionalen Akteure. Diese vier Bestimmungsfaktoren stellen eine Kombination bestehender ökonomischer Theorien dar. Der Cluster-Ansatz gewinnt seine Bedeutung aus der gegenseitigen Beeinflussung der vier Bestimmungsfaktoren, die in ihrem Zusammenwirken stimulierend wirken. Im Idealfall resultieren auf regionaler Ebene Unternehmen, die aufgrund räumlicher Nähe durch anspruchsvolle Kunden, eine Vielzahl von Zulieferunternehmen und homogene regionale Geschäftspraktiken zu Produktinnovationen fähig sind und über hohe Gewinnmargen zu hohen Wohlfahrtsgewinnen auf nationaler bzw. regionaler Ebene beitragen. Für die Regionalentwicklung bedeutet dies, dass für jede Branche eigene Bedingungen und Vorteile gelten, so dass prinzipiell jede Region mit einer ihr eigenen "Branchenausstattung" Wettbewerbsvorteile erzielen kann. Diese dienen als Erklärung für den beobachteten Bedeutungsgewinn bisher unbedeutender Branchen und Regionen. In der Konsequenz bedeutet der Cluster-Ansatz, dass wirtschaftlich schwächere Regionen, die aufgrund geringer Bevölkerung, schlechterer Infrastrukturausstattung oder geringer Unternehmenszahl nicht in allen Branchen die Voraussetzungen für Wettbewerbsvorteile erfüllen, durch Spezialisierung auf bestimmte Cluster versuchen sollen, regionales Wachstum zu erzielen. In der Praxis impliziert dies, dass bei der wirtschaftlichen Förderung von Unternehmen und bei Ansiedlungsbemühungen zwischen wertschöpfungsstärkeren und wertschöpfungsschwächeren Branchen selektioniert wird und dass der Exportanteil der in der Region produzierten Güter und Dienstleistungen zunimmt.

Nicht geklärt ist mit diesem Ansatz, wodurch Clusterbildungen entstehen und wie das ideale Verhältnis von regionaler Kooperation und Konkurrenz zustandekommt, denn nicht in allen Regionen mit einer Konzentration bestimmter Branchen werden durch enge Kooperation Synergien und damit Wettbewerbsvorteile erzeugt. Der verstärkende Effekt des Zusammenwirkens der vier einzelnen Bestimmungsfaktoren wird durch den Ansatz der GREMI und der weiterentwickelten Netzwerkansätze tiefergehend untersucht als durch den Cluster-Ansatz und beschränkt sich nicht auf die Netzwerke der wirtschaftlichen Akteure. Nicht aus der Welt räumen kann (und will) die Neue Wettbewerbstheorie zudem das Problem intraregionaler Wohlfahrtsunterschiede, z.B. zwischen metropolitanen Agglomerationen und dünn besiedeltem Hinterland. Hauptvertreter: Michael Porter (1991).

Neue Handelstheorie

Die *Neue Handelstheorie* erklärt den intra-industriellen Handel und die Zunahme der Spezialisierung in Produktionssystemen. Entgegen der neoklassischen Theorie findet Handel nicht nur aufgrund von

komparativen Kostenvorteilen statt, sondern auch unter gleichen Faktorbedingungen. Grundlage hierfür sind unvollständige Konkurrenz und geänderte Nachfragestrukturen. Unvollständige Konkurrenz entsteht z.B., wenn die Zahl direkt miteinander konkurrierender Produkte abnimmt, was unter anderem dann passiert, wenn Produkte immer stärker ausdifferenziert werden, so dass sie mit unterschiedlichen Eigenschaften unterschiedliche Märkte bedienen. Gleichzeitig nimmt die Spezialisierung auch durch eine Änderung der Nachfrage zu (siehe Wettbewerbsansatz von Porter). Beide Prozesse steigern über die Ausweitung der Handelstätigkeit die Stückzahlen eines einzelnen Produkts und führen darüber zur Realisierung von Skalenerträgen. Unter regionalwirtschaftlichem Aspekt ist dies z.B. wichtig bei der Ausdifferenzierung eines touristischen Angebots. Hauptvertreter: Paul Krugman (1991).

Innovative oder kreative Milieus ("Milieu-Ansatz")

Der Forschungsansatz der GREMI-Wissenschaftler beruht vor allem auf qualitativen Untersuchungen in den Teilen Italiens, die weder die typische Industrialisierung des 20. Jahrhunderts durchlaufen hatten ("triangolo" Mailand-Turin-Genua) noch agrarisch-ländlich verblieben waren (Mezzogiorno). Dieser Teil Italiens, der seither als "Drittes Italien" bezeichnet wird, reicht von der östlichen Lombardei bis zur Toskana und ist wirtschaftlich durch eine Vielzahl kleiner und mittlerer Unternehmen strukturiert, die Teil regionaler Wertschöpfungsketten darstellen, d.h. innerhalb der Region einen grossen Teil ihrer Zulieferer-Kunden-Beziehungen abwickeln und aufgrund ihrer hohen Spezialisierung für einen internationalen Markt arbeiten. Basis des Konzepts der innovativen Milieus bildet die Unterscheidung von ortsabhängigen lokalen Netzwerken und distanzunabhängigen funktionalen Netzwerken, die beide im idealtypischen Fall der industriellen Distrikte einen hohen Deckungsgrad erreichen. Der Vorteil der räumlichen Nähe besteht dabei nicht in der Überwindung der physischen Distanz, sondern im vereinfachten Zugang und Austausch von Informationen aufgrund gemeinsam geteilter Normen und Werte, Geschäftspraktiken und gegenseitigem Vertrauen zwischen den regionalen Akteuren. Hauptvertreter: Philippe Ayalot (1986), Roberto Camagni (1998), Denis Maillat (1998a).

Die Zahl der Fallstudien mit dem Ziel einer Weiterentwicklung des GREMI-Ansatzes ist inzwischen nicht mehr zu überblicken. Für eine jüngere Generation von Forschern und Forscherinnen des Milieuansatzes steht Martina Fromhold-Eisebith. Sie verbindet die Ansätze der "innovativen Milieus" mit der "Lernenden Region" zum Begriff des "kreativen Milieus". Der Vorwurf gegenüber den verschiedenen Spielarten der Milieuansätze besteht darin, dass sie die Bedingungen der Entwicklung zu einer innovativen Region ebenso wenig beschreiben und erklären können wie den Verlust an Innovationskraft in ehemals innovativen Regionen ("ein Milieu ist innovativ, weil es innovativ ist", so der Vorwurf von Michael Storper sinngemäss). Die Ursachen für diesen Mangel werden darin gesehen, dass die auf einer Vielzahl von Fallstudien beruhenden Befunde generalisiert werden und dabei wenig theoriegeleitet sind. Im Blick verbleiben damit die erfolgreichen Beispiele des "Dritten Italiens", während die nicht erfolgreichen Regionen ausgeblendet werden.

Konzept der 'lernenden Region' (learning regions)

Das Konzept der 'lernenden Region' geht davon aus, dass bei Konfliktregelungen von Interessengegensätzen grundsätzlich zwei Möglichkeiten bestehen: die Austrittslösung ("exit") und die Verhandlungslösung ("voice"). Je nach Situation bieten das Fluchtverhalten oder das Verhandeln die bessere Lösung. Verhandeln ist dann die bessere Lösung, wenn bestehende (im gegebenen Fall regionale) Bindungen stark sind und die ansässigen Produktionssysteme dadurch Vorteile erzielen. Das Setzen auf die Verhandlungslösung verstärkt die bestehenden Bindungen. Es erfordert jedoch zum einen die ständige Weiterentwicklung und Anpassung geübter Praktiken an sich ändernde, in der Regel von aussen kommende Anforderungen und gleichzeitig die Erhaltung des in der Region im Laufe der historischen Entwicklung angehäuften Wissens, und zwar sowohl des kodifizierten Wissens (codified knowledge) wie des nicht kodifizierten Wissens (tacit knowledge). Dieses informelle Wissen betrifft sowohl die Kenntnis handwerklicher oder technologischer Verfahren als auch Werte, Normen und Geschäftspraktiken. Im Idealfall diffundiert das spezifisch in der Region entwickelte Wissen innerhalb der Region zwischen den Unternehmen, wird jedoch innerhalb der Region gehalten und ist dadurch an anderen Orten nicht kopierbar. Das Konzept geht deshalb deutlich über den einfachen Appell an eine zusätzliche Bildungsoffensive (im Sinne zusätzlicher Schulen) hinaus. Allerdings sind darin auch die Anforderungen an einen überdurchschnittlichen Ausbildungsstand und an das Vorhandensein entsprechender Ausbildungsstätten in der Region enthalten. Hauptvertreter: Kevin Morgan (1997).

Transaktionskostentheorie

In der fordistischen Phase erfolgte im Idealfall die komplette Fertigungstiefe und -breite unter einheitlicher Organisation in einem einzigen Unternehmen (vertikale und horizontale Integration). Auch wenn

einzelne Fertigungsstufen teurer arbeiteten als externe Unternehmen, so resultierte doch für das gegebene Unternehmen ein Vorteil. Dieser bestand im Einsparen von Kosten, die durch das regelmässige Aushandeln zugekaufter Produkte entstehen (Transaktionskosten). Unter den Bedingungen reduzierter Transportkosten und der Herausbildung spezialisierter Unternehmen für einzelne Fertigungsstufen bietet unter Umständen eine Lösung Vorteile, bei der die Beziehungen zu einzelnen Fertigungsstufen ausgelagert und von Fall zu Fall per Kontrakt ausgehandelt werden. Dies ist das Original der Transaktionskostentheorie, womit Auslagerungen von Betriebsteilen ökonomisch erklärt werden können. Hauptvertreter hiervon ist Ronald Coase (COASE, 1987).

Die Transaktionskostentheorie lässt sich in der Weise weiter denken, dass neben den direkt erfassbaren Geschäftsbeziehungen auch die nicht direkt erfassbaren Beziehungen von Akteuren innerhalb einer Region eine Rolle spielen. Ein grosser Teil dieser Beziehungen ist informell und eine Erhebung unter Kostengesichtspunkten nicht möglich oder nicht beabsichtigt. Klar ist nur, dass sie den regionalen Akteuren Vorteile bringen. In diesem Zusammenhang wird von "untradable interdependencies" gesprochen. Diese Forschungsrichtung wird hier als erweiterter Transaktionskostenansatz bezeichnet. Hauptvertreter: Michael Storper (STORPER, 1995).

Institutionelle Dichte ("Institutionen Ansatz")

Der Institutionen-Ansatz erklärt Innovationsfähigkeit und Bedeutungssteigerung bzw. Bedeutungsverlust von Regionen aus der Qualität ihrer Netzwerkbindungen, die sich in der Qualität der Zusammenarbeit der Akteure und der Institutionen äussert. Diese hängen in hohem Mass von der Qualität institutioneller Einrichtungen und Assoziationen ab. Neu ist hierbei das Gewicht, welches den nicht ökonomischen Akteuren zugemessen wird. In der Neuen Wettbewerbstheorie wird dies weitgehend vernachlässigt und im GREMI-Ansatz kommt es auch nur sehr unspezifisch zur Geltung. Gemäss dem Institutionen-Ansatz drückt sich die Stärke einer Region in der Stärke ihrer "institutional thickness" aus, d.h. letztlich in klassischen Agglomerationsvorteilen. Die Vertreter dieses Ansatzes gehen insofern auf Distanz zum Milieu-Ansatz der GREMI, als sie frühzeitig kritisiert haben, dass die Konzepte der industriellen Distrikte zur Doktrin erhoben würden, obwohl sie kein Rezept zur Sicherung regionaler Kohäsion darstellen. Auch das Konzept der industriellen Distrikte verhindere nicht, dass ein ruinöser Wettbewerb unter den Regionen stattfindet. Eine gewisse Verbindung besteht zum evolutionsökonomischen Ansatz, wie er von Gernot Grabher vertreten wird. Hauptvertreter: Ash Amin, Nigel Thrift, Kevin Robins (AMIN/THRIFT, 1994; AMIN/ROBINS, 1992).

Evolutionsökonomie

Die Evolutionsökonomie erklärt das Phänomen, dass sich auch über lange Sicht nicht unbedingt die qualitativ besten und kostengünstigsten Produkte durchsetzen. Die Gründe hierfür werden in der schnellen Verbreitung bestimmter Innovationen gesehen, die standardbildend wirken. Beispiele hierfür sind Softwareprodukte, Videostandards oder Verkehrssysteme. Weil mit wachsender Durchdringung dieser Standards die Umstellungs-, Ausbildungs- und Eingewöhnungskosten steigen, wird es zunehmend unmöglich, dass später kommende, bessere Produkte des gleichen Anwendungsgebietes auf dem Markt Fuss fassen können. Dies geschieht erst, wenn sich die Anwendungsmöglichkeiten einer Produktinnovation bedeutend verändern. Auf diese Weise setzen sich auf dem Markt und im Gebrauch Produkte durch und konstituieren einen bestimmten Entwicklungspfad, von dem aus die Weiterentwicklung erfolgt. Deshalb besteht einerseits ein Spektrum neuer Entwicklungsperspektiven, andererseits sind diese durch die Ausgangsbedingungen bereits wieder eingeschränkt. Gleichbedeutend damit ist, dass bestimmte Entwicklungspfade (trajectories) nicht beschritten werden und bei Weiterentwicklungen auch nicht mehr auf diese Pfade gewechselt werden kann. Eine mögliche Rückentwicklung führt auch nicht mehr an den ursprünglichen Ausgangspunkt zurück. Die Pfadabhängigkeit (path dependancy) wird mit dem Bild der Kanonenkugel verglichen, deren genaue Verlaufsbahn nach dem Start nicht mehr kontrolliert werden kann. Auf die Regionalentwicklung bezogen bedeutet diese Theorie, dass die einmal eingeschlagene Entwicklung (z.B. die touristische Spezialisierung) einer Region so lange eine mögliche und bessere Alternative verhindert, wie das bestimmende Produktionssystem halbwegs erfolgreich ist. Auch diese Position anerkennt grundsätzlich die Möglichkeit von Bedeutungsverschiebungen. Da bei dieser Position aber die Betonung darauf liegt, dass ein einmal eingeschlagener Pfad trendverstärkend wirkt, sind die Voraussetzungen für einen Trendbruch oder eine Trendwende sehr hoch. Ein Trendbruch ist aber dann möglich, wenn bestimmte Produktzyklen enden oder bestimmte Technologien abgelöst werden. Wie immer, wenn sich Gunstfaktoren verschieben, gewinnen die Standorte, die wenig von alten Branchen tangiert waren, oder Standorte, die auf

eine solche rasch und angemessen reagieren¹⁰. Dies spricht für Regionalentwicklungsstrategien, die Monostrukturen vermeiden und dadurch Risiken minimieren. Zugleich ergibt sich daraus die Notwendigkeit, Entwicklungstrends richtig einzuschätzen und nach Möglichkeit zu antizipieren (PUMAIN, 1999: 181). Hauptvertreter: Richard Nelson, Sidney Winter, Brian Arthur (NELSON/ WINTER, 1982; ARTHUR, 1989).

In Europa wurde der evolutorische Ansatz auf die Konstituierung gesellschaftlicher Systeme und die Bildung von Netzwerken in diesen Systemen angewendet. Beispiel hierfür sind die Arbeiten von Gernot Grabher, der die Bedeutung von Redundanzen als stabilisierendes Element von Systemen und Akteurnetzwerken hervorhebt. Er zeigt dies u.a. anhand der Transformationsbedingungen in den ehemaligen Ostblockländern (GRABHER/ STARK, 1997).

Die vorgestellten Ansätze überschneiden sich und sind weiterentwickelt worden. In der Praxis werden sie eklektisch gebraucht. Grundsätzlich lassen sie sich zu drei Kategorien bündeln:

a) Markt- und wettbewerbsbasierte Standorttheorien

Neue Wettbewerbstheorie und *Neue Handelstheorie* haben ihren Ausgangspunkt in einer Analyse der Marktmechanismen. Die Neue Wettbewerbstheorie bezieht räumliche Aspekte ein über die anspruchsvollen Nachfrager, über die Beziehungen zwischen Zulieferern und Abnehmern sowie über die regionalen Wettbewerbsbedingungen (d.h. Werthaltungen). Die Neue Handelstheorie bezieht räumliche Aspekte mit ein über die mögliche regionale Spezialisierung von Angeboten. Ausgangspunkt und Zielsetzung sind bei beiden Theorien die Wettbewerbsaspekte der jeweiligen Leitbranchen. Die Stärke einer Region definiert sich ausschliesslich über ihre ökonomische Stärke. Die vor allem interessierenden Beziehungsnetzwerke auf regionaler Ebene sind deshalb in erster Linie die zwischen den wirtschaftlichen Akteuren. Der Einfluss von Zufällen und staatlicher Tätigkeit wird nicht geleugnet, bleibt aber vergleichsweise gering. Es ist daher nicht verfehlt, diese rein ökonomischen Ansätze von den übrigen Ansätzen abzutrennen und sie, wenn sie als konkrete Regionalentwicklungsstrategien angewandt werden, als ökonomistische Konzepte zu werten.

b) Einfache Netzwerkansätze

Die grosse Bandbreite der verschiedenen Forschungsansätze der *industriellen Distrikte*, der *innovativen (oder kreativen) Milieus* und der *lernenden Region* werden hier (nach BUTZIN, 2000) als eine Kategorie zusammengefasst. Sie stehen für den Beginn der neueren Regionalforschungsansätze, in denen die Interaktion der wirtschaftlichen, aber auch der politischen und kulturellen Akteure einer Region konstituierend für ein System von gemeinsam geteilten Normen, Werten und Kenntnissen wirkt. Das Verdienst dieser Ansätze ist es, die Verbindung direkter ökonomischer Faktoren und regionaler, nicht ausschliesslich ökonomischer Faktoren für die Konstituierung lokaler Produktionssysteme herausgearbeitet zu haben. Eine weiter gehende Definition der Beziehungsnetze und die Analyse ihres innovativen Charakters wurde mit diesen Ansätzen aber noch nicht erreicht. Das Konzept der Lernenden Region bedeutet in dieser Hinsicht einen Fortschritt, stellt aber nur einen Teilaspekt dar. Die Tatsache, dass mit diesen Ansätzen bestimmte Regionstypen nicht befriedigend abgebildet werden können, erfordert eine Weiterführung dieser Ansätze sowohl in die Richtung zusätzlicher quantitativer Belege als auch in Richtung tiefer gehender qualitativer Analysen der regionalen Beziehungsnetze.

c) Erweiterte Netzwerkansätze

Erweiterter Transaktionskosten-Ansatz, *Institutionen-Ansatz* und *Evolutionsökonomie* werden hier unter dem Oberbegriff der erweiterten Netzwerkansätze zusammengefasst. Sie zeichnen sich gegenüber den einfachen Netzwerkansätzen dadurch aus, dass sie über die Konstatierung regionaler Netzwerke als Kriterien für Innovation und Wettbewerbsfähigkeit hinausgehen und die Qualität der Netzwerke näher untersuchen. Hierzu dienen Theorien, die

¹⁰ Referenzbeispiel ist Süddeutschland, das in der Zeit der Industrialisierung die allgemeine Entwicklung abgeschwächt durchlief und heute innerhalb Deutschlands die ökonomischen Spitzenbranchen beherbergt.

sowohl aus der Ökonomie stammen (Transaktionskostenökonomie, Evolutionsökonomie) als auch aus der Organisationssoziologie. Die Regionalforschung wandelt sich an dieser Stelle zur Netzwerkforschung, wo vor allem interessiert, wann Netzwerke innovativen Charakter haben und ab wann sie erstarren ("lock in"). Im Gegensatz zu den markt- und wettbewerbsorientierten Theorien werden dabei Spezialisierungen als eher gefährdend und Redundanzen als risikomindernd bzw. als Innovationspotential gewertet.

3.3 Fazit

Unbestritten ist unter allen Ansätzen, dass die absolute Grösse nicht als entscheidendes Kriterium für die regionale Bedeutung und bestehende Hierarchieverhältnisse nicht als unveränderlich ansehen. Dies bedeutet eine Abkehr von der klassischen Polarisierungstheorie, bei der sich bestehende Disparitäten zwangsläufig verstärken und Trendbrüche nahezu unmöglich sind. Aufgrund der weltweiten wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Verflechtungen lässt sich auch der endogen-/exogen-Gegensatz nicht mehr in der ursprünglichen Weise aufrechterhalten. Beides bedeutet jedoch nicht, dass regionale Disparitäten verschwinden würden. Je nach Regionalentwicklungstheorie bestehen aber erhebliche Unterschiede in der Bewertung dieser Disparitäten und über die Möglichkeiten, sie abzubauen.

Ein Teil der vorgestellten regionalwirtschaftlichen Ansätze betont Chancen und Möglichkeiten wissensbasierter Standortfaktoren und deren Einsatz in Form hoher intraregionaler Kooperation, wobei im Idealfall alle Akteure (einschliesslich Zuwanderer) akzeptiert sind, die sich an die geltenden Spielregeln halten. In diesem Fall ist es zweitrangig, ob die hergestellten Güter und Dienstleistungen Hochtechnologieprodukte sind oder nicht; es interessiert in erster Linie, ob die angebotenen Produkte für die avisierte Zielgruppe die qualitativ besten und spezialisiertesten sind (MASKELL, 1998; PORTER, 1991). Je kleiner die Kundengruppe ist, umso globaler ist der Marktauftritt der entsprechenden Branche. Grosse Bedeutung erhält dabei die Zusammenarbeit zwischen den regionalen Akteuren durch die Vernetzung verschiedener regionaler Wirtschaftstätigkeiten um eine Leitbranche oder einen Leitbetrieb. Wenn eine solche Zusammenarbeit über bestehende Branchengrenzen hinauswächst, werden bestehende Wertschöpfungsketten verlängert; die Herausbildung von Spezialkenntnissen fördert die Kreativität für Produktinnovationen. Auf die Alpenregionen angewendet bedeutet dies, dass sie dann günstige Voraussetzungen haben, wenn sie gute Produkte herstellen und Kommunikationsstrukturen besitzen, die sowohl konzeptionelle Eigenständigkeit als auch Wandlungsfähigkeit beinhalten.

Die Kritiker dieser Einschätzung regionaler Wachstumschancen bemängeln vor allem, dass die als Beleg herangezogenen Beispiele nur die Erfolgsgeschichten zeigen, wo es gelungen ist, durch Nischenprodukte die bestehenden Produktionsstrukturen erfolgreich anzupassen. Dass parallel zu flexiblen Produktionsmodellen gleichzeitig die neo-tayloristische industrielle Massenproduktion weiterbesteht und strukturschwache industrielle Peripherien entstehen, wird zumeist ausgeblendet, worauf BENKO/LIPIETZ (2000b: 11) explizit hinweisen. Ausserdem wird betont, dass die innovationsfördernde regionale Zusammenarbeit nicht für alle Branchen in gleicher Weise gilt. Vor allem traditionelle Branchen sind entweder noch stark vertikal integriert, oder die gesamte Wertschöpfungskette ist von der Region abgehoben und verläuft auf internationaler/globaler Ebene (KAUFMANN/TÖDTLING, 2000; VELTZ, 1998, GRAY/GOLOB/MARKUSEN, 1996). Die These, dass Agglomerationsvorteile nichts von ihrer Bedeutung verloren haben wird durch die Erfahrung gestützt, dass in Krisensituationen die Firmensitze das grösste Mass an Standortsicherheit aufweisen (KRÄTKE, 1999: 68).

Es stellt sich deshalb an dieser Stelle die Frage, ob der prinzipiell mögliche Bedeutungsgewinn (auch für kleinere Regionen) für die Alpen Gültigkeit hat oder ob sich nicht doch bestehende Zentren-Peripheriegefälle aufgrund von Agglomerationsvorteilen verstärken. Für eine Verstärkung bestehender regionaler Disparitäten spricht die These, dass nicht alle Städte in ihrer funktionalen Bedeutung erhalten bleiben werden (PUMAIN, 1999: 177ff.).

4 Regulationsansatz und Nachhaltigkeitskonzept als Bewertungsrahmen für eine nachhaltige Regionalentwicklung

4.1 Der Regulationsansatz als funktionale und normative Analyse- methode zur Bewertung postfordistischer Raumnutzung

Der Regulationsansatz ist als gesellschaftstheoretisches Konzept in der Auseinandersetzung mit dem französischen Strukturalismus entstanden. Konkreter Ausgangspunkt sind die seit den 1970er Jahren beobachtbaren Prozesse des Niedergangs der industriellen Massenproduktion mit einer zunehmenden vertikalen Desintegration und Flexibilisierung der Produktionsprozesse. Gleichzeitig erlebten die altindustrialisierten Regionen Europas einen tiefgreifenden Umstrukturierungsprozess und Bedeutungsverlust, während parallel dazu bestimmte periphere Regionen, die sich den bis dahin vorherrschenden funktionalen Logiken industrieller Massengüterproduktion entzogen hatten, eine wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung erfuhren. Kernpunkt des Interesses war somit die Analyse des Phänomens krisenhafter Gesellschaftsentwicklung bei gleichzeitigen Bedeutungsverschiebungen zugunsten bisher relativ bedeutungsloser Regionen und zugunsten neuer Wertemuster. Theoretisch knüpft der Regulationsansatz an der Marx'schen Gesellschaftsanalyse und den Konzepten des französischen Strukturalismus an. Der Name Regulationsansatz ist als deutsche Übersetzung des französischen Begriffs *école de régulation* missverständlich und wird mit Regulierung verwechselt. Er signalisiert damit fälschlicherweise (Staats-) Interventionismus in seiner post-keynesianischen Prägung oder in der Ostblock-Version. Dies *kann* eine mögliche Form der Regulation in einem Staats- oder Gemeinwesen sein, genauso wie andere, z.B. neoklassische Verteilungskonzepte. Regulation bedeutet in der Konzeption dieses Ansatzes, dass epochen-, regional- und länderabhängig verschiedene Verteilungskonzepte von Macht und Ressourcen zwischen den gesellschaftlichen Akteuren möglich sind.

Als zentrale Kategorie des Regulationsansatzes zur Darstellung des oben angesprochenen Verhältnisses zwischen den gesellschaftlichen Akteuren dient der Begriff des *Regime*. Mit *Akkumulationsregime* werden die organisatorischen und technischen Bedingungen beschrieben, die für die Wertschöpfungsprozesse eines bestimmten Landes bzw. einer bestimmten Region in einer bestimmten Zeitepoche massgebend sind. Die Bandbreite reicht hier von gesamtgesellschaftlichen Erwägungen, welche Risiken eine Gesellschaft zur Verbesserung des Lebensstandards in Kauf nimmt bis zur Übereinkunft der lokalen Akteure, mit welchen Massnahmen eine Stadt ihre Attraktivität längerfristig sichert. Mit *Regulationsregime* werden die Modalitäten beschrieben, mit denen gesellschaftliche Partizipation und Verteilungsfragen zwischen den gesellschaftlichen Gruppen ausgehandelt werden. Dies betrifft die Konstellationen von Klassengegensatz und Klassenkompromiss ebenso wie den Einbezug oder die Ausgrenzung normativer Wertvorstellungen und Wertemuster.

Der Regulationsansatz liefert mit den beiden Kategorien ein Analyseraster gesellschaftlicher Verhältnisse. Sein Verdienst ist die Abkehr von einer ökonomistischen Sichtweise und von teleologischen Determinismen zwangsläufiger Gesellschaftsabfolgen. An die Stelle einer starren Gesellschaftsanalyse nach den Kriterien des *formalen* Besitzes oder Nichtbesitzes an den Produktionsmitteln einer Gesellschaft tritt die Herausarbeitung eines bestimmten Verhältnisses ("*rapport*") zwischen den gesellschaftlichen Institutionen, Akteuren und Werthaltungen. Dieses Verhältnisses beinhaltet Veränderungsdynamik und eine Bandbreite an Veränderungsmöglichkeit, worauf sich explizit der Anspruch auf gestaltendes Eingreifen bezieht (vgl. LIPIETZ, 1999). In diesem Sinne beinhaltet der Regulationsansatz auch eine *normative Komponente*. Für weitere allgemeine Darstellungen wird auf die wichtigsten Originalschriften verwiesen: AGLIETTA (1976); BOYER (1986); LEBORGNE/ LIPIETZ (1990); LIPIETZ (1991); BENKO (1996).

Kasten 1: Veränderungen der Raum- und Nutzungsstrukturen im Postfordismus.

	Fordismus	Postfordismus
Akkumulations-Regime	<i>Gesellschaftliche Arbeitsteilung:</i> zwischen agrarischer und industrieller Produktion. <i>innerbetriebliche Arbeitsteilung:</i> hoch. <i>intrabetriebliche Arbeitsteilung:</i> gering. <i>Horizontale und vertikale Integration:</i> Zentrale Produktionsstätten auf vorwiegend nationaler Ebene.	<i>Gesellschaftliche Arbeitsteilung:</i> zwischen agrarischer, industrieller und Dienstleistungsproduktion. <i>innerbetriebliche Arbeitsteilung:</i> abnehmend. <i>intrabetriebliche Arbeitsteilung:</i> zunehmend. <i>Horizontale und vertikale Desintegration:</i> Dezentrale Produktionsstätten auf globaler Ebene.
Raummuster	<i>Suburbanisierung</i> als graduelle Verschiebung der Stadt-Land-Grenze. <i>Funktionstrennung:</i> kleinräumig. <i>Disparitäten:</i> Bestehenbleiben grossräumiger, weitgehendes Fehlen kleinräumiger Disparitäten.	<i>Periurbanisierung</i> als Auflösung der Stadt-Land-Grenze. <i>Funktionstrennung:</i> grossräumig. <i>Disparitäten:</i> Abnahme grossräumiger, Zunahme kleinräumiger Disparitäten.
Stadt-Land-Verhältnis	<i>Idealbild:</i> Aufhebung des Gegensatzes durch Angleichung der Versorgungsstandards und Industrialisierung der landwirtschaftlichen Produktion. <i>Ergebnis:</i> Entwertung der Landwirtschaftsprodukte verstärkt den Gegensatz.	<i>Idealbild:</i> Wiederaufwertung von Natur- und Kulturlandschaft. <i>Ergebnis:</i> Regionsspezifika und Unverwechselbarkeiten werden produktives, kommerzialisierbares Element.
Konsummuster	Hohe Bedeutung physisch-materieller Güter als industrielles Angebot.	Hohe und steigende Bedeutung von produzierten Symbolen, Image, Wissen und Zugriffskompetenz.
Regulations-regime	Durch Klassenantagonismen und -kompromisse auf nationaler Ebene bestimmte Verteilung des betrieblichen und gesellschaftlichen Mehrprodukts.	Auflösung historischer Antagonismen, individualisiertere Verteilung des betrieblichen und gesellschaftlichen Mehrprodukts.
Bezugsrahmen und beteiligte Akteure	<i>Aushandlungsebene</i> (Arbeits-, Verteilungs- und Partizipationsbedingungen): grossräumig gültige Kollektivregelungen nach Branchenproduktivität. <i>Institutionen:</i> Parteien, Gewerkschaften, Verbände in West- und Ostblock.	<i>Aushandlungsebene:</i> aufgrund individualisierter Verhandlungspositionen nach Betriebsproduktivität. <i>Institutionen:</i> Fundraising, Marketing, Controlling, Lobbying, Beratung als kommerzielle Dienste.
Zentrenhierarchie/ Städtesystem	Hierarchisch abgestuftes System mit definierten Ausstattungskriterien für Zentrale Orte. Durch politische Rahmenbedingungen begrenztes Hierarchiegefälle. Nationalstaat als Referenzebene mit länderspezifisch zentralistischer oder föderalistischer Grundhaltung. Geringe Veränderungsdynamik und Bedeutungsver-schiebung bedingt durch nationale Ausgleichspolitiken.	Aufbrechen der festgelegten Hierarchien und des begrenzten Hierarchiegefälles durch den globalen Netzwerkcharakter neuer Produktionssysteme. Länderübergreifend konstituierte Regionen mit aufgewerteten Steuerungszentren. Hohe Veränderungsdynamik und Bedeutungsver-schiebung über neue Standortvorteile neue Allianzen (Städtenetzwerke, industrielle Distrikte).
Raumregulation	Aushandlung der Entwicklungschancen über staatliche Institutionen der Raumplanung und Raumordnung.	Selbständiger Marktauftritt der Gebietskörperschaften über neue Kooperationen und Konkurrenzen.
Stadt-Land-Verhältnis	<i>Stadt:</i> Begrenzter Städtewettbewerb über Einwohnerwachstum und Aufstieg in definierte Hierarchiestufen. <i>'Land':</i> abzuschaufende Grösse, Industrialisierung der Landwirtschaft, Substituierung durch Massentourismus. <i>Verhältnis:</i> Komplementarität über agrarisch-industriellen Austausch. Umland sichert materielle Versorgung der Städte.	<i>Stadt:</i> Deindustrialisierung und konsequente Kommerzialisierung ihrer formellen und informellen Beziehungssysteme inklusive ihrer Subkultur. "Inszenierung" für Einwohner und Besucher. <i>'Land':</i> z.T. Aufwertung über neue Funktionen (Tourismus, biologische Landwirtschaft, Naturschutz,); andere traditionelle Nutzungen werden entwertet, nicht spektakuläre Landschaften banalisiert. <i>Verhältnis:</i> Komplementarität über konsequente Funktionstrennung und Wertschöpfungsgefälle. Umland stärkt städtische Attraktivität.
Konsummuster	Anspruch auf <i>Demokratisierung</i> der Konsummöglichkeiten und der Zugänglichkeit zu Produktinnovationen.	Aufhebung der Bewirtschaftung entwerteter Produkte, verstärkte <i>Zugangsbeschränkung</i> und Kommerzialisierung von Produktinnovationen.

Entsprechend dem beobachteten Epochenwechsel in den 1970er Jahren verwendet der Regulationsansatz den von Antonio Gramsci in den 1920er Jahren geprägten Begriff des *Fordismus* (GRAMSCI, 1966). Fordismus diente bei Gramsci als Beschreibung der qualitativen Veränderungen im Verhältnis zwischen Kapital und Arbeit und dessen Auswirkungen auf den Arbeits- und Produktionsprozess unter den Bedingungen der industriellen Massengüterproduktion in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in Amerika. In seiner Bedeutung geht der Begriff Fordismus über die (mit dem Begriff Taylorismus verbundene) Zerstückelung des Arbeitsprozesses hinaus und umfasst zusätzlich die mit der gesellschaftlichen Regelung und

Aufrechterhaltung verbundenen Prozesse, Institutionen und Verhältnisse dieser Epoche. Die an den Fordismus anschliessende nach- oder *postfordistische* Epoche ist durch Auflösung der Strukturen der Massengüterproduktion, der damit verbundenen sozio-kulturellen Milieus und der daran gebundenen weitgefassten Kollektivregelungen gekennzeichnet. Diese Auflösung erfolgt zugunsten flexiblerer Akteur-Beziehungen mit einer Verschiebung der Interessengegensätze und weniger klar abgrenzbaren Interessenlagen. Die Konsum- und Wertemuster wandeln sich; ein Ausdruck davon ist die Wahrnehmung und veränderte Bewertung ökologischer Probleme und ein gegenüber dem Fordismus verändertes Mensch-Natur-Verhältnis.

Die Kategorie *Raum* wird in der Konzeption des Regulationsansatzes als materieller Ausdruck der gesellschaftlichen Verhältnisse und der damit verbundenen sozialen Beziehungen verstanden ("l'espace est la dimension matérielle des rapports sociaux" BENKO/LIPIETZ, 2000b: 13). Dementsprechend sind sowohl räumliche als auch wirtschaftsstrukturelle Prozesse Ausdruck von Veränderungen im Akkumulationsregime und im Regulationsregime. In den nachfolgenden Abschnitten werden daher Akkumulationsregime und Regulationsregime und ihre Veränderungen vom Fordismus zum Postfordismus unter raumrelevanten Aspekten vertieft dargestellt. Für die Analyse der Alpenstädte ist dies notwendig, um die zu erwartenden Veränderungen in Urbanisationsprozess und Wirtschaftsstruktur theoretisch einordnen und daraus die Forschungshypothesen konzipieren zu können.

1. Postfordistische Veränderung des Akkumulationsregimes unter funktionalem Aspekt

Zunahme der internationalen Vernetzung

Das fordistische Akkumulationsregime ist durch Massengüterproduktion in vertikal integrierten Produktionsanlagen gekennzeichnet. Im Produktionsprozess findet eine Vernetzung mit anderen Produktionsstätten idealtypischerweise auf konzerninterner Ebene statt. Der Absatz ist internationalisiert. Beim postfordistischen Akkumulationsregime sind diese Strukturen aufgebrochen zugunsten kleinbetrieblich strukturierter, eigenständig wirtschaftender und flexibel aufeinander bezogener Produktionsformen. Neben den Absatzmärkten sind auch die Zulieferbeziehungen international vernetzt, wobei bestimmte Branchen oder Produktgruppen regionale Schwerpunktbildungen erfahren können. Die erstellten Güter und Dienstleistungen sind höher spezialisiert und haben deshalb eine grössere und zunehmend globale Reichweite. Der Regimewechsel findet auf hohem technischen Niveau und einem hohen Grad an Erreichbarkeit, Mobilität und Kommunikationsmöglichkeiten statt. Die räumlich-funktionalen Auswirkungen dieser Entwicklung bestehen in einer Zunahme des Verkehrsvolumens ('just-in-time'-Konzepte) und – sich gegenseitig verstärkend – im Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Von der Einbindung in internationale Netzwerke werden auch kleinerer Städte und nichtmetropolitane Regionen erfasst.

Spezialisierung ist nicht gleichzusetzen mit der Erzeugung von Monostrukturen – mit diesem Begriff verbindet sich in der Regel die Abhängigkeit einer Stadt oder Region von einem einzigen (Gross-) Betrieb der Schwerindustrie und der Massenproduktion. Monostrukturelle Entwicklung gilt für die betreffenden Regionen als typische Fehlentwicklung des Fordismus, wo es den betreffenden Gebietskörperschaften in Wachstumsphasen nicht gelungen ist, ihre Abhängigkeiten von einer Branche oder einem einzigen Unternehmen durch Investitionen in diversifizierende Branchen, kulturelle Einrichtungen, überregional wichtige Infrastruktur etc. abzubauen. Als Beispiele in den Alpen gelten vor allem die Industrieregionen in der Steiermark.

Diese Gefahr soll im Rahmen flexibler Spezialisierung nicht auftreten. Sowohl Begriff wie Inhalt sind an postfordistische Gesellschaftsstrukturen gebunden und unterscheiden sich vom Begriff 'Monostruktur' durch die flexiblere Produktionsstruktur und entsprechende Beziehungen, die die Unternehmen einer Branche zueinander unterhalten und die es erlauben, auch

branchenübergreifende Geschäftsbeziehungen oder Zusammenarbeit mit anderen Geschäftspartnern einzugehen. Dabei handelt es sich in der Regel um kleinere Unternehmungen, die entweder neu gegründet wurden oder Ergebnis von Konzernentflechtungen zugunsten selbständig handelnder Einheiten (horizontale und vertikale Desintegration) sind. Ausgelagerte Einheiten sind anpassungsfähiger (sie können z.B. im Falle einer Krisensituation der Leitbranche ihre Leistungen auch an andere Kunden verkaufen) und sie bedingen (nach einer Übergangsphase) geringere Lohnkosten. Durch Auslagerungen nimmt der Anteil der tertiären Dienste an der Produktion auch statistisch zu. Da die ausgegliederten Betriebsteile höher spezialisiert sind, müssen sie sich ihre Kunden zunehmend international und global suchen. Andererseits können die Auslagerungen auch die regionsinterne Zusammenarbeit vertiefen, sofern die dazu notwendigen Voraussetzungen vorliegen (bestehendes industrielles Milieu, Vorhandensein bestimmter Branchen, Gesamtentwicklungskonzept der Region, systematische Ansiedlungspolitik). Beispiel hierfür ist die Wandlung der Uhrenindustrie zur Mikrotechnologie und Medizinaltechnik im Kanton Neuchâtel (MAILLAT/LECHOT/ANSERMET, 1993: 44-70).

Im Rahmen des industriellen Strukturwandel sehen sich vor allem die kleineren Städte und Regionen gezwungen ihre Neuausrichtung auf bestimmte Leitbranchen zu konzentrieren. Im günstigsten Fall können dabei bestehende Wertschöpfungsketten erhalten und neuen Erfordernissen angepasst werden, so dass eine vollständige Entwertung des in der Region vorhandenen Erfahrungswissens verhindert werden kann¹¹. Abgesehen von den konkreten Arbeitsplatzverlusten besteht das grundsätzliche Problem darin, dass sich die betreffende Stadt oder Region vollständig auf die Bedürfnisse eines Leitbetriebes einlassen muss (in ihrer Wirtschaftsförderung, ihrer gebauten Infrastruktur und ihrer Aussenwirkung). Dies geschieht auf das Risiko hin, dass die strategische Ausrichtung sich auch als falsch erweisen kann, wodurch finanzielle und räumliche Handlungsspielräume aufgebraucht werden und eine nicht mehr gebrauchte Infrastruktur andere Nutzungen verunmöglicht (PUMAIN, 1999: 180f.). In dieser Hinsicht dürfte kein Unterschied zwischen fordistischer Monostruktur und postfordistisch flexibler Spezialisierung bestehen. Die Anforderungen an die Antizipationsfähigkeiten der regionalen Akteure nehmen dabei zu und sind naheliegenderweise höher als in grösseren Städten mit einer diversifizierteren, risikoärmeren Wirtschaftsstruktur.

Neue Standortbewertungen

Seit der Industrialisierung (genauer: seit der Aufhebung der bäuerlichen Allmende und Entstehung eines Bodenmarktes) erfolgt die Raumentwicklung unter Marktgesichtspunkten, gesteuert durch die Höhe der Grundrente. Bereits dem fordistischen Entwicklungsmodell lag daher die Tendenz zugrunde, die minder- oder nichtgenutzten Flächen systematisch zu verkleinern. In der Phase der Industrialisierung hat sich die Raumnutzungskonkurrenz auf die Städte konzentriert (Grundrentengefälle zwischen Fabrikstandort und Mietwohnungen, ENGELS, 1872). Im Fordismus des 20. Jahrhunderts verstärkt sich die Nutzungskonkurrenz zwischen Wohnen und Dienstleistungen (BREDE/KOHAUPT/KUJATH, 1975), woraus Suburbanisierungsprozesse resultieren. Im Postfordismus wird die ökonomische Inwertsetzung von Flächen systematisch auf die unbebauten oder bisher nur extensiv genutzten Zonen ausgedehnt. Dabei spielen zwei Arten von Flächen eine besondere Rolle:

a) Industrielle Brachen und Konversionsviertel: Den fordistischen Leitbildern der Stadtplanung lag der Gedanke zugrunde, Gemengelagen zu entmischen, wobei Expansionsmöglichkeiten für das ansässige Gewerbe, Schutz der Anwohner vor Immissionen und die Ermöglichung höherwertiger Nutzungen in den Kernzonen die Hauptargumente bildeten (analog der Flurbereinigung in der Landwirtschaft). Nachdem leerstehende Fabrikgebäude im Zuge der *gentrification* eine kulturelle Aufwertung erlebt haben, sind sie mit den dazugehöri-

¹¹ vgl. CHAPPOZ/POISAT (2000), die zwei industrielle Regionen aus dem Umland von St. Etienne mit zwei unterschiedlichen Entwicklungspfaden einander gegenüberstellen.

gen, inzwischen institutionalisierten neuen Nutzungen ein bedeutender Faktor für das Stadtmarketing¹² geworden.

b) Naturschutz- und stadtnahe Erholungsgebiete (Inwertsetzung der Natur): Die Ausweitung städtischer Agglomerationen zieht, vor allem in den 1980er Jahren, eine gegen Verwertungsinteressen und ökologischen Raubbau gerichtete Kritik nach sich, worauf Stadt- und Regionalentwicklungsinstitutionen mit speziellen Schutzkonzepten antworten (Bsp. 'GrünGürtel'-Projekt Frankfurt¹³). Gleichzeitig fordern Umlandgemeinden, welche die zentralörtlichen Leistungen der Kernstädte abgelten sollen, die Vergütung der Erholungsfunktionen, die sie für die Kernstadt erbringen. Die Forderung nach Monetarisierung von naturnahen Flächen zu deren Schutz kommt zum Teil aus Naturschutzkreisen, um erhöhte Schutzansprüche durchzusetzen. In der Regel wird das so lange zugestanden, wie sich Natur- und Kulturlandschaftsschutz konventioneller Bebauung entziehen (zu steil, zu schlecht erschliessbar) oder dem Wertekanon einer dafür zahlungsbereiten Öffentlichkeit entsprechen, z.B. durch Bereitschaft zur Finanzierung teurerer Alternativlösungen wie Untertunnelungen, während an Landschaftsverbrauch und Zersiedelung grundsätzlich nichts geändert wird¹⁴. Die interessierte Öffentlichkeit setzt sich im Unterschied zu früher nicht mehr aus den lokalen Anwohnern zusammen, sondern umfasst heute prinzipiell alle interessierten Gruppen auf nationaler oder europäischer Ebene als Mitentscheidungsberechtigte, aber auch als umworbene, potentielle Standortsucher. 'Natur' gewinnt im subjektiven Bewusstsein an Stellenwert, auch wenn die damit begründeten Handlungsweisen wie z.B. Zersiedelung oder Freizeitverkehr objektiv in Widerspruch dazu stehen.

Grossräumige Funktionstrennungen von Wohn- und Arbeitsort

Die Flexibilisierung der Produktionsformen und der Arbeitsverhältnisse erleichtert auch die Trennung von Wohnen, offiziellem und faktischem Arbeitsplatz. Das Raummuster der Periurbanisierung, d.h. Siedlungsformen, deren Bebauungskontinuum aufgelöst ist, wird zur typischen Form postfordistischer Raumnutzung. Im Zuge der mit der Periurbanisierung verbundenen Dekonzentration der Standorte bleiben die grossen Kernstädte nach wie vor Ort der wertschöpfungsstärksten Nutzungen pro Flächeneinheit. Neu hinzu kommen Satelliten mit Beherbergungs- und Bürokapazitäten an den Drehscheiben internationaler Verkehrsströme, unabhängig von ihrer Stadtlage¹⁵. Neu ist, dass im Zuge der Aufwertung des Wohnens in der Stadt auch die Wohnnutzung die Renditeziele erfüllen kann¹⁶. Die 'Auflösung der Stadt' trifft nur da zu, wo städtische Infrastruktur in zeitlicher Nähe ist. Die Attraktivität städtischer Infrastruktur in Zusammenhang mit verbesserter Erreichbarkeit und hoher Mobilität weist kleineren und mittleren Städten im Einzugsgebiet von Agglomerationen neue Funktionen vor allem als Wohnort zu. Beispiele ausserhalb der Alpen sind Toulouse mit Albi, Montauban, Cahors, Rodez (INSEE MIDI PYRENEES, 1996, LE MONDE, 30.01.97) oder das Wachstum der Städte im TGV-Stundenradius zu Paris (LE MONDE, 10.10.96). Es entwickeln sich Primär- und Sekundäragglomerationen; die Pendlerdistanzen dehnen sich aus, wobei sich "Pendlerketten" bilden (SCHULER/ KAUFMANN, 1996). Städten und Regionen in Pendlerdistanz wird teilweise

¹² Beispiele: Zwischennutzungen in aufgelassenen Industriebetrieben in Basel seit den 1990er Jahren (Werkraum Schlotterbeck, Warteck pp) als Komplementärveranstalter zu Messen und anderen Grossveranstaltungen; zur Bedeutung für das Stadtmarketing in Zürich vgl. NZZ, 17.1.00.

¹³ Als frühes Referenzbeispiel gilt das 'GrünGürtel-Projekt' in Frankfurt, das Anfang der 1990er Jahre nach einem politischen Mehrheitswechsel vom neu gewählten Magistrat beschlossen worden war (Matthias Gather/Petra Unterwerner am Deutschen Geographentag, 26.9.91 in Basel).

¹⁴ GRAHAM/KEIL (1997: 579/580) beschreiben dies am Beispiel der Periurbanisierung von Toronto, wo einerseits Naturschutzgebiete ausgewiesen werden, während wenig entfernt davon die Suburbanisierung und der Verkehrswegebau zunimmt. Das GrünGürtel-Projekt der Stadt Frankfurt kontrastiert in eindrucksvoller Weise mit dem Interesse der Stadt am weiteren Ausbau des interkontinentalen Flughafens.

¹⁵ Zunächst in Form neuer Geschäftsquartiere bei Bahnhofsneubauten (Lyon Part Dieu, Euralille), jetzt an Interkontinentalflughäfen (z.B. Projekt zur Neuanlage des Amsterdamer Flughafens im Meer).

¹⁶ Dies geschieht entweder direkt (über hochpreisigen Wohnraum) oder indirekt über politisch eingeforderte Nutzungsmischung (mit entsprechenden Investorenmodellen). Im weitesten Sinne entsprechen auch die politischen Bemühungen um eine ausgeglichene Einwohnerstruktur der Absicht, mit höherem Steueraufkommen hochwertige Funktionen in der Stadt zu halten (Beispiel 'Werkstadt Basel' zur Rückgewinnung einkommensstarker Familien) oder durch Erschwerung der Zuwanderung den Anteil unerwünschter Einkommenschichten zu verhindern (Bsp. Roubaix, Frankreich: Zerstörung von Sozialwohnungen).

empfohlen, ihre Bemühungen in der Wirtschaftsförderung einzuschränken und in erster Linie eine Entwicklung als Wohnstandort weiterzuverfolgen¹⁷. Diese Entwicklung lässt sich als konsequente Fortsetzung funktionsgetrennter Flächennutzung charakterisieren, beginnend mit der Ausdifferenzierung unterschiedlicher Stadt-Umland-Funktionen über eine Funktionstrennung auf regionaler Ebene hin zu einer globalen Netzwerkökonomie mit den entsprechenden Urbanisationsmustern und Kommunikationsstrukturen (Transeuropäische Netze, Flughäfen und Dienstleistungszentren an den Knotenpunkten).

Dies bedeutet nicht, dass die Trennung in Wohngemeinden und Arbeitsplatzzentren statisch bleiben muss: Unter den Bedingungen eines anhaltenden Agglomerationswachstums können Wohnstandorte auch ihre Funktion als Arbeitsplatzzentren verstärken nach dem Prinzip 'Arbeitsplätze folgen den Einwohnern' (KAGERMEIER, 1998 für Südbayern; GÜLLER/BREU, 1996: 12 für die Schweiz; FOURNY/PAGAND/PRADEILLES, 1997 für Grenoble; LE MONDE, 18.1.00 im Zusammenhang mit den Dezentralisierungen von Paris in die französischen Regionalhauptstädte).

Bedeutung für die Alpen

Verschiedene Faktoren begünstigen die Periurbanisierung im Alpenraum: Die Topographie erlaubt in vielen Regionen nur eine begrenzte Siedlungsausdehnung im Bereich der Talböden, so dass die Bodenpreise hoch sind. Die Herkunft der Arbeitskräfte aus den Seitentälern bedeutet zugleich, dass bei Arbeitsaufnahme in der Stadt die Umlandgemeinde als Wohnsitz beibehalten wird – sei es, um noch Landwirtschaft zu betreiben, sei es, weil Hausbesitz oder Baugrund vorhanden sind. Die Ausweitung der Wohngebiete in den Dörfern des städtischen Umlandes macht in der Regel eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen erforderlich. In dieser Hinsicht ist die Aussage eindeutig: Periurbanisierung ist mit steigendem Flächenverbrauch für Verkehrswege und allen damit verbundenen Nachteilen verknüpft. Auf der anderen Seite erfolgt eine Zunahme der regionalen Verflechtung mit der Errichtung von Arbeitsplätzen in der Peripherie, die die monofunktionalen Nutzungen (Wohnen oder Arbeiten) zumindest teilweise aufbricht. Dies ist der Fall, wo demographisches Wachstum und wirtschaftlicher Strukturwandel zusammenfallen. Diese Agglomerationen sind prädestiniert für Nutzungskonflikte und -konkurrenzen zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden sowie für die Schwierigkeit, eine haushälterische Flächennutzung durchzusetzen. Die periurbane Entwicklung erweist sich dabei als Hemmschuh der Regionalentwicklung, solange die Widersprüche zwischen den Interessen der Kernstadt und den periurbanen Gemeinden nicht gelöst werden können.

Für die Alpen besteht die Bedeutung dieser Veränderungen darin, dass bestimmte Städte für Bewohner der alpennahen Metropolregionen attraktiv werden. In der fordistischen Epoche bestand die touristische Anziehungskraft der meisten Alpenstädte vornehmlich in ihrer Eigenschaft als Versorgungsort für einen Ferienaufenthalt, bei dem ländliche Gemeinden im Mittelpunkt standen. Jetzt werden bestimmte Alpenstädte direktes Ziel, entweder zur Konsumtion lokaler Gastronomie, Architektur und Kunstausstellungen im Rahmen von Tagesausflügen oder als ruhiger Wohnort mit urbaner Mindestausstattung und guter Verkehrsanbindung zum Arbeitsort. Diese Veränderung betrifft naheliegenderweise zunächst den Alpenrand, mit den beschleunigten Verkehrsverbindungen weitet sich das Einflussgebiet jedoch aus¹⁸ (TORRICELLI, 1994). Demgegenüber relativiert sich die Bedeutung dieser Städte für die Versorgung des Alltagsbedarfs, da die erreichten Mobilitätsstandards eine Versorgung ausserhalb der Stadt oder ein 'Überspringen' kleinerer Städte zulassen. Auch der Stellenwert medizinischer Nahversorgung verliert in dem Masse an Gewicht, wie medizinisch-technische Einrichtungen

¹⁷ So in einem am 31.8.00 veröffentlichten Gutachten des Wirtschaftswissenschaftlichen Zentrums Basel zur Standortentwicklung des Laufenales in der Agglomeration Basel (Basler Zeitung, 1.9.00).

¹⁸ Beispiele: TGV-Züge Paris – Genf werden in der Wintersaison ins Wallis verlängert. Die neue Vereina-Linie der Rhätischen Bahn dehnt den Tagesradius der Zürcher Bevölkerung ins Unterengadin aus. St. Moritz ist als Tagesbesuch über den Flughafen von Samedan erreichbar; der geplante Ausbau ermöglicht über eine Kapazitätserhöhung auch eine Angebotsverbilligung (und in der Folge Frequenzzunahmen).

und Wissensfortschritte spezialisiert und konzentriert werden (Zentralisierung der Krankenhäuser der Grundversorgung, teilweise Kompensation durch Spezialisierungen wie Unfallchirurgie oder Langzeitversorgung). In diesem Falle handelt es sich zumeist um die Erbringung von Dienstleistungen für eine auswärtige Klientel (Wintersportler, Kurgäste). Schwierigkeiten haben die Städte, die für diesen Wandel nicht die Voraussetzungen erfüllen oder ihn verpasst haben. Sie stecken zumeist in Schwierigkeiten im Rahmen des industriellen Strukturwandels und haben nicht die finanziellen Mittel, um die neuen Nachfragen, z.B. im Bereich Kultur, wirklich auf dem geforderten hohen Niveau erfüllen zu können. Sie stehen zudem unter Zugzwang, so dass sie selten die Geduld aufbringen, ihre alten im Verfall begriffenen Stärken so aufzubereiten, dass sie wieder interessant werden könnten. Die Gefahr ist gross, dass diese Städte vollständig ihr Profil verlieren.

2. Veränderungen des Regulationsregimes unter räumlichem Aspekt

Durch die historische Voraussetzung für Städtegründungen – gesellschaftliche Arbeitsteilung und Machtgefälle – entwickeln sich die Städte als Knoten, die von Anfang an ihre Wertschöpfung auf externe Beziehungsnetze aufbauen (PUMAIN, 1999: 170ff.). Die massgeblichen Unterschiede zwischen den Städten und die Veränderungen in der Zeit betreffen die Reichweite und Intensität dieser Beziehungsnetze sowie das phasenweise mehr oder weniger zurückgebundene Machtgefälle zwischen Stadt und Land bzw. zwischen den Städten untereinander. KRÄTKE (1997: 144) bezieht sich auf den Kontext heutiger Standortkonkurrenzen, wenn er das klassische Zentrale Orte-Modell für die Beurteilung eines hierarchisierten Städtesystems als untauglich ansieht. Während im Fordismus die Anzahl und der Stellenwert zentralörtlicher Institutionen einen Indikator für die Bedeutung der Stadt darstellten, wird unter postfordistischen Bedingungen die Qualität der vorhandenen Branchencluster und ihre Verankerung in der Region zu einem entscheidenden Gradmesser. Dabei zählt weniger die absolute Grösse als sozio-kulturelle Faktoren und die Kooperation zwischen Branchen und Akteuren (KRÄTKE, 1997: 153¹⁹; CAPELLO, 1998).

Diesen Aussagen soll im Grundsatz nicht widersprochen werden. Allerdings sind für den Alpenraum Einschränkungen angebracht, die aus der gegenüber dem ausseralpinen Raum verspäteten Urbanisierung/Periurbanisierung, dem durch die Topographie vermittelten Distanzschutz und der geringeren Bevölkerungszahl resultieren. Es ist zu erwarten, dass auf den unteren Stufen der Städtehierarchie – der Ebene der meisten Alpenstädte – die zentralörtlichen Funktionen noch längere Zeit gegenüber dem Netzwerk-Aspekt dominieren und die internationale Ausrichtung nur bestimmte Teilökonomien (z.B. den Tourismus) betrifft. Dies ändert aber nichts an der Tatsache, dass das starre System Zentraler Orte des Fordismus der Tendenz nach unter postfordistischen Bedingungen als Instrument gesellschaftlicher Raumorganisation aufgebrochen wird und auch kleinere Städte ihre Bedeutung verstärkt über ihre Aussenbeziehungen suchen.

Unternehmerische Stadt anstelle von zentralörtlicher Verwaltung

Die Antizipation und Verhinderung grossräumiger Disparitäten auf nationaler Ebene und die sozialstaatlich-technische Behandlung dieser Fragen war die 'Kernkompetenz' fordistischer Regionalpolitik. Vor allem in Deutschland und Österreich ist dies stark mit dem praktizierten Planungsleitbild des Zentrale Orte-Systems mit definierten Ausstattungskriterien für die jeweilige Hierarchiestufe verbunden, das somit als raumbezogenes, sozialstaatliches Modell interpretiert werden kann. Unter postfordistischen Bedingungen wird diese Aufgabe zunehmend weniger erfüllt, weil die politischen Hierarchieebenen der Dynamik des wirtschaftlichen Strukturwandels nicht mehr gerecht und in ihrer Überzeugungs- und Durchsetzungskraft ge-

¹⁹ Diese Auffassung wendet sich insbesondere gegen die in der traditionellen Regionalforschung übliche Darstellung einer Region als Behälter, aus deren Füllungsgrad mit Unternehmen und Einrichtungen auf ihre Wettbewerbsfähigkeit geschlossen wurde. In den 1980er Jahren wurde diese Sicht mit dem Begriff der 'sanften Standortfaktoren' ergänzt, ohne dass damit eine grundsätzlich andere Sichtweise über die Innovationsfähigkeit von Regionen verbunden gewesen wäre.

schwächt werden. Faktisch werden diese Aufgaben auf die Ebene der Städte delegiert, die begonnen haben, aktive Standortpolitik zu betreiben und dadurch unternehmerisch tätig werden. Die Wettbewerbssituation mit Chance und Risiko verlagert sich tendenziell von der Länderebene auf die Gebietskörperschaften der unteren Hierarchiestufen. Im positiven Fall erlaubt das aktive Handeln diesen Städten ein flexibleres und bedürfnisgerechteres Agieren. Im negativen Fall erleiden sie Bedeutungsverluste und fallen aus einer ehemals relativ gesicherten Hierarchieposition auf eine untere Hierarchieebene ab. Entweder geraten sie dabei in den Einzugsbereich einer grösseren Agglomeration oder die gesamte Region verliert an Bevölkerung und Bedeutung. Der Übergang vom fordistischen zum postfordistischen Regulationsregime bedeutet daher auf der regionalplanerisch-/politischen Ebene im Rahmen des Akkumulationsregimes eine Aufgabenzuweisung von oben nach unten, ohne dass in jedem Fall die Bedingungen dafür gegeben sind.

4.2 Das Nachhaltigkeitskonzept als normativer und funktionaler Rahmen einer disparitätenvermeidenden Regionalentwicklung

Die Literatur über Nachhaltigkeit als Ausbalancierung von ökologischen, ökonomischen und sozio-kulturellen Werten ist inzwischen unübersehbar, das Dreieck der Zielkonflikte (MESSERLI, 1994a: 143) Allgemeingut geworden. Die Leistung dieses Konzepts besteht darin, einer ausschliesslich naturwissenschaftlichen, letztlich biologistischen Sichtweise von Mensch und Umwelt entgegenzutreten und stattdessen das Zusammenwirken ökologischer, wirtschaftlicher und sozio-kultureller Faktoren konstituierend für eine erweiterte Sicht von Umweltschutz herauszuarbeiten. Daraus ergibt sich, dass Sorge um die Umwelt ein Ergebnis menschlicher Werthaltungen ist, woraus sich zu jeder Zeit ein bestimmtes, veränderbares Verhältnis zwischen Mensch und Natur begründet. Als erweiterte Sicht von 'Umweltschutz' schliesst sie Anspruch auf langfristige Nutzung *durch* und *für* den Menschen ein. Dadurch sind Nutzungskonflikte angesprochen und es wird deutlich, dass Natur eine soziale Dimension hat. Als erweiterte Sicht von Regionalentwicklung bedeutet sie eine Abkehr von einem ausschliesslich wirtschaftlichen Verständnis von regionalem Wachstum. Die langfristige Sicherung der Lebensgrundlagen bedingt ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Güter*produktion* und aufzuwendenden *Reproduktionsarbeiten* (BÄTZING, 1994: 18ff.). Solche Formen des Wirtschaftens wurden später mit dem Attribut 'nachhaltig' versehen. Nachhaltiges Wirtschaften bedeutet ein bestimmtes Mensch-Natur-Verhältnis in einer bestimmten Epoche mit der Absicht, dieses Verhältnis in gleicher oder ähnlicher Form auch künftig (im eigenen, bzw. dem Interesse der Nachkommen) aufrechterhalten zu können. Inzwischen sind die Begriffe "nachhaltige Regionalentwicklung" und "nachhaltige Stadtentwicklung" Bestandteile nationaler Gesetzgebungen (Frankreich, Deutschland²⁰) und des EUREK-Konzeptes geworden. Zur Anwendung auf den Alpenraum wird auf bestehende Literatur und eigene Arbeiten verwiesen (BÄTZING/WANNER, 1994; BÄTZING, 1994; MESSERLI 1994a; BÄTZING/PERLIK, 1996). In seiner Forderung nach einem *bestimmten* Mensch-Natur-Verhältnis ist der Nachhaltigkeitsansatz ein normatives Konzept. In seinem Anspruch, langfristig ein Maximum an gesellschaftlichem Handlungsspielraum zu ermöglichen, hat das Konzept auch einen funktionalen Charakter.

Unter den drei Nachhaltigkeitsaspekten stellen sich im städtischen Kontext jeweils spezifische Fragen:

- Unter *ökologischen* Aspekten stellt sich die grundsätzliche Frage, ob die Konzentration von bearbeiteten Naturprodukten in der Stadt ebenso wie die Konzentration der bei der Produktion entstehenden Schad- und Abfallstoffen dauerhaft die Lebensbedingungen für den Menschen erhalten kann oder nicht.

²⁰Dabei dürfte der genaue Begriff letztlich zweitrangig sein. Martin Lendi (1998: 24) beurteilt das schweizerische Richtplangesetz und das deutsche Raumordnungsgesetz als in der Sprache anders, im Planungsverständnis aber identisch; es geht um "Erhaltung und Gestaltung des Lebensraumes in einem dynamischen Prozess".

- Unter *ökonomischen und sozialen* Aspekten stellt sich die Frage, ob die durch die Teilung der Arbeit hervorgerufenen Wertzuweisungen unterschiedlicher Arbeitsleistungen den Anspruch an Gerechtigkeit erfüllen, ob sie deshalb auf lange Sicht den gesellschaftlichen Zusammenhalt ermöglichen und deshalb nachhaltig sind oder nicht.

Gegen eine fundamentale Infragestellung der Stadt lässt sich argumentieren, dass die durch die Konzentration von Arbeitsprodukten in der Stadt, durch die konsequentere Teilung der Arbeit und durch die Bewirtschaftung geschaffenen gesellschaftlichen Vorteile die Nachteile übertreffen und die durch höhere Effizienz möglichen grösseren Freiheitsgrade eine Lösung der unbeabsichtigten Nebenfolgen ermöglichen. Wenn so argumentiert wird, dann müssen – nimmt man die Nachhaltigkeitskonzepte ernst – Bedingungen erfüllt sein. Diese Bedingungen müssen es erlauben, die zwischen Mensch und Natur und Stadt und Land bestehenden Verhältnisse transparent zu halten, in ihrem Charakter zu hinterfragen und zu verändern. Konkret bedeutet das:

- In *räumlicher Hinsicht*: haushälterische Flächennutzung mit Erhaltung einer Vielzahl von Nutzungsmöglichkeiten sowohl für einen grossen Kreis verschiedener Nutzergruppen wie für ein Offenhalten unterschiedlicher Entwicklungspfade für die Zukunft. Dies schliesst gegebenenfalls einen Verzicht auf höchstmögliche Nutzungsintensitäten ein. Es gibt aber auch Situationen, wo die höchste Intensität die nachhaltigste Nutzung ist.
- In *ökonomischer Hinsicht*: Ausgleich zu hoher Wertschöpfungsunterschiede über gesellschaftliche Normen im Interesse eines diversifizierten Tätigkeitskeits-/ Branchenspektrums zur Erhaltung und Erhöhung des Innovationspotentials.
- In *sozio-kultureller und gesellschaftspolitischer Hinsicht*: Erhaltung und Stärkung endogener Entscheidungskompetenz sowohl durch Schaffung der dazu notwendigen Voraussetzungen (informationsseitig, bildungsmässig, administrativ) als auch durch Schaffung der notwendigen gesellschaftlichen Akzeptanz und Wertschätzung.

In Bezug auf das Verhältnis zwischen Stadt und Land oder zwischen Städten unterschiedlicher Hierarchiestufen bedeutet dies, dass Hierarchiegefälle ausbalanciert und legitimiert werden müssen. Ausdifferenzierungen und Verstärkungen von Unterschieden sind da zu fördern, wo sie die Komplementarität betonen und da einzuschränken, wo sich Dominanzverhältnisse herausbilden. In diesem Sinn verkörpert das Prinzip des Korrektivs der Raumplanung und die Planungsleitbilder des zentralörtlichen Systems seinem Anspruch nach Teilaspekte von Nachhaltigkeit, insbesondere in der Frage der sozialen Rückbindung. Nachhaltige Regionalentwicklung im Alpenraum setzt voraus, dass die Alpenregionen gleichwertiger, (aber nicht gleichartiger Bestandteil) einer europäischen Regionalentwicklung sind.

Normativ am Nachhaltigkeitskonzept ist das Einfordern einer kollektiven, risikomindernden Handlungspraxis, die es auch schwächeren gesellschaftlichen Gruppen und Minderheitspositionen erlaubt, adäquat an der gesellschaftlichen Entwicklung teilzuhaben, d.h. eine Rückbindung der Veränderungsdynamik auf ökologisch und sozial handhabbare Veränderungsschritte. Da gesellschaftliche Veränderungen zwar immer bestimmte Gruppen stärker als andere treffen, aber in der Regel nicht ausdrücklich auf bestimmte Gruppen beschränkt sind (z.B. Umweltrisiken), ist die Verpflichtung auf das Nachhaltigkeitsprinzip grundsätzlich mehrheitsfähig und beinhaltet auch eine funktionale Komponente im Interesse der Mehrzahl der Akteure. Im Rahmen des wirtschaftlichen Strukturwandels kann das z.B. bedeuten, eher auf Wandlung und Anpassung zu setzen als auf vollständige Entwertung mit anschliessendem Neuaufbau. Die Hauptgründe hierfür sind die Erwartung einer stärkeren territorialen Bindung und dadurch niedrigerer sozialer und ökologischer Folgekosten. Der Vorteil der territorialen Bindung besteht (in einer eher kurzfristig technischen Sicht) im Vermeiden von Mobilitätskosten. In einer eher langfristig angelegten Sicht dient territoriale Bindung dazu, Umweltverantwortung zu fördern – diese ist zwar notwendig, kann aber nicht moralisch verordnet werden.

4.3 Die Verbindung von Nachhaltigkeit und Regulationsansatz

Es wird hier die These vertreten, dass Nachhaltigkeitsansatz und Regulationsansatz nicht nur prinzipiell kompatibel, sondern auch komplementär sind. Beide Konzepte enthalten eine funktionale und eine normative Komponente. Dem Regulationsansatz wie dem – theoretisch begründeten – Nachhaltigkeitsansatz ist die Analyseebene und die methodische Herangehensweise darin gemeinsam, dass sie beide von der Notwendigkeit der Veränderung einer gegebenen Situation ausgehen und Antworten auf krisenhafte gesellschaftliche Entwicklungen suchen. Das Problemfeld ist dabei beliebig und kann sich auf ökologische Fragen i.e.S. auf soziale Beziehungen oder auf räumliche Fragestellungen beziehen. Sofern die theoretische und untersuchende Ebene verlassen und der Gestaltungswille umgesetzt wird, besteht auch eine Gemeinsamkeit im reformerisch-reformistischen Charakter beider Ansätze. Grundlage sind in beiden Fällen normative Überlegungen, in welche Richtung das analysierte Verhältnis Mensch – Gesellschaft – Natur entwickelt werden sollte. In dieser Hinsicht unterscheiden sich beide Konzepte von positivistischen Ansätzen. Dass der Nachhaltigkeitsansatz, zumindest so wie er hier verstanden wird, kurzfristige Effizienzziele (auch Öko-Effizienz-Ziele) ablehnt, ist bekannt; in gleicher Weise verfährt der Regulationsansatz in seiner politischen Umsetzung (LIPIETZ, 1996, 1999).

Kasten 2: Nachhaltigkeitsaspekte der fordistischen Epoche und Möglichkeiten nachhaltiger Entwicklung im Postfordismus, die noch eingelöst werden müssen.

	Im Fordismus vorhandene Aspekte nachhaltiger Entwicklung	Noch einzulösende Möglichkeiten nachhaltiger Entwicklung im Postfordismus
Akkumulationsregime	Prinzipien der Rückbindung regionaler Disparitäten (über zentralörtliches Planungskonzept).	Gestaltungsspielraum (im Rahmen arbeitsteiliger Prozesse und regionaler Eigenwirtschaftlichkeit).
	Wahrnehmung der Flächenverantwortung durch regionale Bindungen (durch technische Beschränkungen und gesellschaftliche Normen erzwungen, deshalb labil).	Wiedergewinnung regionaler Bindung in neuer Form durch gesellschaftliche und wirtschaftliche Vorteile regional verankerter Produktionssysteme ("Reterritorialisierung").
	Länderspezifisch und zumindest phasenweise Entschärfung der sozialen Frage.	Einbezug ökologischer und sozio-kultureller Aspekte in Produktionssysteme.
	Ressourcensparender Effekt dezentraler Produktionssysteme mit geringer räumlicher Arbeitsteilung.	Teilweise Flächen- und ressourcenschonendere Produktion durch Bewirtschaftung der Landschafts- und Flächennutzung.
	National begrenzte Produktionssysteme erzeugen Redundanzen und wirken dadurch risikomindernd.	Verwendung der durch den Abbau von Redundanzen entstandenen Effizienzgewinne für Nachhaltigkeitsziele.
Regulationsregime	Gesellschaftlicher Zusammenhalt über Klassenantagonismen und Klassenkompromiss.	Verzicht auf kollektive und flächendeckende Gleichartigkeit bei Durchsetzung des Prinzips individueller und regionaler Gleichwertigkeit.
	Prinzipien der Rückbindung regionaler Disparitäten über nationale Ausgleichspolitiken.	Regionale Kohäsion als gesellschaftlicher Konsens in Europa.
	Politische Ausgleichskonzepte flächendeckend gemäss der Zentrale Orte-Hierarchie.	Politische Ausgleichskonzepte punktuell und nach öffentlichen, transparenten Anforderungskriterien.
	Demokratisierter Zugang zu Bildungseinrichtungen als Konzept zur Entschärfung sozialer Konflikte.	Flächendeckender Zugang zu Kommunikation und Wissen; Erhalt der lokalen Wissensbasis über neue Regionalentwicklungskonzepte.
	Umwelt und Lebensqualität indirekt abgeleitet als Teilaspekt sozialer Interessengegensätze.	Konsens über die Notwendigkeit des Schutzes der natürlichen Lebensgrundlagen. Umwelt und Lebensqualität erhalten Ressourcencharakter.

Aus den Widersprüchen zwischen normativem Anspruch und den analysierten Prozessen ergibt sich die Frage: Gibt es ein nachhaltiges Regulationsregime in der postfordistischen Epoche? Im Folgenden wird davon ausgegangen, dass ein solcher Anspruch prinzipiell einlösbar ist bzw. angestrebt werden muss, ohne dass vorher entscheidende gesellschaftliche Verwerfungen auftreten (vgl. Kasten 2). Die prinzipielle Möglichkeit bedeutet nicht, dass diese Op-

tionen auch eingelöst werden. Umgekehrt weist auch das fordistische Modell verschiedene Aspekte der Nachhaltigkeit auf. Auch wenn die fordistische Epoche bereits als abgelöst gilt (und damit prinzipiell nicht nachhaltig war), so ist dies insofern von Bedeutung, als auf diesbezügliche Erfahrungen zurückgegriffen werden kann. Zudem ist es so, dass fordistische und postfordistische Regimeregulungen durchaus lange Zeit nebeneinander bestehen können²¹.

4.4 Fazit

Unter dem Blickwinkel des *Regulationsansatzes* ergeben sich, auf die Alpenstädte angewandt, zwei gegensätzliche Tendenzen:

- Im Rahmen des Wandels vom Fordismus zum Postfordismus entstehen neue wirtschaftliche und politische Funktionen oder gewinnen an Bedeutung. Dadurch verschieben sich Standortvor- und -nachteile sowie bestehende regionale Stärken und Schwächen. Es schwindet auch die Bedeutung absoluter Grösse. Unter den Bedingungen einer ausgebauten Verkehrsinfrastruktur und niedriger Transportkosten relativiert sich die Bedeutung der Verkehrsanbindung für die mittleren und für eine Reihe kleinerer Städte. Es wächst (bei hohem Versorgungsniveau an Massengütern) die Bedeutung von spezialisierten Nischenprodukten. Dadurch werden Bedeutungsgewinne auch für bisher benachteiligte oder aufgrund ihrer Lage im Grössenwachstum eingeschränkte Städte und Regionen möglich.
- Andererseits hat sich in der Phase des Fordismus auf europäischer Ebene eine Städtehierarchie etabliert, die bereits die besten Voraussetzungen für die weitere wirtschaftsstrukturelle Ausdifferenzierung bietet. Weil ein grosser Teil der neuen Dienstleistungsbranchen Tätigkeiten umfasst, die ein hohes Mass an urbaner Dichte als kreatives Milieu benötigen oder die aufgrund ihrer hohen Spezialisierung global ausgerichtet sind, wird die Bedeutung bereits bestehender Metropolregionen verstärkt. Die höherwertigen Dienstleistungen erreichen daher nur bis zu einem gewissen Grad die mittlere Hierarchieebene. Gleichzeitig werden im Rahmen des Strukturwandels bestimmte dezentrale Steuerungsfunktionen, von denen auch periphere Gebiete profitiert haben (z.B. Energieversorgung, öffentliche Dienste), aufgehoben.

Daher ist die Annahme begründet, dass sich die Agglomerationsvorteile im Rahmen der Tertiärisierung verstärken. Auch wenn absolute Grösse an Bedeutung verloren hat, so sind doch in bevölkerungsstarken Regionen bessere Möglichkeiten für die Herausbildung innovativer Milieus und institutioneller Dichte gegeben. Unter diesem Aspekt fördert die postfordistische Entwicklung die grossräumige wirtschaftliche Funktionstrennung und wirkt disparitätenverstärkend.

Die zu formulierenden Forschungshypothesen müssen diese beiden unterschiedlichen Positionen einbeziehen und die nach Abschluss der empirischen Untersuchungen mit Hilfe des Regulationsansatzes auszuarbeitenden Perspektiven müssen berücksichtigen, dass auch eine mögliche Aufwertung bisher benachteiligter Städte in erster Linie zu punktuellen Bedeutungsgewinnen, vor allem für die grösseren der Alpenstädte, führen dürfte. Ausserdem ist in Betracht zu ziehen, dass die infolge des Regimewechsels günstige Situation für die Alpenstädte nur vorübergehend als kurzfristiges 'Fenster' wirken könnte.

²¹ Dies wird durch Branchen belegt, wo die postfordistischen Veränderungen bislang nicht Fuss gefasst haben, z.B. in der Fallstudie zur deutschen chemischen Industrie (BATHELT, 1995).

Weil der *Regulationsansatz* die interessierenden Fragestellungen als soziale Beziehungen nach der Seite der Produktion (Akkumulationsregime) und der Seite der Verteilungsregelung (Regulationsregime) auflöst und weil diese Schwerpunktsetzung mit dem Anspruch erfolgt, aus der Analyse heraus Möglichkeiten der Einflussnahme, der Veränderung und der Gestaltung dieser Regime entwickeln zu können (z.B. BENKO/LIPIETZ, 2000b), hat der Regulationsansatz neben seinem funktionalen auch einen explizit normativen Bezug. Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass nach Möglichkeiten zu suchen ist, regionale Disparitäten zu verhindern bzw. abzubauen.

Weil das Konzept der *nachhaltigen Entwicklung* das normative Ziel, möglichst viele Optionen für die zukünftige Entwicklung einer Gesellschaft offen zu halten, auch durchsetzen will, muss es sich mit bestehenden funktionalen Rahmenbedingungen auseinandersetzen. Wo diese den Nachhaltigkeitsüberlegungen widersprechen, besteht der Anspruch, alternative Entwicklungen vorzuschlagen (z.B. durch disparitätenvermeidende Regionalpolitiken zur Vermeidung gesellschaftlicher Reibungen). Damit ist das Nachhaltigkeitskonzept nicht nur ein normatives Gerüst, sondern wirkt auch konstituierend für neue funktionale Beziehungen.

5 Aus der Theorie begründete Forschungshypothesen

Die theoretischen Überlegungen stellen die Alpenstädte in den Kontext europäischer Klein- und Mittelstädte als Versorgungs- und Entwicklungspole einer flächenhaften Regionalentwicklung einerseits und als Teil eines Städtesystems mit europäisch-globaler Ausrichtung andererseits. Dies impliziert, dass die Alpenstädte

- Aufgaben im Rahmen lokaler Stadt-Umland-Beziehungen haben, die sich vor allem in einem gesellschaftspolitisch bekundeten Willen kohäsiver Regionalentwicklung ausdrücken;
- es bedeutet zugleich, dass sie in eine europäische Standortkonkurrenz einbezogen sind, bei der sich die Frage stellt, inwieweit die Beispiele von Gewinnerregionen abseits der traditionellen Zentren auch für die Alpen beispielhaft oder gültig sind oder ob sich bestehende Zentren-Peripheriegefälle infolge von Agglomerationsvorteilen verstärken.

Beide Funktionen stehen in einem bestimmten Verhältnis zueinander. Dieses Verhältnis wird durch den Verlauf der Urbanisationsprozesse und der wirtschaftlichen Arbeitsteilung massgeblich beeinflusst. Die Prozesse können anhand der demographischen Entwicklung, der Pendlerströme und der Veränderungen der wirtschaftlichen Struktur analysiert werden. Aus den theoretisch begründeten Fragestellungen leiten sich die folgenden drei Forschungshypothesen ab, die als Grundlage der empirischen Untersuchungen in Teil II dienen.

1. Urbanisationsprozesse in den Alpen

a. Im ausseralpinen Raum bestand seit dem Mittelalter ein System von Städten, die im 19. Jh. einen sprunghaften Urbanisierungsschub erfuhren und im 20. Jh. zunächst Sub-, später Periurbanisationsprozesse durchliefen. Die Alpen gelten in diesen Epochen als städtearm und nehmen an der Industrialisierung im 19. Jh. nur punktuell teil. Auch die Suburbanisierung erfasst in der zweiten Hälfte des 20. Jh. nur wenige Städte in den Alpen. Landwirtschaftlicher Strukturwandel und Rückgang der dezentralen Industrie legen nahe, dass eine Konzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen auf Kernstädte und stadtnahe Gemeinden stattfindet. Die neueren Forschungen zeigen zudem seit 1980 ein starkes Wachstum der Pendlergemeinden. Aufgrund des anderen Verlaufes der Verstädterung wird davon ausgegangen, dass das Ausmass der Urbanisierung nicht anhand des baulichen Kontinuums gemessen werden kann, sondern die funktionalen Verflechtungen zwischen Kernstädten und Umland erhoben werden müssen.

b. Grössere Teile des Alpenrandes sind dicht besiedelt und befinden sich zugleich in geringer Distanz zu europäischen Metropolregionen. Aufgrund dieser geringen Distanz, der Ausstrahlungskraft der Verdichtungsräume und der europaweit zu beobachtenden Urbanisationsprozesse ist es naheliegend, dass sich zwischen den Städten am Alpenrand und den perialpinen Verdichtungsräumen funktionale Arbeitsteilungen mit Sub- und Periurbanisationsprozessen herausgebildet haben. Eine ähnliche Entwicklung ist für das Umland der wenigen Grossstädte innerhalb der Alpen anzunehmen. Unklarheit besteht über das Ausmass dieser Entwicklung und die Konsequenzen, die sich für diese Städte und Gemeinden ergeben, aber auch für die Städte, die nicht in diesen Prozess einbezogen sind.

2. Wirtschaftliche Strukturentwicklung

a. Aus den meisten der neueren Stadt- und Regionalentwicklungstheorien ist die Möglichkeit eines Bedeutungszuwachses auch für kleinere Städte und periphere Regionen zu entnehmen. Im Rahmen des Wandels vom Fordismus zum Postfordismus verändern sich die Be-

dingungen für Standortvor- und -nachteile: Im Verlauf wirtschaftlichen Strukturwandels erleiden bestimmte Produktionsverfahren und Regionen Bedeutungsverluste; Regionen, die früher benachteiligt waren und vom Strukturwandel deshalb weniger betroffen sind, erleben einen relativen oder absoluten Bedeutungsgewinn. Demgegenüber zeigen Arbeiten aus der evolutionsökonomischen Schule, dass einmal eingeschlagene Prozesse hierarchieerhaltend und -verstärkend wirken (Pfadabhängigkeit). Wenn man die beiden erwähnten Theorieansätze als komplementär ansieht, dann folgt daraus, dass die Rolle der Alpen als periphere Region innerhalb einer europäischen Netzwerkökonomie grundsätzlich bestehen bleibt, dass aber einzelne Alpenstädte und -regionen Bedeutungsgewinne verbuchen können. Gemäss diesen theoretischen Überlegungen wäre der Wandel zur wissensbasierten Dienstleistungsgesellschaft vor allem zugunsten der metropolitanen Zentren wirksam, so dass der Alpenraum nur unterdurchschnittlich an den tertiären Wachstumsbranchen partizipieren würde. Gleichzeitig wären bestimmte Regionen als Anbieter von Zulieferer- und Nischenprodukten sowie Freizeitdienstleistungen in eine europäische Arbeitsteilung eingebunden und könnten darüber ihre bisherige Bedeutung steigern.

b. Wenn es zutrifft, dass grössere Teile des Alpenrandes in übergeordnete Verdichtungsräume funktional eingebunden sind und arbeitsteilige Funktionen erfüllen, dann müsste sich dies auch in einer vorrangig durch touristische und private Dienstleistungen gekennzeichneten Wirtschaftsstruktur niederschlagen. Es wird demnach erwartet, dass die urbanisierten Teile des Alpenrandes, da wo sie sich im Einflussbereich von Metropolregionen oder Agglomerationen befinden, in verstärkter Masse tertiarisiert und auf die Bedürfnisse des Wohnens und der Freizeitnutzung ausgerichtet sind.

3. Aktuelle und künftige Rolle der Städte für die Regionalentwicklung in den Alpen

a. Wenn die bisherigen Hypothesen zutreffen, so folgt daraus, dass die Besonderheit der Städte in den Alpen im Vergleich zu ausseralpinen Städten weniger in grundsätzlich anderen Urbanisations- und Strukturwandelprozessen besteht als in deren verspäteter Abfolge. Aus den theoretischen Ansätzen zur Pfadabhängigkeit und der Konzeption gesellschaftlich vermittelter Akkumulations- und Regulationsregimes ist zu folgern, dass sich sowohl bestehende Standortmuster in Europa verstärken (Konzentration der hochzentralen Dienstleistungen auf bereits bestehende Metropolregionen) als auch, dass durch die späte Urbanisierung der Alpen die Städte teilweise andere Funktionen bekommen (z.B. als Städte für Wohnen und Freizeit). Für die Beurteilung der aktuellen und künftigen Rolle der Alpenstädte ist daher nicht ihre Zugehörigkeit zum Alpenraum das entscheidende Kriterium. Diese muss sich vielmehr an der Stellung im jeweiligen nationalen Städtesystem orientieren und am Ausmass der wirtschaftlichen Spezialisierung. Darüber bestimmt sich, ob diese Städte vornehmlich Funktionen für ihr näheres Umland ausüben oder ob sie in überregionale wirtschaftliche Netzwerke integriert und deshalb international ausgerichtet sind.

b. Aus den topographisch bedingten Einschränkungen, der Lage zwischen den Metropolregionen Europas und der zunächst nur punktuellen industriellen Bedeutung der Alpen in der fordistischen Ära könnte geschlossen werden, dass die Alpenstädte weniger stark in die europäische Arbeitsteilung integriert sind als ausseralpine Städte und dass sie vor allem Versorgungsfunktionen für ein ländliches Umland ausüben. Allerdings sind bereits die touristischen Wirtschaftsbranchen per Definition aussenorientiert und auch die industriellen Branchen sind inzwischen so stark spezialisiert, dass ihre Produkte globale Reichweiten haben. Es wird daher davon ausgegangen, dass auch kleinere und mittlere Alpenstädte weder reine Versorgungs- noch reine Netzwerkfunktionen erfüllen.

Teil II: Analyse der Urbanisationsprozesse und der wirtschaftsstrukturellen Entwicklung

Zur Beantwortung der Forschungshypothesen werden die in Teil I vorgestellten theoretischen Forschungsansätze mit quantitativen Analysemethoden auf Gemeindeebene verbunden. Die grundlegenden methodischen Aspekte werden in Kap. 6 abgehandelt, die quantitativen Berechnungen und Resultate in den Kap. 7 bis 9. Die Ergebnisse werden in Kap. 10 anhand von acht Beispielstädten konkretisiert. In diesen Städten wurden zusätzlich zur Datenanalyse Expertengespräche mit lokalen Akteuren geführt, um die Resultate der Datenauswertung zu untermauern und die Erarbeitung von Perspektiven (in Teil III) zu erleichtern.

6 Operationalisierung der Forschungshypothesen

Die Fragestellung erfordert eine Bearbeitung des Themas länderübergreifend über den ganzen Alpenbogen. Da es darum geht, das Ausmass der Urbanisierung vollständig zu erfassen und zudem nicht nur auf die Kernstädte zu beschränken, mussten zunächst quantitative Methoden zur Abgrenzung herangezogen werden. Quantitative Methoden dienen auch dazu, die massgeblichen Prozesse der Urbanisierung in den Alpen wiederzugeben. Dadurch ist es möglich, die interessierenden Phänomene vollständig und nicht nur stichprobenhaft über den Alpenbogen zu erfassen und erst zum Abschluss durch gezielte Fallstudien die quantitativ vorgenommenen Typisierungen qualitativ zu überprüfen. Wie schon in den Vorarbeiten (BÄTZING UND MITARBEITER; 1993, BÄTZING/MESSERLI/PERLIK, 1995) wurden hierfür Volkszählungsdaten auf Gemeindeebene und – neu – auch entsprechende Betriebszählungsdaten herangezogen. Diese Methode bietet sich vor allem da an, wo kleinräumige Disparitäten auftreten, was im Alpenraum der Fall ist.

Ausgangspunkt dieser Operationalisierung war die Abgrenzung verstädterter Gebiete, um vorderhand die These des urbanisierten Alpenbogens belegen zu können und auf dieser Basis Unterschiede der Urbanisierung gegenüber dem ausseralpinen Raum wie auch eventuell innerhalb des Alpenbogens herausarbeiten zu können. Weil es keine einheitliche europäische Agglomerationsabgrenzung gibt, können keine bestehenden Klassifikationen übernommen werden. Es war daher notwendig, eine eigene Abgrenzung der urbanisierten Zonen für die Alpen auszuarbeiten. Diese Abgrenzung sollte sich nicht anhand siedlungsmorphologischer Kriterien orientieren, wie sie vielfach zur Agglomerationsabgrenzung herangezogen werden, weil eine Suburbanisierung in grösserer Masse für den Alpenraum nicht zu erwarten war und auch ausserhalb der Alpen das bauliche Kontinuum immer weniger zur Abgrenzung städtischer Gebiete geeignet ist. Eine auf funktionalen Kriterien beruhende Abgrenzung musste daher Indikatoren verwenden, die in allen Ländern als Datenbasis erhoben werden, was zwangsläufig den Rückgriff auf die Volks- und Betriebszählungen erfordert. Die gewählten Indikatoren müssen dabei eine Reihe von Anforderungen erfüllen, was die Auswahlmöglichkeit erheblich einschränkt:

- da nicht auf Agglomerationsdaten zurückgegriffen werden kann, müssen die Merkmale alpenweit in einer Auflösung auf Gemeindeebene verfügbar und
- in annähernd einheitlichen Zeitschnitten erhoben worden sein;
- sie müssen alpenweit in ihrer Definition und
- bezüglich der inhaltlichen Aussagekraft vergleichbar sein.

Die empirischen Untersuchungen gliedern sich in zwei Teile. Der erste Empirieteil (Kap. 7) enthält die zur Abgrenzung des Untersuchungsgebietes notwendigen Verfahren sowie auf dieser Basis vorgenommenen Berechnungen, die der Beantwortung der Leitfrage der Urbanisierung im Alpenraum dienen. Auf dieser Ebene wird mit den Daten der nationalen Volkszählungen gearbeitet. Als Parameter dienen die Einwohner- und Pendlerdaten. Ergebnis ist die Abgrenzung von Urbanisationszonen als Basiseinheiten der Verstädterung im Alpen-

raum. In einem zweiten Schritt wird danach unterschieden, ob diese Urbanisationszonen Bestandteil übergeordneter Verdichtungsräume sind oder nicht. Ergebnis dieser Zuordnung ist die Ausweisung von vier Urbanisationstypen.

Im zweiten Empirieteil (Kap. 8) wird die Wirtschaftsstruktur der Urbanisationszonen analysiert. Hierzu wurde erstmals auf Alpenebene mit Betriebszählungsdaten gearbeitet. Im Unterschied zu der Erarbeitung der kommunalen und regionalen Entwicklungstypen (BÄTZING UND MITARBEITER, 1993; BÄTZING/MESSERLI/PERLIK, 1995) konnten dazu nicht die Erwerbstätigenzahlen am Wohnort verwendet werden, da gerade die punktuelle Konzentration der Arbeitsplätze in urbanen Gebieten erforscht werden sollte. Ausserdem sollte eine feinere Auflösung als die der Wirtschaftssektoren gefunden werden. Dazu mussten die Arbeitsplatzdaten der nationalen Betriebszählungen homogenisiert werden. Anschliessend wurde auf dieser Grundlage der Standortquotient berechnet. Auf der Basis des Standortquotienten werden Strukturtypen gebildet, deren Veränderung im Vergleich 1980-1990 ausgewertet wird. Urbanisations- und Strukturtypen sind konstituierende Bestandteile der abschliessend konstruierten Urbanen Entwicklungstypen, die aufgrund der Forschungshypothesen 3a-c in Kap. 9 synthetisiert werden.

6.1 Länderspezifische Unterschiede der Urbanisierung

Den technischen Aspekten der Methodik wird ein Überblick über die länderspezifischen Unterschiede in Ausmass, Verlauf und Form der Urbanisierung vorangestellt. Dies dient vor allem dazu, Besonderheiten und Schwierigkeiten, die mit der länderübergreifenden Vergleichbarkeit verbunden sind, verständlich zu machen.

Deutschland

Die Besonderheit der bayrischen Urbanisierung besteht in der früh einsetzenden Überlagerung von touristischer Entwicklung sowie Funktionen der Naherholung und von Wohnen und Altersresidenzen, die das Alpenvorland in Teilbereichen zum Vorort von München haben werden lassen. München ist eine von sieben Metropolregionen in Deutschland und hat ihre Bedeutung und ihr Einzugsgebiet in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich ausgedehnt. Der ausseralpine Einfluss auf den Alpenrand ist in diesem Teil der Alpen am grössten; gleichzeitig muss in Rechnung gestellt werden, dass hier der Geltungsbereich der Alpenkonvention am weitesten in das Alpenvorland ausgedehnt worden ist. Daneben besteht ein gewisser industrieller Schwerpunkt, dessen Aufbau nach dem Ersten Weltkrieg unter dem Gesichtspunkt der Rohstoffknappheit und der Industrialisierung des Agrarlandes Bayern innerhalb des deutschen Reiches begann und der nach dem Zweiten Weltkrieg im Rahmen der Vertriebeneneingliederung und des agrarischen Strukturwandels fortgeführt wurde. In der Kombination resultiert heute eine auf den Alpenraum ausgedehnte Metropolregion München, die den stärksten Landschaftsverbrauch vergleichbarer Verdichtungsräume in Deutschland hat (EINIG/SIEDENTOP, 2000), mit einer hochtechnologiebasierten Industrie, dem dafür qualifizierten Personal und den nachgefragten Wohnortqualitäten.

In Deutschland hat neben Österreich das Konzept der Zentralen Orte seine dauerhafteste Verbreitung gefunden, indem über die Landesplanung die Entwicklung und die Entwicklungsstandards der einzelnen Gemeinden festgeschrieben wurden²². Daher hatte für die Gemeinden die formale Erfüllung der erforderlichen Schlüsselzahlen (z.B. Einwohnerstärke) oftmals höheren Wert (via finanzieller Schlüsselzuweisungen) als die von den lokalen Akteuren initiierten Prozesse. Dieses System wurde in den 1970er Jahren, als massive Ausbauten der Infrastruktur anstanden, durch die Zusammenlegung von Gemeinden zu Grossgemeinden und eine Reduzierung der Landkreise nochmals optimiert. Dadurch sind ursprünglich auf die Alpen begrenzte Landkreise heute mit dem Voralpenland zusammengelegt und es resultiert

²² Wichtige Beschlüsse hierzu bildeten das Zentrale Orte-Programm der Bundesregierung von 1959 und die Ministerkonferenz für Raumordnung von 1968.

der in der Alpenkonvention vereinbarte grosse bayrische Alpenanteil.

Unter den Alpenländern ist Bayern wohl die Region, die die grössten Vorbehalte gegenüber einem als urbanisiert charakterisierten Alpenraum hat. Gleichzeitig gehören die entsprechenden Raumordnungsregionen (Oberland und Südostoberbayern) zu den Regionen in Deutschland, die auch in den 1990er Jahren die höchsten Zuwanderungsgewinne aufgewiesen haben (MARETZKE, 1998: 803).

Frankreich

Die naturräumlichen Besonderheiten der französischen Alpenstädte sind von Paul und Germaine Veyret ausführlich beschrieben worden (VEYRET/VEYRET/ARMAND, 1967: 6ff.). Dabei spielen insbesondere die intraalpinen Talmündungen, die "carrefours alpins", für die Urbanisierung (vor allem von Grenoble und Chambéry) eine wichtige Rolle. Die Region Provence-Alpes-Côte d'Azur hatte in den vergangenen zwei Jahrzehnten das grösste Bevölkerungswachstum von ganz Frankreich. In diesen Urbanisierungsprozess ist auch der Alpenrand einbezogen, vor allem im Hinterland von Nizza und Cannes. In seiner Entwicklung ist die Côte d'Azur mit dem Münchner Raum vergleichbar, allerdings liegen die Städte hier – mit Ausnahme von Grasse und Draguignan – ausserhalb der Alpenabgrenzung. Daneben sind mit Valbonne (Sophia Antipolis) und Carros zwei Städte praktisch neu implantiert worden, die innerhalb des Alpenperimeters liegen, aber von Anfang an nach aussen orientiert waren. Der grösste Teil der Alpenstädte liegt in Frankreich im Alpeninnern und umfasst neben traditionellen Markorten und Bischofsitzen auch Städte, die durch die Industrialisierung oder durch den Tourismus in ihre heutige Position gewachsen sind. Dazu gehört die Herausbildung der Agglomeration Grenoble als das älteste der staatlich induzierten Hochtechnologiezentren Frankreichs, das infolge des Wachstumsschubs der 1960er Jahre eine Aufwertung in der nationalen Städtehierarchie erfuhr. Damit lässt sich die Urbanisierung der französischen Alpen in drei Gruppen einteilen: Periurbanisierung des Alpenrandes, Agglomerationen an wichtigen Talzusammenschlüssen zwischen Grenoble und Genf (Sillon alpin) sowie, vor allem in den Südalpen, einzelne Städte ohne Zugehörigkeit zu einer Agglomeration.

Die Verstädterung in den französischen Alpen entspricht in vielerlei Hinsicht dem fordistischen Entwicklungsmodell mit Grosswohnungsbau (H.L.M.), Herausbildung einer banlieue-Problematik (Grenoble, Chambéry) und einer Ausdehnung der Prinzipien der Massenproduktion auf den Tourismus (Tourismusstationen der zweiten und dritten Generation ausserhalb der Siedlungsgebiete). Daneben hat Frankreich nach der Grundsatzkritik am französischen Zentralismus (GRAVIER, 1947) mit den Methoden des Zentralstaats eine Regionalplanung etabliert, die fordistischen Leitbildern verpflichtet war und in dieser Hinsicht in ihrer Bedeutung der deutschen Regionalplanung nach dem zentralörtlichen System vergleichbar ist. Auf das Wachstum der Periurbanisierung hat Frankreich inzwischen mit einer Agglomerationsgesetzgebung (loi Chevènement) reagiert, wonach bestimmte staatliche Schlüsselzuweisungen an Gemeinden in Verdichtungsräumen nur dann gezahlt werden, wenn ein Agglomerationsvertrag zwischen Stadt und Umland besteht, der u.a. eine gleich hohe Einwohnersteuer (taxe d'habitation) für alle Gemeinden beinhaltet.

Italien

Italiens Flächenanteil an den Alpen ist von allen Alpenländern der grösste und betrifft stärker als andere Länder den Alpenrand. Die Urbanisierung des italienischen Alpenteils lässt sich auf historisch-kulturelle Ursachen (Stellenwert der Stadt im romanischen Siedlungsraum) und naturräumliche Gegebenheiten zurückführen: Passfusslage, konkav zur Handelsmetropole Mailand (VEYRET/VEYRET/ARMAND, 1967: 12), Energieverfügbarkeit (HEHL, 1999: 17ff.; CHIARAMONTE, 1985). Hinzu kam zur Zeit des Faschismus eine politisch induzierte Industrialisierung in Aosta und Bozen zur Rückbindung von Separationstendenzen (GEBHARDT, 1990: 62ff.), verbunden mit einer gezielten Ansiedlungspolitik der Italianisierung.

a) Seit der Zwischenkriegszeit entwickelten sich die fordistischen Massengüterindustrien in Turin und Mailand im Westen des Landes. Der Aufbau dieser Industrien beschleunigte in

Piemont den agrarischen Strukturwandel und war einer der Gründe für eine enorme Polarisierung der Bevölkerungsverteilung. Die Metropole Turin wirkte hier als Attraktionspol, was zulasten der umliegenden Regionen ging (Valli di Cuneo als Entsedlungsregionen).

b) In der Lombardei vollzog sich in den 1980er Jahren die Wandlung Mailands von der industriell dominierten zur Dienstleistungsmetropole bei gleichzeitigem Erhalt einer starken industriellen Präsenz. Diese Wandlung markiert zugleich die Bedeutungsverchiebung auf der Ebene Italiens von Rom nach Mailand²³. Die Agglomeration dehnt sich, bei sinkender Bevölkerung im Agglomerationskern, an den Alpenrand (Provinzen Varese, Como, Lecco) aus.

c) Lange Zeit spielte der nordöstliche Teil Italiens (Veneto und Friuli-Giulia-Venezia) nur eine untergeordnete Rolle und nach dem Zweiten Weltkrieg verstärkte die geopolitische Lage den Bedeutungsrückgang. Die Städtestruktur ist kleinteilig, die Städte haben keine oder nur kleine periurbane Gürtel ausgebildet. In diesen Regionen hat sich die fordistische Industrieentwicklung nicht oder nur abgeschwächt durchgesetzt. Hans Gebhardt weist 1989 der Industrie in diesen Regionen eine eher untergeordneter Bedeutung zu und geht von einer geringen Ausstrahlungskraft der Padania auf den Alpenrand aus. Am italienischen Alpenrand haben sich auch in der Phase der Massengüterindustrie dezentrale Industriestrukturen erhalten, die in hohem Masse personalisiert und regional verankert sind. Diese Strukturen haben sich als sehr anpassungsfähig erwiesen und u.a. dadurch weiterentwickeln können, dass design-intensive Produkte für rasch wechselnde Marktbedürfnisse hergestellt wurden, so dass die *sistemi locali del lavoro* (SFORZI, 1997; REGAZZOLA, 1999) heute teilweise als Modell endogener Regionalentwicklung gelten ("Drittes Italien", vgl. GARAFOLI, 1992).

Die politischen Rahmenbedingungen sind durch ein zentralistisches Staatssystem geprägt, mit dem einerseits Disparitäten im nationalstaatlichen Interesse verhindert werden sollten, andererseits gerade deswegen periphere Zonen in der Nähe der Wachstumsräume (z.B. in Piemont) zugunsten eines Nord-Süd-Ausgleichs benachteiligt wurden. Als Reaktion darauf haben die italienischen Regionen ihre eigene Planungsgesetzgebung verstärkt, die vielfach im Widerspruch zur nationalen Planungsebene steht und dadurch paralysierend wirkt (BÄTZING, 1990). Die vom Nordosten Italiens ausgehenden separatistischen Bewegungen können ebenfalls als eine solche Folgewirkung angesehen werden.

Österreich

Die österreichischen Alpenstädte sind stärker durch die Industrialisierungsphase geprägt als die Alpenstädte der anderen Länder. In der Mur-Mürz-Furche stützte sich das Wachstum dieser Städte auf eine in römischer Zeit und dann wieder seit dem Mittelalter bestehende Praxis der Eisenerzgewinnung und -verarbeitung²⁴. Entsprechend zeigen diese Städte den gründerzeitlichen Industrialisierungsschub und auch die Urbanisations- und Wachstumsphasen der Zwischenkriegszeit²⁵.

In Kärnten entwickelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg als Folge des landwirtschaftlichen Strukturwandels und als Alternativentwicklung zum Arbeiterbauerntum ein auf die Kärntner Seen bezogener Sommermassentourismus. Dadurch ist insofern eine gegenüber anderen inneralpinen Städten unterschiedliche Situation entstanden, als der Tourismus Tallagen besetzt und frühzeitig zur Zersiedelung beigetragen hat. Inzwischen sind viele der damals aufgebauten Fremdenverkehrsbetriebe in der Krise und Teile der regionalen Akteure (vor allem in Villach) wollen einen Strukturwandel weg vom Tourismus. Nicht zuletzt diese Ambivalenz hat dazu geführt, dass die Kampagne für die Olympischen Winterspiele 2006 äusserst schwach geführt wurde.

In den letzten Jahrzehnten sind in Österreich vor allem Salzburg und Innsbruck unter Ausbil-

²³ Wirtschaftsstruktureller Indikator ist die Verlagerung neuer Leitbranchen aus dem Dienstleistungssektor (z.B. Mode und Design); politischer Indikator ist die Verstärkung des Nord-Süd-Gegensatzes und das Aufkommen regionalistischer Bewegungen.

²⁴ Der Abbau der Siderit-Eisenerze am Erzberg in der Steiermark ist seit dem 12. Jh. erwähnt; der Eisenhammer in Kapfenberg seit dem 15. Jh.; von der Bedeutung der Stahlverarbeitung im 19. Jh. berichtet u.a. der Schriftsteller Peter Rosegger.

²⁵ Im Stadtbild sichtbare Beispiele hierfür sind z.B. der Siedlungsbau in Bruck a.d. Mur oder das Stadtwerkegebäude von Louis Welzenbacher in Innsbruck; vgl. auch LICHTENBERGER, 1997).

ung grosser agglomerierter Einzugsgebiete gewachsen (WEICHHART, 1999; FISCHLER, 1998). Hier, aber auch z.T. in Klagenfurt-Villach, haben Suburbanisationsprozesse Platz gegriffen, d.h. eine Verstädterung, die im Unterschied zur Periurbanisierung baulich *nicht* unterbrochen und die ansonsten eher auf den ausseralpinen Raum beschränkt ist.

Das Zentrale Orte-Planungskonzept ist im Bezirksgliederungssystem des Landes präsent und hält damit zugleich auch sehr kleine Bezirkshauptstädte mit weniger als 10'000 Einwohner auf einer relativ hohen Hierarchieebene. Diese sehr kleinteilige und egalitäre Struktur ist durch die politische Verwaltungsneugliederung Österreichs im 19. Jh. entstanden und ging zulasten der historischen Städtehierarchie der Viertelshauptstädte auf Landesebene²⁶. Ergebnis dieser Verwaltungsneugliederung war, dass Agglomerationen unterhalb der Grösse Wiens lange Zeit eine eher untergeordnete Bedeutung hatten und erst in den vergangenen Jahrzehnten – u.a. auch aus geopolitischen Gründen – aufgeholt haben bzw. jetzt ins verstärkte Interesse der Regionalentwicklung geraten (ÖROK, 1997). Die ehemaligen Viertelshauptstädte heben sich heute aufgrund ihrer Grösse von den übrigen Bezirkshauptstädten ab (LICHTENBERGER, 1997: 209). Sie haben aber durch die Nivellierung der mittleren Hierarchiestufe einen bleibenden Bedeutungsverlust erlitten und nicht die Funktion starker Agglomerations-Kernstädte unterhalb der Hauptstadtebene erlangt.

Schweiz

In der Schweiz befindet sich der Grossteil der Städte am nördlichen und südlichen Alpenrand. Von den grösseren Städten befinden sich dadurch nur Sion und Brig in einer eindeutigen Distanzlage zu grossen ausseralpinen Agglomerationen. Bei Chur ist diese Position zu Zürich gegenwärtig (noch) gegeben. Bei Lugano-Bellinzona-Locarno bildet die Landesgrenze zu Italien einerseits eine Trennung der Agglomerationen, bewirkt andererseits aber durch die Ansiedlung grenzspezifischer Funktionen zusätzliche Verflechtungen mit der Metropolregion Mailand. Thun kann aufgrund seiner geringen Distanz und seiner Pendlerverflechtung als Teil der Berner Agglomeration angesehen werden. Luzern befindet sich in der typischen Position einer Sekundäragglomeration, die Teil einer Pendlerkette (Alpengemeinden – Luzern – Zürich) ist. Daneben spiegelt die Vielzahl kleinerer Kantons- oder Amtsbezirks-Hauptorte das dezentrale System der Schweiz und das Zentrale Orte-System des Agrarzeitalters wider. Auch wenn der Konsens- und Ausgleichsgedanke in der Schweiz traditionell eine starke Stellung hat, so wurde gleichwohl nie das starre Zentrale Orte-Prinzip als Planungsinstrument angewendet. Gründe hierfür sind in den kantonalen Unterschieden, in der stärkeren Gewichtung privatwirtschaftlicher Elemente und in der stärkeren Ausdifferenzierung der Standorte (bedingt durch Gemeindeautonomie und Steuerrechte) zu finden.

Slowenien

Slowenien war bis 1991 Teil der Föderativen Republik Jugoslawien und galt im jugoslawischen Kontext als das Alpenland Jugoslawiens (GOSAR, 1991); tatsächlich hat nur die nordwestliche Hälfte Sloweniens Anteil an den Alpen. In der Gorenjska (Oberkrain, oberes Savetal; Stadt Jesenice), Koroska ('Kärnten', südöstlich des österreichischen Kärntens; Stadt Ravne) und Stajerska (Südsteiermark) bestand seit römischer Zeit eine dezentrale Eisenerzförderung und -verarbeitung, die im 16. Jahrhundert durch Zuwanderung von aussen (erwähnt wird vor allem die Familie Buccellini) stimuliert wurde. Die lokalen Eisenerzvorkommen waren teilweise bereits vor der Industrialisierungsphase erschöpft. In der Habsburger Zeit wurden allerdings die technischen Verfahren weiterentwickelt, so dass die Standorte ausgebaut werden konnten. In der jugoslawischen Zeit waren die Stahlwerke in Slowenien wichtig für eine eigenständige jugoslawische Stahlversorgung. Die Urbanisierung der damaligen Teilrepublik Slowenien besteht so in vielerlei Hinsicht in den Anstrengungen, den industriellen Rückstand gegenüber den westlichen Nachbarländern aufzuholen²⁷. Mit der Unab-

²⁶ Krems, Wiener Neustadt, Baden, Wels, Steyr, Villach, Leoben, Feldkirch (Alpenstädte unterstrichen).

²⁷ Der Wiederaufbau nach dem Ersten Weltkrieg begann verspätet ab 1930 (nach Angaben der Acroni Bibliothek in Jesenice). Die Schwerpunktsetzung Jugoslawiens auf die Schwerindustrie zeigt sich z.B. daran, dass der an Jesenice angrenzende Badeort Bled, eine Belle Epoque-Residenz aus der Habsburger Zeit, nicht weiterentwickelt wurde (Mitteilung A. Gosar).

hängigkeit gingen die Hauptabsatzgebiete der Schwerindustrie verloren, was die Stilllegung zahlreicher Betriebe zur Folge hatte. Die Stadt Jesenice hat heute, nachdem die meisten Stahlwerke stillgelegt sind, in vielerlei Hinsicht den Charakter einer Geisterstadt. Parallel dazu haben sich durch die Aufwertung Ljubljanas als Hauptstadt die Einzugsgebiete in den Alpenperimeter ausgedehnt. Maribor ist durch die Gemeindereformen seit der Unabhängigkeit zur Alpenstadt geworden, hat in den letzten zehn Jahren einen Teil seiner industriellen Basis verloren und versucht als tertiäres und touristisches Zentrum seine Bedeutung zu halten. Als entscheidend für die Bedeutungsverschiebungen innerhalb der Region werden die wechselnden Grenzsituationen und die politischen Veränderungen durch den Zerfall Jugoslawiens, der Ausbau der internationalen Transitverbindungen (Wien – Venedig) und der mit Ende des Fordismus nicht nur ökonomische Verfall, sondern auch die gesellschaftliche Diskreditierung der Schwerindustrie ("Umweltbewusstsein") gesehen (DOLGAN-PETRIČ/GOSAR, 1996).

6.2 Problemorientierte Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

In den genannten Arbeiten zu den kommunalen und regionalen Entwicklungstypen wird eine gegenüber der Alpenkonventionsabgrenzung (14 Mio. Einwohner, 1995) restriktive Alpenabgrenzung erarbeitet, um zu verhindern, dass die am Alpenrand liegenden Städte, deren Entwicklung nur bedingt an das Berggebiet gebunden ist, mit ihrer insgesamt hohen Bevölkerungszahl die quantitativen Analysen verzerren. In bestimmten Fällen geht diese Abgrenzung über den Perimeter der Alpenkonvention hinaus (z.B. Emmental in der Schweiz). Diese Abgrenzung umfasst Gemeinden mit 11 Mio. Einwohnern (BÄTZING UND MITARBEITER 1993).

Für das vorliegende Projekt war die restriktive Abgrenzung nicht brauchbar, da ja die aktuellen Prozesse der Verstädterung zunehmend ausgedehntere städtische Einzugsgebiete und Stadt-Umland-Beziehungen erzeugen und inzwischen ein Grossteil der für Alpengemeinden relevanten Städte ausserhalb der Alpenabgrenzung liegt. Es musste deshalb eine für die Fragestellung sinnvolle Abgrenzung des Untersuchungsgebietes gewählt werden. Diese sollte neben allen Städten in den Alpen auch alle Gemeinden enthalten, die in irgendeiner Form in städtische Einzugsgebiete einbezogen sind, d.h. auch die Gemeinden am Alpenrand, die auf ausseralpine Kernstädte und Agglomerationen ausgerichtet sind. Es wurde daher eine Maximalabgrenzung für ein Untersuchungsgebiet gewählt, das sich zusammensetzt aus

- den Gemeinden im Perimeter der Alpenkonvention,
- den Gemeinden der Bätzing-Abgrenzung (da, wo sie über die Alpenkonventionsabgrenzung hinausgeht),
- den perialpinen Kernstädten und perialpinen Gemeinden, welche zusammen mit Alpengemeinden eine Urbanisationszone bilden und
- den slowenischen Ortsgemeinschaften, die vor der Gemeindereform vom 1.1.1997 ausserhalb des Geltungsbereichs der Alpenkonvention lagen, danach aber Teil von Gemeinden sind, die partiell im Gebiet der Alpenkonvention liegen.

In diesem Untersuchungsgebiet leben 25,5 Mio. Einwohner. Die Abgrenzung stellt kein einheitliches Gebiet im Sinne eines Wirtschaftsraumes dar. Um diese zu gewährleisten hätte die Massstabsebene der Untersuchung verändert und der Abgrenzungspereimeter der EU (CE, 1995) oder die Analyseregion *Erweiterter Alpenraum* (EAR) der Konjunkturforschung Basel AG (BAK) herangezogen werden müssen, die ganz Süddeutschland und die Padania umfassen, womit aber die alpeninternen Prozesse nicht bearbeitet werden können. Das hier abgegrenzte Gebiet erlaubt es, alle Alpengemeinden, die der Periurbanisierung unterliegen, einer Urbanisationszone zuzuordnen, auch wenn deren überwiegender Teil ausserhalb der Alpenabgrenzung liegt.

Für die Fragestellungen sind vor allem die urbanisierten Zonen interessant. Es werden jedoch auch Vergleiche zwischen Alpengemeinden und perialpinen Gemeinden vorgenommen. Deshalb werden für die empirischen Untersuchungen fünf Teilgebiete ausgewiesen. Diese sind folgendermassen definiert (vgl. Karte 1, S. 63):

Teilgebiet A: Urbanisationszonen einschliesslich ihrer perialpinen Anteile

Das Teilgebiet A setzt sich zusammen aus allen als Städte definierten Gemeinden innerhalb des Alpenraumes samt den auf sie ausgerichteten (= *periurbanen*) Gemeinden. Ferner gehören dazu alle Alpengemeinden, die auf ausseralpine (= *perialpine*) Kernstädte ausgerichtet sind; ferner die entsprechenden perialpinen Kernstädte sowie die übrigen Gemeinden, die auf diese Kernstädte ausgerichtet sind (*perialpin* und *periurban*). Kernstadt und periurbane Gemeinden bilden zusammen eine Urbanisationszone. Als Alpenraum gilt, sofern nicht anders erwähnt, der in der Alpenkonvention festgelegte Perimeter, erweitert um die Gemeinden der Bätzing-Abgrenzung (BÄTZING UND MITARBEITER, 1993: 24ff.), wo sie über die Abgrenzung der Alpenkonvention hinausgeht.

Teilgebiet B: Alpengemeinden der Urbanisationszonen

Das Teilgebiet B umfasst nur die Kernstädte und periurbanen Gemeinden, welche innerhalb der Alpenabgrenzung liegen. Dabei werden die Urbanisationszonen am Alpenrand 'entzweigeschnitten'.

Teilgebiet C: Perialpine Gemeinden der Urbanisationszonen

Das Teilgebiet C umfasst das Teilgebiet A abzüglich des Teilgebietes B.

Teilgebiet D: Alpengemeinden ausserhalb der Urbanisationszonen

Das Teilgebiet D umfasst alle Gemeinden innerhalb der Alpenabgrenzung, welche nicht Kernstädte oder periurbane Gemeinden sind.

Teilgebiet E: Alpenraum

Das Teilgebiet umfasst 6124 Alpengemeinden und setzt sich aus den Gemeinden der Alpenkonventionsabgrenzung für alle Länder ausser Slowenien, den Gemeinden, die bei der Abgrenzung von Werner Bätzing zusätzlich über die Alpenkonventionsgrenze hinausreichen²⁸ sowie 51 der 147 neu gegliederten slowenischen Gemeinden zusammen. In dieser Untersuchung sind das alle Gemeinden der Kategorien B und D. Dieses Gebiet ist das flächenmässig grösste Teilgebiet innerhalb des gesamten Untersuchungsgebietes.

Die Zusammensetzung des Untersuchungsgebietes aus Alpenraum und perialpiner Zone (Teilgebiet C) erzeugt zwei einwohnermässig ungefähr gleich grosse Einheiten. Dadurch sind im Rahmen der empirischen Untersuchungen unterschiedliche Berechnungen zwischen dem Alpenanteil und dem perialpinen Anteil des Untersuchungsgebietes möglich. Es gilt aber zu berücksichtigen, dass die perialpine Zone auf die unmittelbar an den Alpenrand angrenzenden urbanisierten Gebiete begrenzt werden musste und dadurch nur die Kerne verschiedener Wirtschaftsräume erfasst werden. Die wichtigsten Grenzziehungen betreffen:

- Abtrennung des Kantons Aargau von der Metropolregion Zürich;
- Ausschluss von Augsburg und Ingolstadt von der Metropolregion München;
- Verzicht auf die Metropolregion Marseille, die eher die Zusammenarbeit mit Lyon als mit dem Alpenbogen sucht (DUMONT, 1998: 146);
- Ausserachtlassung einer Reihe kleiner Urbanisationszonen zwischen den Verdichtungsräumen, die überhaupt keine Verbindung zum Alpenraum haben.

Weiter muss – wie immer bei länderübergreifenden Alpenuntersuchungen – berücksichtigt werden, dass die politisch begründete Abgrenzung des Alpenrandes durch die Alpenkonvention in den einzelnen Ländern von unterschiedlicher Trennschärfe ist und deshalb vor allem in Deutschland grössere Voralpenanteile in die Alpenabgrenzung eingegangen sind als anderswo. Dasselbe gilt nach der Gebietsreform auch für Slowenien.

²⁸ Vgl. BÄTZING UND MITARBEITER, 1993, insbesondere S. 24ff. und S. 39. Die beiden Abgrenzungen überschneiden sich. Die unterschiedliche Gemeindeanzahl ist auf die inzwischen erfolgte Gemeindeneugliederung in Slowenien zurückzuführen.

6.3 Abgrenzung urbaner und periurbaner Zonen

Ebenfalls zu Beginn der Untersuchung musste entschieden werden, welche Phänomene unter dem Begriff der Verstädterung/Urbanisierung gefasst werden sollen und welche ausgespart bleiben müssen. Giuseppe Dematteis verwendet für seine Abgrenzung 1975 die Daten von 1960 und benutzt einen Schwellenwert von 5'000 Einwohnern für die Abgrenzung von Städten. Dieser Schwellenwert wird heute von vielen Gemeinden ohne städtische Funktion erreicht. Umgekehrt gibt es in dünn besiedelten Alpenregionen (häufig in der Mitte längerer Seitentäler) nach wie vor Gemeinden mit historischer Stadtfunktion als Marktort (in Österreich in typischer Weise als Bezirkssitz, in Frankreich als chef-lieu mit Sitz einer sous-préfecture), die seit dem Ende des Agrarzeitalters als Städte an Bedeutung verloren haben. Gemeinden dieser Grössenordnung erfüllen am sichtbarsten zentralörtliche Funktionen der Grundversorgung. Sie entsprechen jedoch nicht mehr den auf europäischer Ebene geltenden Vorstellungen und Definitionen einer Stadt im politisch-wirtschaftlich-kulturellen Sinn.

Auf europäischer Ebene existiert keine einheitliche Definition des urbanen Raumes oder der Stadt. Selbst ein Stadtbegriff, der sich auf die administrativen Grenzen des Zentrums (der Kernstadt) bezieht, ist nicht einheitlich gefasst. In jüngerer Zeit machen einerseits die Gemeindereformen, andererseits die Prozesse der Sub- und Periurbanisierung eine an Einwohnerzahlen orientierte Definition obsolet. Gleichwohl mussten für die Ausweisung städtischer Kerne praktikable Grenzwerte herangezogen werden.

Da auch für den Alpenraum keine einheitliche Definition existiert, wird für die Städte ein einheitlicher Schwellenwert von 10'000 Einwohnern festgelegt, die als Urbanisationskerne in den Alpen gelten. Neben dem Einwohnerschwellenwert wurde als zusätzliches Kriterium ein Arbeitsplatzschwellenwert akzeptiert. Dies erfolgt aus der Überlegung heraus, dass es Gemeinden gibt, die von ihrer Arbeitsplatzbedeutung mit anderen Städten vergleichbar sind oder diese sogar übertreffen, ohne die erforderliche Einwohnerzahl zu erreichen (dies ist z.B. in den grossen Tourismusstädten Chamonix oder St. Moritz der Fall). Im Durchschnitt beträgt das Verhältnis zwischen Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen in den urbanisierten Gemeinden des Untersuchungsgebietes (Teilgebiet A) 100 zu 41. Gemeinden, die diesen Wert deutlich überschreiten, können ebenfalls als urbanisiert gelten. Es wurde daher zusätzlich zur Einwohnerzahl der in Frankreich verwendete Schwellenwert von 5'000 Arbeitsplätzen (der dort unabhängig von der Alpenzugehörigkeit gilt) als Kriterium gewertet. Für Städte gilt demnach die Mindesteinwohnerzahl von 10'000 Einwohnern, ersatzweise 5'000 Arbeitsplätzen (sofern sie nicht gleichzeitig die Kriterien einer periurbanen Gemeinde zu einer grösseren Stadt erfüllen). Durch das Arbeitsplatzkriterium steigt die Zahl der Städte um 30 auf 243.

Tab. 1: Stadt-Definitionen in den Alpenländern in den sieben Alpenstaaten.

	Definitionskriterium	Anmerkungen	Quelle
Deutschland	Kleinstadt: 20'000-50'000 Einwohner	Einwohnerstarke und grossflächige Gemeinden nach Gemeindereform der 1970er Jahre	ARL, 1995: 913f.
Frankreich	Bis 1996: ZPIU ab 2'000 Einwohnern; ab 1996: pôle urbain ab 5'000 Arbeitsplätzen	ZPIU anhand des Anteils nichtlandwirtschaftlicher Arbeitsplätze	INSEE; CNRS, équipe P.A.R.I.S. (1996)
Italien	10'000 Einwohner	Per Übereinkunft; ebenso in Spanien und Portugal	EUROSTAT, 1994
Österreich	Gemäss zentralörtlichen Funktionen unabhängig von Stadtstatus und Einwohnerzahl	Es gibt 15 Gemeinden mit Stadtrechten (Statuarstädte), städtische Funktionen haben aber auch wesentlich kleinere Gemeinden unabhängig von der Gemeindegrösse	NEUHOFFER, 1997 LICHTENBERGER, 1997
Schweiz	10'000 Einwohner	Zusätzlich existieren kleinere Gemeinden mit historischen Stadtrechten	BFS, 1997a
Slowenien	Urbanisierte Gemeinden anhand verschiedener Indikatoren	Gemeindeneugliederung vom 1.1. 1997 lässt keine Rückschlüsse anhand der Einwohnerzahlen mehr zu	RAVBAR, 1997a

Karte 1: Untersuchungsgebiet: Alpenraum und urbanisierte perialpine Zone

Arc alpin et aires urbaines périalpines

Arco alpino e area urbana perialpina

Alpski prostor in urbanizirani obalpski prostor

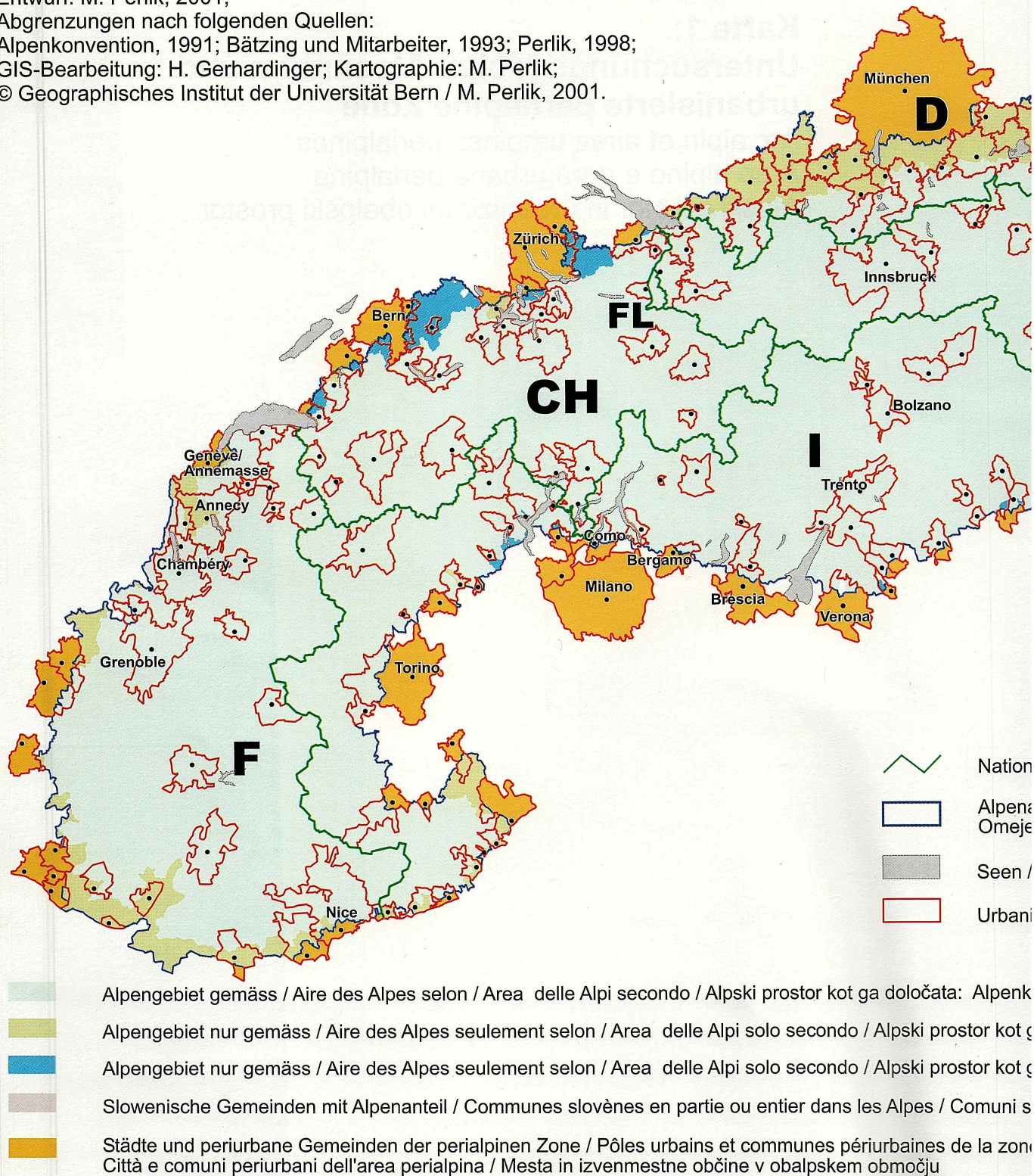
Entwurf: M. Perlik, 2001;

Abgrenzungen nach folgenden Quellen:

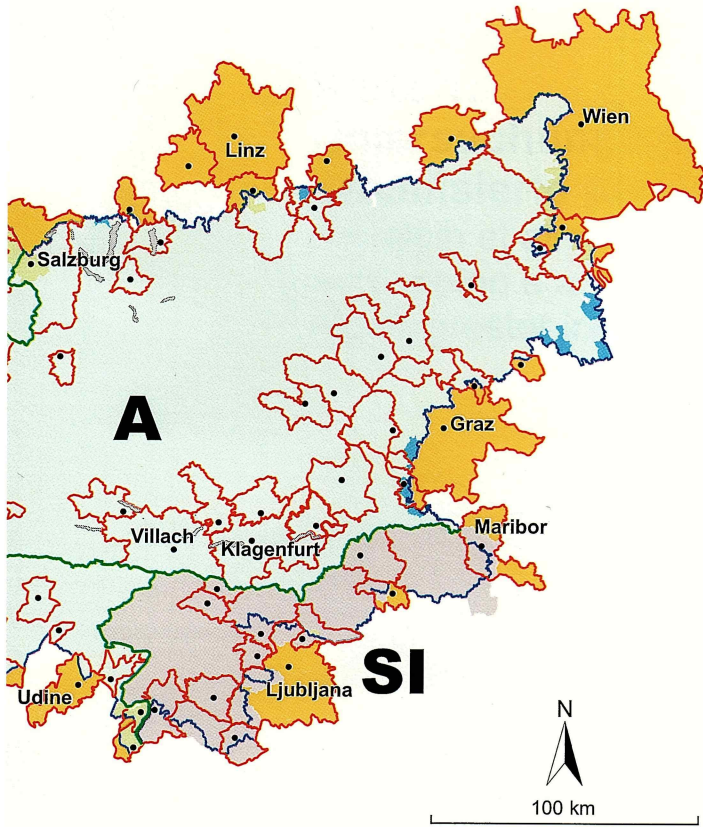
Alpenkonvention, 1991; Bätzing und Mitarbeiter, 1993; Perlik, 1998;

GIS-Bearbeitung: H. Gerhardinger; Kartographie: M. Perlik;

© Geographisches Institut der Universität Bern / M. Perlik, 2001.



Manfred Perlik (2001): Alpenstädte - Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit. Geographica Bernensia P38.



anraun und
ie
öines
öine
ipški prostor

enze / Frontière d'état / Frontiera di stato / Nacionalne meje

izung / Démarcation des Alpes / Demarcazione delle Alpi /
alpski prostor (Alpenkonvention + Bätzing)

/ Laghi / Jezera

szonen / Aires urbaines / Aree urbane/ Območja urbanizacije

tion und Bätzing

öča: Alpenkonvention

öča: Bätzing

dell'area alpina / Slovenske občine v alpskem prostoru

alpine /

Die Begrenzung nach unten schliesst nicht aus, dass Orte mit einer geringeren Einwohnerzahl nicht auch Eigenschaften und Aspekte von Städten haben, vor allem wenn sie Mittelpunkt eines dünn besiedelten Umlandes sind. Oftmals drückt sich darin auch die morphologische Persistenz früherer Bedeutung aus (KECKSTEIN, 1999). Ein niedrigerer Schwellenwert hätte jedoch eine qualitative Einzelfallprüfung nach aktuell bestehenden städtischen Funktionen notwendig gemacht, was kaum operationalisierbar ist. Damit fallen zwangsläufig kleine lokale Zentren in dünn besiedelten ländlichen Alpenregionen wie z.B. Die/Drôme, Demonte/Cuneo, Hermagor/Kärnten oder Liezen/Steiermark aus dem Untersuchungsrastrer.

Touristische Verstädterung

Bewusst unberücksichtigt gelassen wurden die Gemeinden, die unterhalb des 10'000-Einwohner-Schwellenwertes liegen, die aber eine touristische Verstädterung aufweisen. Diese betrifft vor allem Gemeinden unterhalb von 10'000 ständigen Einwohnern. Eine Reihe dieser Gemeinden weist in vielerlei Hinsicht städtische Züge auf. Dies betrifft insbesondere das Beherbergungsangebot, das in der Sommer- und Wintersaison von Feriengästen genutzt wird und bis zu 20'000 Betten aufweisen kann. Auf diese Besucherzahl sind dann auch die übrigen Strukturen wie Verkehrswege, Kläranlage, Haushaltspläne für deren Unterhalt und Struktur des lokalen Gewerbes (Einzelhandel, Bauindustrie, Freizeitgewerbe) zugeschnitten. In dieser Dimension erreichen die Orte fast die Grösse von Mittelstädten.

Die urbanisierten Tourismusgemeinden werden durch die Methode der Urbanisationszonen nicht erfasst und waren auch nicht Gegenstand der Untersuchung; sie werden hier nicht als Städte im üblichen Sinn verstanden, weil sie wichtige Aspekte der für die europäische Stadt geltenden Eigenschaften wie z.B. die Einheit von wohnenden, wirtschaftenden und mitentscheidenden Personen prinzipiell nicht erfüllen²⁹. Aufgrund ihrer Besonderheiten (kleine Zahl für die Lokalentwicklung entscheidungsberechtigter lokaler Akteure, Inanspruchnahme des internationalen Arbeitsmarktes zur Leistungserstellung³⁰, internationale Kundschaft, Problematik über- und unterdimensionierter Infrastruktur) benötigen diese Art von Städten eine eigenständige Untersuchung.

Periurbane Gemeinden

Der Begriff "periurban" stammt aus der französischen Diskussion und ist bisher im deutschsprachigen Raum vor allem in der Schweiz verwendet worden (AYDALOT, 1985; SCHULER, 1985). Periurban greift weiter aus als der Begriff "suburban", der dem amerikanischen Städtmodell entstammt und dort ursprünglich Vorstadtsiedlungen beschrieb, die es in dieser Form in Europa nicht gab. Der Begriff "suburban" verbindet sich in Frankreich mit der "banlieue" des H.L.M.-Wohnungsbaus, in Deutschland mit "Vorstadt" und wird in dieser Arbeit nur sparsam gebraucht, da er administrativ in der Regel zur Kernstadt zur zählen ist, deren Ausdehnung hier nicht weiter hinterfragt wird. Ausserdem sind die suburbanen Zonen, die als bauliches Kontinuum an die Stadtkerne angrenzen, in den Alpen von vergleichsweise geringer Ausdehnung. Periurban bedeutet, dass das bauliche Kontinuum verstädterter Zonen unterbrochen ist. Lebens- und Erwerbsweise der Bewohner der Umlandgemeinden haben sich auf die Stadt ausgerichtet. Dies kann strukturwandelbedingt sein oder bei wachsender Verstädterung durch Zuzug aus den Kernstädten. Von der Siedlungsmorphologie kann, abgesehen von bestimmten Neubaugebieten, oftmals kein Unterschied zum ländlichen Raum festgestellt werden. Daraus folgt, dass bei einer Untersuchung städtischer Zonen in den Alpen die Phänomene der Periurbanisierung einbezogen werden müssen und dass dafür nicht bauliche, sondern funktionale Kriterien notwendig sind.

²⁹ Diese Einheit erscheint wesentlich, wenn der mit der europäischen Stadt verknüpfte Gedanke der politischen Emanzipation ihrer Bürger (SIEBEL, 1999) tatsächlich Gültigkeit haben soll, um analog zur Flächenverantwortung der Agrargesellschaft (BÄTZING, 1994) ein komplementäres und kohäsives Stadt-Umland-Verhältnis zu begründen.

³⁰ Vgl. hierzu die Untersuchung von Katrin Schneeberger (1999) zur Bedeutung von ausländischen Arbeitskräften für regionale Produktionssysteme.

Verdichtungsräume

Abgrenzungen von Agglomerationen und Stadtregionen dienen in ihrer praktischen Umsetzung dem Ziel, Entwicklungspolitiken für Regionen zu begründen, wobei den jeweiligen Landesinteressen Rechnung getragen wird. In diesem Sinne sind in verschiedenen Staaten unterschiedliche Definitionen entwickelt worden, die in der Regel nicht speziell auf den Alpenraum zugeschnitten und auch nicht miteinander vergleichbar sind. Deshalb fehlt eine einheitliche länderübergreifende Operationalisierungsmöglichkeit. Daher muss für die gewählte Fragestellung eine eigene Abgrenzungsmethode entwickelt werden, wobei folgende Unterschiede zu berücksichtigen sind:

- In *Deutschland* gibt es 45 Verdichtungsräume, die mindestens 150'000 Einwohner umfassen, wobei Flächenkriterien und Mindestbevölkerungsdichten gelten (ARL, 1995; EUROSTAT, 1994). Dabei handelt es sich hauptsächlich um ausgedehnte polyzentrische Ballungsgebiete wie die Räume Rhein-Ruhr oder Rhein-Main, aber auch um kleinere monozentrische Agglomerationen wie z.B. Erfurt oder Gießen. Für den Alpenraum mit kleinen Kernstädten und teilweise weitem, aber relativ dünn besiedelten periurbanem Umland sind diese Einheiten zu gross.
- In *Frankreich* wurden bis zur Volkszählung 1990 die Stadtregionen anhand der Wirtschaftssektoren abgegrenzt (*zones de peuplement industriel et urbain, ZPIU*). Dadurch konnten bereits Gemeinden mit 2'000 als städtische Kerne ausgeschieden werden, was statistisch eine flächendeckende Verstädterung bewirkte. Die Definition wurde mit dem Rückgang der Landwirtschaft aussagelos. Eine seit 1996 gültige Methode (*zonage en aires urbaines*) unterscheidet Kernstädte und periurbane Gemeinden (CNRS, ÉQUIPE P.A.R.I.S., 1996). Dabei werden Städte anhand einer Mindest-Arbeitsplatzzahl (5'000) als städtische Pole definiert, denen aufgrund der Pendlerbeziehungen eine periurbane Zone zugewiesen wird. Der Rest gilt als ländlicher Raum.
- Die Definition für *Italien* von Fabrizio Bartaletti (1992) mit Einheiten von 200'000 Einwohnern lässt sich für den italienischen Alpenraum nicht anwenden, da gerade im italienischen Teil der Alpen viele kleine Städte liegen.
- In *Österreich* und der *Schweiz* sind von der Regionalforschung Agglomerationen mit Schwellenwerten von 15'000 bzw. 20'000 Einwohnern abgegrenzt worden (FUCHS, 1997; SCHULER/JOYE, 1997). Diese Grössenordnung erlaubt auch im kleinräumig gegliederten Berggebiet eine Unterscheidung zwischen Konzentrationspolen und nichturbanen Gebieten. Allerdings beruhen die Kriterien jeweils auf einer Vielzahl von Indikatoren, was die Vergleichbarkeit über die Ländergrenzen hinweg schwierig macht. Nur in Österreich gibt es darüber hinaus Erfassungen der Tagespendler-Einzugsgebiete, die an sich sehr brauchbar sind, die aber, weil sie in anderen Alpenländern nicht existieren, nicht für eine länderübergreifende Untersuchung verwendet werden können.
- In *Slowenien* ist seit 1.1.97 eine Gemeindereform in Kraft, bei der die einzelnen Dörfer (Ortsgemeinschaften) zu Grossgemeinden verschmolzen wurden. Die klassische Unterteilung in Kernstadt und Agglomerationsgemeinde lässt sich hierbei kaum noch anwenden.
- Auf *europäischer Ebene* gelten als *Agglomeration* Grossstädte, die mit ihren Einzugsgebieten mindestens 500'000 Einwohner haben. Für den Alpenraum trifft eine solche Definition gerade noch auf Grenoble zu und ist deshalb nicht brauchbar. Auf Grundlage der EFRE-Verordnung³¹ ist zur Umsetzung der Ziele des EUREK-Programms (EU, 1999a) das Studienprogramm zur europäischen Raumentwicklungsplanung eingerichtet worden ist, Hierbei soll die französische CNRS-Methode angewendet werden (EC, 2000). Die auf diese Weise (5'000 Arbeitsplätze, 40%-Mindestquote) abgegrenzten Einheiten werden als European Functional Urban Area (EFUA) bezeichnet;

³¹EFRE: Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung.

Fallstudien sollen künftig vor allem auf dieser Ebene durchgeführt werden.

- Die für den *Alpenbogen* erarbeiteten kommunalen Entwicklungstypen der Pendlergemeinden (BÄTZING UND MITARBEITER, 1993; INGOLD, 1994; BÄTZING/MESSERLI/PERLIK, 1995) konnten für die Abgrenzung der Urbanisationszonen nicht verwendet werden, da die Methode für eine andere Zielsetzung entwickelt worden war und deshalb der Typ der Pendlergemeinde keine Beziehung zu einer bestimmten Kernstadt angibt.

Bei der Entscheidung über die Abgrenzungsmethode wurde einer modifizierten Übernahme der Vorzug gegenüber einer vollständig eigenen Definition gegeben. Hierbei lag es nahe, die französische Methode aufgrund ihrer einfachen Indikatoranforderungen (Arbeitsplatzzahlen und Pendler) zu verwenden.

6.4 Indikatorenkonzept, Datenzugang und Datenharmonisierung

Indikatorenkonzept

Die Schwierigkeiten der Arbeit mit Gemeindedaten sind u.a. aus den vorangegangenen Arbeiten auf Gesamtalpebene bekannt (BÄTZING UND MITARBEITER, 1993). Diese bestehen – verkürzt – darin, dass auch die wenigen Parameter, die in allen Ländern in vergleichbarer Weise erhoben werden, in ihren Definitionen nicht exakt übereinstimmen und dass unterschiedliche Datenschutzrichtlinien und Veröffentlichungspraktiken den Zugriff erschweren, aus finanziellen Gründen verunmöglichen oder verbieten.

Weil die wenigen länderübergreifend in vergleichbarer Form vorliegenden Indikatoren in der Regel den Rückgriff auf die nationalen Volks- und Betriebszählungen erfordern, sind sie an starre Zeitschnitte gebunden, die zwischen den beteiligten Ländern nicht exakt übereinstimmen, im Falle der schweizerischen Betriebszählungen (1985, 1995) und der deutschen Volkszählung (1987) sogar eklatant voneinander abweichen.

Zudem lag der Zeitpunkt des Beginns der Untersuchung in der zweiten Hälfte der Dekade, so dass das aus den Volks- und Betriebszählungen vorhandene Material bereits relativ weit zurückliegt und die nächsten Zählungen kurz bevorstehen. Für die Arbeit müssen daher fast schon veraltete Merkmale herangezogen werden. Dass letztlich doch in starkem Masse auf die Auswertung dieser Datenreihen gesetzt wurde, liegt in der Bedeutung der Zeitspanne 1980-1990 für den Strukturwandel im Alpenraum begründet, wie in den genannten Vorarbeiten gezeigt werden konnte. Zugleich ergab sich dadurch die Möglichkeit, 'vorausarbeitend' die Grundlagen zu schaffen, um die Längsschnittanalysen weiterzuführen, sobald die Ergebnisse der nächsten Volkszählungen vorliegen. Damit wird ein Beitrag geleistet, relativ rasch und mit einer aktuellen Problemsicht die kommenden Volkszählungen für die gegebene Fragestellung nutzbar zu machen. Als letzte wichtige Einschränkung sind die Veränderungen in Slowenien im Zusammenhang mit der Neugliederung des Landes zu nennen. Dies hat zur Folge, dass teilweise unterschiedliche Gebietsgliederungen verwendet werden müssen.

Die genannten Einschränkungen machen es erforderlich, die Untersuchungsergebnisse aus der Veränderung von relativ einfachen Merkmalen zu gewinnen. Hierzu gehört der Indikator Einwohnerentwicklung, der – mit Ausnahme Frankreichs – nicht an die Volkszählungstermine gebunden ist. Der Anspruch, den gesamten Alpenbogen vergleichend zu erfassen, wird erfüllt, für einzelne Fragestellungen muss allerdings auf die gewünschte Vollständigkeit verzichtet werden. Das verwendete Indikatorenset beschränkt sich auf drei Merkmale:

1. Die Auswertung der Pendlerdaten für den Zeitschnitt 1990. Hierbei genügte es nicht, mit der Pendlerquote zu arbeiten, da diese keine funktionalen Beziehungen zwischen Stadt und Umland abbilden kann. Erforderlich war die länderweise Analyse der Pendlermatrix, die die Beziehungen von jeder Gemeinde zu jeder Gemeinde im Untersuchungsgebiet vermittelt. Für 1980 fehlen die exakten Pendlerbeziehungen für Italien, so dass kein Vergleich möglich ist. Als Ergebnis resultiert eine Abgrenzung a) des Untersuchungsgebietes ausserhalb der

Alpenabgrenzung und b) eine Unterteilung des gesamten Untersuchungsgebietes in Urbanisationszonen als Basiseinheiten der Verstädterung in den Alpen; ausserdem ist c) mit diesen Daten eine interne Gliederung der Urbanisationszonen möglich.

2. Analyse der Einwohnerzahlen im langjährigen Vergleich, die für die Zeit von 1961 bis 1991 in der bestehenden Alpendatenbank der Geographischen Institute Bern und Erlangen vorhanden waren und um die perialpinen Gemeinden des Untersuchungsgebietes sowie den Zeitschnitt 1995 ergänzt wurden. Damit werden vor allem Bedeutungsverchiebungen zwischen den Urbanisationszonen (unter Bedingungen generellen Bevölkerungswachstums in Europa) erfasst.

3. Die Anzahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort (Arbeitsplätze) der nichtlandwirtschaftlichen Wirtschaftssektoren für 1990 (alle Länder) und im Vergleich der Zeitschnitte 1980 und 1990 (mit Ausnahme von Deutschland), jeweils unterteilt nach Branchengruppen. Damit ist eine Berechnung des Standortquotienten und darauf aufbauend eine Typisierung der Urbanisationszonen möglich.

Datenzugang und Datenharmonisierung

Die Beschaffung der Rohdaten erfolgte über die jeweiligen nationalen Statistischen Ämter. Die sehr unterschiedlichen Regelungen bezüglich des Datenzugangs schaffen dabei jeweils Hürden eigener Art, die in ihrer Addition auch Einfluss auf die Forschungsergebnisse nehmen können. In Deutschland (Bayrisches Statistisches Landesamt) waren es die Datenschutzbestimmungen und in der Schweiz die fehlende Deckungsgleichheit von Volks- und Betriebszählungen, die die Asymmetrie der Zeitschnitte bewirkt haben und die Vergleichbarkeit erschweren. In Frankreich (INSEE) und Italien (ISTAT) ist es die Ländergliederung, die für den gewünschten Untersuchungsraum eine grosse Anzahl Départements bzw. Provinzen erfordert und dadurch die Kosten in die Höhe treibt. In Österreich (ÖSTAT) wurden sehr hohe Preise unter Verweis auf veraltete technische Anlagen mit langen Bearbeitungsvorgängen selbst bei den Standard-Betriebszählungsdaten begründet. Für bestimmte Fälle erschien es einfacher, die erforderlichen Daten vor Ort zu kopieren und manuell einzugeben. Es handelt sich hierbei um das grundsätzliche Problem, dass in öffentlichem Auftrag gesammelte Daten zunehmend kommerziell genutzt werden und der Datenzugang für Forschungsinteressen mit kommerziellen Nutzern gleichgesetzt wird³².

Verwendete Datengrundlagen und Zeitschnitte

Für die Bevölkerungsentwicklung und die Pendlerströme kamen Datensätze der *Volkszählungen* der jeweiligen Statistischen Bundes- und Landesämter zum Zuge sowie Nachführungen der Melderegister. Die Tatsache, dass die verschiedenen europäischen Länder für hochaufgelöste Daten keinen einheitlichen Zeitschnitt liefern können, erschwert die Analyse von länderübergreifenden Grossräumen oder auch Grensräumen. Im vorliegenden Fall wirken sich drei Besonderheiten sehr störend aus:

- die fehlende Volkszählung in Deutschland für das Jahr 1980 und die dann ausser der Reihe durchgeführte Volkszählung 1987,
- die fehlende Nachführung der Melderegister in den französischen Gemeinden für die Jahre zwischen den Volkszählungen und
- die Umbruchsituation in Slowenien nach dem Zusammenbruch Jugoslawiens, die umfassende Gemeindeneugliederungen zur Folge hatte.

Für die Einwohnerdaten lassen sich die fehlenden Zeitschnitte durch die Nachführungen der Melderegister ergänzen. Ausserdem ist, mit Ausnahme Frankreichs, ein aktueller Zeitschnitt für 1995 möglich. Für die französischen Gemeinden konnten dagegen bereits die Daten der Volkszählung 1999 verwendet werden. Diese Werte wurden auf 1995 interpoliert. Damit er-

³² Die Ausgabe 1/2000 von L'ESPACE GEOGRAPHIQUE behandelt dieses Problem ausführlich (Débat. Recensement et accès aux données pour les chercheurs).

geben sich drei Zeitschnitte für die Bevölkerungsentwicklung, die sich gut miteinander vergleichen lassen: 1980-1982, 1990-1991 und 1995.

Für die Pendlerdaten ist die Situation ungünstiger: Für Slowenien existieren keine Pendlermatrices für die neuen Gemeindegliederungen; sie konnten auch vom Statistischen Amt in Ljubljana in der erforderlichen Zeit und zu realistischen Preisen nicht geliefert werden. Aufgrund der Grösse der neugebildeten Gemeinden kann davon ausgegangen werden, dass diese Einheiten sich ab einer Einwohnerzahl von 20'000 als Kernstadt plus periurbanes Umland definieren lassen. Für die endgültige Abgrenzung wurden die in der Einteilung von Marjan Ravbar (1997a: 89) als *"strongly urbanized"* und *"very strongly urbanized"* bezeichneten Gemeinden zur Bildung der Urbanisationszonen herangezogen. Nur geringe Auswirkungen hat das Fehlen der Pendlermatrix für Liechtenstein. Es wird komplett als Urbanisationszone angesehen und – entsprechend der schweizerischen Abgrenzung (BfS, 1997b) – als Teil der Urbanisationszone Vaduz-Buchs gewertet.

Für die *Betriebszählungsdaten* zur Ermittlung der Strukturtypen mussten, um eine Vergleichbarkeit herzustellen, zwei Zeitschnittgruppen gebildet werden, mit denen die abweichenden Betriebszählungstermine der Schweiz und Deutschlands integriert werden konnten (1981-1985 und 1987-1991). Zudem konnten alle Untersuchungen, die den Vergleichswert 1980 benötigen, nur unter Ausschluss Deutschlands gemacht werden. Die 19 deutschen Urbanisationszonen wurden deshalb bei einigen Berechnungen aus dem Vergleich herausgenommen. Zudem mussten Anpassungen in der Branchenzuordnung durchgeführt werden, um Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen Ländern zu ermöglichen. Dadurch wurden die Branchengruppen gröber, als dies für ein einzelnes Land aufgrund der Datenlage möglich gewesen wäre.

Der Agrarsektor wurde bei der Strukturanalyse gänzlich ausgeschlossen, da die nationalen Betriebszählungen die bäuerlichen Betriebe nur teilweise erfassen und deshalb verfälschende Informationen liefern. Aussagekräftig wären hierfür die Landwirtschaftszählungen. Da die Zahl der Arbeitsplätze des Landwirtschaftssektors marginal ist (was für die Städte besonders gilt), konnte auf diese Daten verzichtet werden. Die ausgewerteten und in den Tabellen wiedergegebenen Arbeitsplatzzahlen beziehen sich daher immer nur auf den II. und III. Wirtschaftssektor.

6.5 Das Konzept der Urbanisationszonen

Urbanisationszonen als Basiseinheiten der Verstädterung in den Alpen

Eine Bestimmung des urbanisierten Raumes ausschliesslich anhand der Einwohnerzahl ist nicht möglich, da zunächst nicht klar ist, welche Gemeinden als periurbane Gemeinden einem städtischen Einzugsgebiet zuzuordnen sind. Die Verwendung von Agglomerationsdaten ist nicht möglich, weil die Agglomerationen in den einzelnen Alpenländern unterschiedlich definiert sind und nur Einheiten ab ca. 200'000 Einwohnern umfassen. Für die Anwendung auf die Alpenregionen sind diese Agglomerationen nicht brauchbar, weil damit der grösste Teil der den Alpenraum strukturierenden Klein- und Mittelstädte nicht erfasst wird. Es musste daher darum gehen, Basiseinheiten zwischen der Stadt- und der Agglomerationsebene zu finden, die einerseits diese kleinstrukturierte Verstädterung abbilden können und andererseits auch auf Agglomerationen wie Grenoble oder Innsbruck anwendbar sind.

Der länderübergreifende und um Vollständigkeit bemühte Anspruch machte es erforderlich, mit nur wenigen, international vergleichbaren Indikatoren zu arbeiten. Aus diesem Grunde konnte z.B. die in Österreich verwendete Methode des ÖSTAT (FUCHS, 1997), die Siedlungseinheiten und Distanzmessungen voraussetzt, nicht verwendet werden. Flächenbezogene Verfahren, wie z.B. das Boustadt-Modell (1953), sind generell für den Alpenraum aufgrund des hohen Anteils nicht besiedelbarer Flächen und der unterschiedlichen Gemeindegrössen in den einzelnen Alpenländern problematisch, so dass diese Methode ausser Betracht gezo-

gen wurde. Die neu entwickelte französische Methode (CNRS, EQUIPE P.A.R.I.S., 1996) ermöglichte demgegenüber ein Vorgehen, bei dem ausschliesslich die Indikatoren Einwohnerzahl und Pendlerverflechtung verwendet werden. Diese Methode erwies sich grundsätzlich als brauchbar, sie musste jedoch für den Alpenraum modifiziert werden.

In einem zweistufigen Verfahren werden die Gemeinden mit einer Mindestauspendlerquote in eine bestimmte *Kernstadt* ausgeschieden. Diese bilden als *periurbane Gemeinden* mit der Kernstadt die *Urbanisationszone*. Quelle sind die Pendlerbeziehungen jeder Gemeinde zu jeder Gemeinde für das Untersuchungsgebiet gemäss der nationalen Volkszählungen von Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und der Schweiz. Dabei gelten folgende Bedingungen (vgl. auch LE JEANNIC, 1996; PERLIK, 1998a und 1999):

1. Die Kernstadt (KS) hat mindestens 10'000 Einwohner (schweizerische Stadt-Definition) oder mindestens 5'000 Arbeitsplätze (CNRS-Definition), unabhängig davon, ob sie offiziellen Stadtstatus besitzt oder nicht.

2. Eine *periurbane Gemeinde* ist durch eine Mindestquote an Auspendlern in die Kernstadt definiert. Nach der CNRS-Definition wurde der Schwellenwert bei 40% festgelegt. Für die Alpen wurde der Wert iterativ auf 30% reduziert mit dem Ziel, eine möglichst grosse Deckungsgleichheit mit der österreichischen Abgrenzung zu erreichen. Österreich wurde bewusst als Referenzgrösse gewählt, da hier die inneralpine Zahl der Alpenstädte am grössten ist. Ist eine Gemeinde anhand der Arbeitsplatz- oder Einwohnerzahl Kernstadt, jedoch anhand der Auspendlerquote einer grösseren Stadt untergeordnet, so gilt sie – wie bei CNRS – als periurbane Gemeinde. Diese Gemeinden bilden die *innere periurbane Zone* (IPZ).

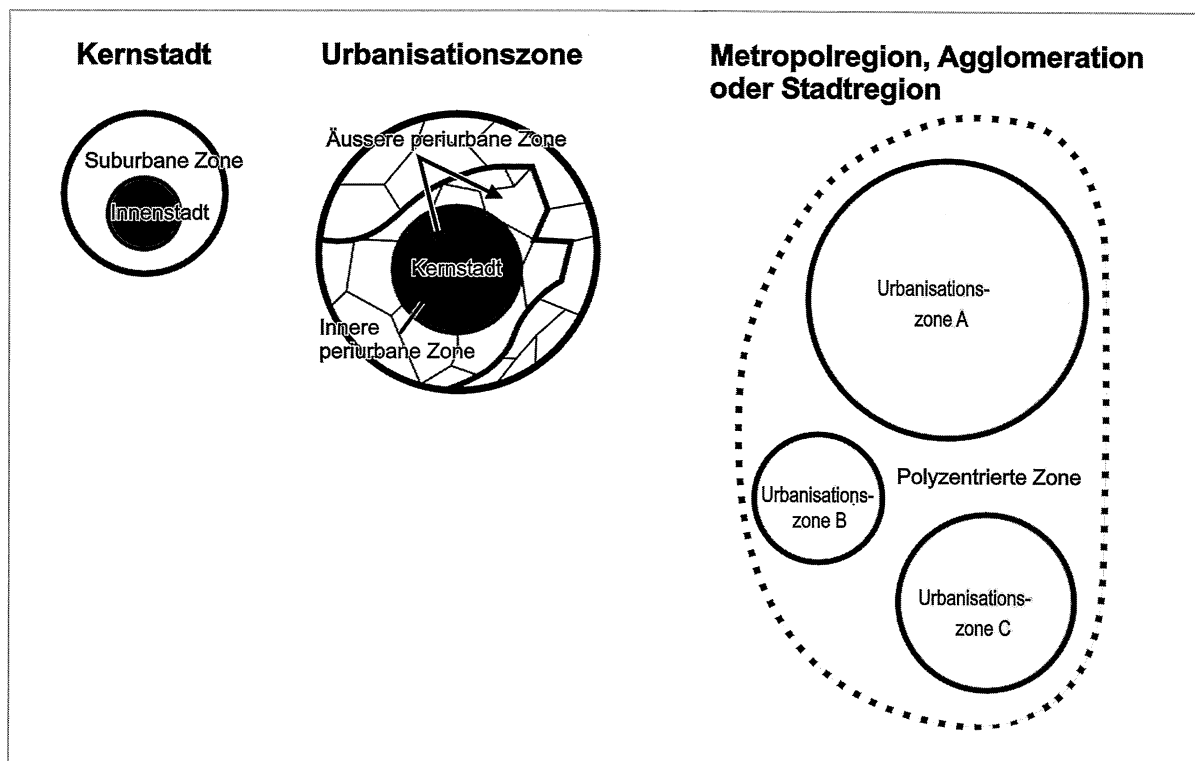


Abb. 2: Urbanisationszone, Kernstadt und periurbane Gemeinden, zoniert. Aus: LE JEANNIC, 1997: 24; PERLIK, 1999: 153 (modifiziert).

In der zweiten Stufe werden alle Gemeinden als periurbane Gemeinden zugezogen, deren Auspendlerquote in die Kernstadt und in die innere periurbane Zone 30% erreicht oder übersteigt. Diese Gemeinden bilden die *äussere periurbane Zone* (APZ). Anschliessend werden die Gemeinden hinzugezogen, deren hohe Auspendlerquote sich auf verschiedene Kernstädte aufteilt – aber nur, wenn beide Urbanisationszonen aneinanderstossen. Diese Ge-

meinden bilden die *polyzentrierte periurbane Zone* (PPZ). Städte ohne periurbane Gemeinden (in der Schweiz: Isolierte Städte) werden als eigenständige Urbanisationszone gerechnet. Stossen zwei Kernstädte aneinander (z.B. Brig und Visp), so wird dies als eine einzige Urbanisationszone ausgewiesen. Das politische Zentrum gilt dabei zumeist als Kernstadt, die benachbarte Stadt als *Nebenzentrum*.

Kasten 3: Abgrenzung von Urbanisationszonen.

Ziel: Abgrenzung von:

1. Kernstädten und ihren periurbanen Gemeinden innerhalb der Alpenabgrenzung.
2. Abgrenzung von periurbanen Gemeinden, die auf perialpine Kernstädte ausgerichtet sind,
3. deren perialpine Kernstädte sowie
4. die perialpinen periurbanen Gemeinden dieser Kernstädte.

Verwendete Indikatoren: Einwohnerzahlen 1990 und Arbeitsplatzzahlen 1990 auf Gemeindeebene, Pendlermatrix zwischen jeder Gemeinde des Untersuchungsgebietes für 1990.

Operationalisierung: Als Kernstädte gesetzt sind alle Gemeinden mit mindestens 10'000 Einwohnern oder 5'000 Arbeitsplätzen, sofern sie nicht wegen einer zu hohen Auspendlerquote als periurbane Gemeinden gelten. Periurbane Gemeinden sind alle Gemeinden, die in einem zweistufigen Verfahren mindestens 30% der erwerbstätigen Bevölkerung als Pendler in die Kernstadt (innere periurbane Zone) oder eine benachbarte periurbane Gemeinde (äussere periurbane Zone, polyzentrierte Zone) entsenden.

Schlüsselbegriffe: Kernstadt, periurbane Zone, periurbane Gemeinde.

Zonendifferenziertes Wachstum als Indikator der Periurbanisierung

Das zweistufige Verfahren der Urbanisationszonenbestimmung kann zu Berechnungen zwischen Kernstadt und den beiden Gürteln periurbaner Gemeinden (IPZ, APZ) genutzt werden, mit denen ein gegenüber den Kernstädten verstärktes Wachstum des Umlandes nachgewiesen werden kann. Der Nachweis einer Stagnation der Kernstädte und des Wachstums der Umlandgemeinden dient dabei als ein Beleg für die Gültigkeit der Periurbanisationsprozesse für den Alpenraum.

Kasten 4: Binnendifferenzierung der Urbanisationszonen.

Ziel: Nachweis der Periurbanisierung im Alpenraumes als ein mit der ausser- und perialpinen Entwicklung vergleichbarer Prozess (Stagnation der Kernstädte, Wachstum der Umlandgemeinden).

Verwendete Indikatoren: Einwohnerzahlen 1980 und 1990 sowie Arbeitsplatzzahlen 1980 und 1990 auf Gemeindeebene, Pendlermatrix zwischen jeder Gemeinde des Untersuchungsgebietes für 1990.

Operationalisierung: Vergleich der Bevölkerungsentwicklung 1980 bis 1990 in den inneren und den äusseren Periurbanisationszonen sowie den Kernstädten. Analog dazu die Arbeitsplatzentwicklung.

Schlüsselbegriffe: innere, äussere und polyzentrierte periurbane Zone

Reichweite und Grenzen der Methode

Gegenüber früheren Abgrenzungen enthält diese Methode keinen Hinweis mehr auf die Siedlungsstruktur, sondern ist ausschliesslich nach funktionalen Gesichtspunkten erstellt, mit der Beziehung Wohngemeinde – Arbeitsplatzzentrum als entscheidendem Kriterium. Im Unterschied zur ÖSTAT-Abgrenzung verwendet die beschriebene Abgrenzung nur administrative Einheiten als Basisgrösse. Zusammen mit der Reduzierung auf einen einzigen Schlüsselindikator zur Ermittlung der Agglomerationsgemeinden bietet die Methode daher eine ent-

scheidende Vereinfachung der Operationalisierung und die gewünschte alpenweite Vergleichbarkeit. Beide Abgrenzungen können natürlich nicht deckungsgleich sein. Die hier verwendete Definition der Stadtregionen ist einerseits umfangreicher, andererseits schliesst sie zu kleine Einheiten wie z.B. Reutte in Tirol als Urbanisationszonen aus. Ohne die Reduktion des Pendler-Schwellenwertes wären in einzelnen Fällen im ersten Schritt noch weniger periurbane Gemeinden ausgewiesen worden, was die Ausdehnung der Urbanisationszonen gegenüber den realen Verhältnissen zu klein hätte werden lassen. Eine inhaltliche Rechtfertigung für dieses Vorgehen ergibt sich erstens aus der Flächen- und Infrastrukturproblematik, die in den Forschungshypothesen in Kap. 5 als alpenspezifische Besonderheit benannt worden ist. Zweitens geht es bei der Ausweisung von Urbanisationszonen auch darum, regionale Pole mit potentiellen Stärken zu benennen. Drei Punkte, die zu Verzerrungen Anlass geben, müssen explizit herausgestellt werden:

- Wie bereits erwähnt, orientiert sich der Schwellenwert einer Auspendlerquote von 30% an der inneralpinen Situation und strebt Deckungsgleichheit mit bestehenden Agglomerationsabgrenzungen an. In den dicht bevölkerten Urbanisationszonen mit Kernstadt ausserhalb der Alpenabgrenzung überschneiden sich daher die Urbanisationszonen stärker, was die Aussage der Periurbanisierung verstärkt.
- Ein Problem stellen die *grenzüberschreitenden Urbanisationszonen* dar, denn die ausländische Zielgemeinde wird in Volkszählungsdaten nicht veröffentlicht. Gerade die Grenzgebiete sind gegenwärtig Träger dynamischer Prozesse (z.B. Lombardei/Tessin oder Vorarlberg/St.Galler Rheintal). Um diese Pendlerzahlen berücksichtigen zu können, wurde ein Pendlerziel "ins Ausland" mit einer bestimmten Kernstadt gleichgesetzt (z.B. für Savoyen die Stadt Genf), auch auf die Gefahr, in diesem Fall das Ausmass etwas zu überschätzen. Die Pendlerbeziehungen von Italien ins Ausland fehlen, da Italien die Auslandspendler überhaupt nicht ausweist. Für die Einpendler in die Schweiz konnte jedoch auf Schweizer Daten zurückgegriffen werden³³, so dass diese Grenzagglomerationen normal berechnet werden konnten.
- Die Methode bewirkt auch eine Verzerrung in die andere Richtung: Ein kleinerer Ort mit vielen eigenen Arbeitsplätzen tritt dann nicht als periurbane Gemeinde in Erscheinung, wenn er die erforderliche Auspendlerquote nicht erreicht. Im vorliegenden Fall tritt das z.B. bei Landquart und bei Samedan auf, die beide de facto Teil einer Urbanisationszone (Chur bzw. St. Moritz) sind, aber nach dem gewählten Verfahren nicht dazu gezählt werden. Bei einer Verfeinerung der Methode müssten arbeitsplatzstarke Nebenzentren, die derzeit nicht erfasst werden, durch zusätzliche Kriterien einbezogen werden; etwa durch die Berücksichtigung hoher Einpendlerwerte. In Frankreich gelten diese Gemeinden als *pôle rural* und sind Teil einer gesonderten Untersuchung zur Erhebung ihrer zentralörtlichen Funktion (HILAL/SCHMITT, 1997; INSEE ET AL., 1998).

Aufgrund der genannten Mängel hat zwischenzeitlich Vincent Briquel einen Vorschlag zur verfeinerten Bestimmung der Periurbanisierung entwickelt, mit dem das Ausmass der Periurbanisierung in den französischen Nordalpen erfasst wurde (BRIQUEL, 2001).

Die CNRS-Abgrenzungsmethode lässt sich da einfach anwenden, wo eine Kernstadt im Sinne eines Zentralen Ortes mit einem Ring ländlicher Gemeinden von der benachbarten Kernstadt abgegrenzt ist. Da, wo sich, wie am Alpenrand, mehrere funktionale Raumeinheiten überlappen, z.B. im Falle von München das Städtennetz München-Augsburg-Ingolstadt mit der funktionalen Verflechtung München – Voralpen – bayrische Alpen, müssen pragmatische Entscheidungen getroffen werden, an welcher Stelle das Untersuchungsgebiet abgeschnitten wird. Leider lässt sich die Zunahme der Periurbanisierung zwischen 1980 und 1990 nur anhand der Einwohnerveränderung in den für 1990 als periurban ausgewiesenen Gemeinden berechnen (weil für Italien 1980 keine Einpendlerstatistik vorliegt). Daher ist die Analyse der Veränderungen zwischen 1980 und 1990 nur in Bezug auf die innere Entwicklung einer

³³ Schriftliche Mitteilungen von G.P. Torricelli (IRE Lugano) sowie dem Bundesamt für Ausländerfragen (Bern).

Urbanisationszone aussagekräftig, sagt aber nichts über ihre flächenhafte Ausdehnung aus. Zu diesem Zweck hätten die Urbanisationszonen auf dem Gebietsstand von 1980 berechnet werden müssen. In einem solchen Fall wären die Einwohnerveränderungen vermutlich erheblich grösser.

Vorteile

- Neben der Einwohnerzahl ist nur ein Indikator (Pendler) notwendig, allerdings muss die Pendlermatrix der jeweiligen nationalen Volkszählungen aufbereitet werden, da die Pendlerquoten allein nicht ausreichen;
- die Pendlermatrix ist der einzige Indikator, der länderübergreifend in vergleichbarer Qualität vorhanden ist; seit 1990 auch für Italien;
- die Methode ist für grosse Untersuchungsräume flächendeckend anwendbar;
- die Methode ermöglicht die Loslösung der Thematik vom Niveau der historischen Stadt und von der Dichotomie Stadt-Land hin zu einer aktuellen funktionalen Ebene Stadt – periurbanes Umland – ländliches Umland.

Probleme

- Es gibt Schwierigkeiten bei benachbarten oder grenzüberschreitenden Urbanisationszonen. In diesen Fällen müssen Sonderlösungen gefunden werden.
- Dichtbesiedelte Gebiete am Alpenrand sind sinnvoller mit der 40%-Schwelle abzugrenzen, höhere Schwellenwerte schwächen das Phänomen der Periurbanisierung in seiner Bedeutung für die Alpen wiederum ab. Für das gesamte Untersuchungsgebiet muss jedoch ein einheitlicher Schwellenwert verwendet werden;
- wie bei allen auf flächenbezogenen Variablen basierenden Methoden führen grosse Unterschiede der Gemeindeflächen zu Verzerrungen. Dies spricht nicht gegen die Anwendung der Methode, muss aber bei der Ergebnisinterpretation berücksichtigt werden;
- arbeitsplatzstarke Gemeinden stellen ein Problem dar, weil sie oft die Auspendlerschwelle nicht erreichen und deshalb nicht mehr zur Urbanisationszone gezählt werden.

6.6 Urbanisationstypen anhand der Zugehörigkeit zu Verdichtungsräumen

Mit der Bildung von Urbanisationstypen soll eine Klassifikation geschaffen werden, die es erlaubt, die Urbanisationszonen in den Alpen danach zu klassieren, ob sie eigenständige Entwicklungspole innerhalb eines vorwiegend ländlichen Raumes oder ob sie in funktionaler Verflechtung zu benachbarten grösseren Urbanisationszonen innerhalb oder ausserhalb des Alpenraumes stehen, womit die Frage geklärt werden könnte, ob auch in den Alpen eine Tendenz zur Bildung von Verdichtungsräumen zu beobachten ist. Die entsprechenden Prozesse wären als *Metropolisierung* oder *Metropolisation* (TORRICELLI, 1999) bzw. *Vervorstädterung* (BÄTZING, 1999b) zu bezeichnen.

Auch für diesen Arbeitsschritt wurde versucht, mit der Pendlermatrix zu arbeiten. Dies gelingt nur teilweise. Insbesondere lassen sich die Pendlerbeziehungen nicht als alleiniger Indikator verwenden, da die Arbeitsplatzbedeutung der Kernstädte innerhalb eines Verdichtungsraumes unterschiedlich gross ist und der Charakter des Verdichtungsraumes nicht nur durch die Wohnort-Arbeitsplatz-Beziehungen, sondern auch durch die intraregionalen Geschäftsbeziehungen und die Freizeitmobilität bestimmt werden. Ebenso bewirken unterschiedlich hohe Erwerbstätigenquoten in den einzelnen Urbanisationszonen sowie nationale Unterschiede im Anteil der Fernpendler, dass der Pendlerindikator für einige Agglomerationen aussagekräftig ist (z.B. für Oberbayern), für andere (z.B. die Côte d'Azur) aber überhaupt nicht.

Eine auf der Analyse der Mobilität beruhende Untersuchung der intraregionalen Verflechtung müsste die Beziehungen zwischen Unternehmen und die Freizeitmobilität einbeziehen, die sich beide nur schlecht quantifizieren lassen. Der gesamte Komplex der Freizeitmobilität ist für die Schweiz in seinem Ausmass quantifiziert worden (MEIER, 2000), in seiner Bedeutung

für die Alpenregionen besteht aber noch eine grosse Forschungslücke. Insbesondere ergeben sich daraus Verzerrungen in der Wahrnehmung von alpenquerenden und lokal generiertem Verkehr. Aussagen hierüber gibt es bisher nur auf der Ebene von Fallbeispielen (KARGERMEIER, 1997) oder als Nebenergebnis anderer Fragestellungen (RATTI/TORRICELLI, 1994 zur Grenzregion Tessin/Lombardei; FROMHOLD-EISEBITH, 1995: 44f. zur Erfassung der regionalen Geschäftsbeziehungen im Rahmen der Milieu-Forschung). Auch die nationalen Agglomerationsdefinitionen bieten, als einziger Parameter angewandt, keine Alternative, da sie nicht einheitlich sind oder nicht auf die niedrigeren Einwohnerzahlen des Alpenraumes eingehen. Deshalb werden bestimmte Problemstellungen mit den vorhandenen nationalen Definitionen nicht erfasst. Zwei typische Beispiele sollen das verdeutlichen: 1. Die Städte der italienischen Riviera mit ihrem alpinen Hinterland: Von der Alpenproblematik sind diese Städte als Hauptorte eines dünn besiedelten Hinterlandes zu sehen, für die sie zentralörtliche Funktionen erfüllen und wo aus topographischen Gründen eine Zusammenarbeit der einzelnen kleinen Städte zunächst nicht naheliegend ist. In regionalem Rahmen dominiert aber die gemeinsame Lage an der Küste mit dem darauf ausgerichteten touristischen und industriellen Gewerbe (Hafen, Stahlindustrie, Tourismus) und den entsprechenden funktionalen Verflechtungen. Von den Einwohnerzahlen her kann der Küstenstreifen aber kaum als Verdichtungsraum beschrieben werden.

Kasten 5: Urbanisationstypen: Zielsetzung und Definitionen.

Ziel:

1. Differenzierung der Urbanisationszonen in den Alpen nach Zugehörigkeit zu grösseren funktionalen Einheiten und nach Urbanisationszonen, die nicht oder kaum mit anderen Urbanisationszonen funktional verflochten sind.
2. Nachweis des vermuteten Einbezugs randalpiner Kernstädte in den Einzugsbereich perialpiner Verdichtungsräume (Prozess der Metropolisierung).
3. Differenzierung der Verdichtungsräume nach Grösse und Lage der Kernstadt (perialpine Kernstadt oder Alpen-Kernstadt).

Verwendete Indikatoren: Pendlerquoten der Kernstädte, Einwohnerzahlen 1990. Bestehende nationale und europäische Klassifikationen für Verdichtungsräume.

Operationalisierung: Höhe der Pendlerquote aus der Kernstadt einer kleineren Urbanisationszone in eine benachbarte grössere Urbanisationszone. Eine Verflechtung wurde bei Werten von 10% als sicher angenommen, bei Werten unter 3% besteht eine solche Verflechtung nicht. Sofern vorhanden, werden die nationalen Abgrenzungen von Agglomerationen oder Metropolregionen herangezogen.

Schlüsselbegriffe und Definitionen:

Urbanisationstyp UT 1: Metropolregion von europäischer Bedeutung ("Metropolregion").

Zu einer *Metropolregion* gehören:

- a) die Urbanisationszone, deren Kernstadt als Metropole durch eine Einwohnerzahl von mindestens 1'000'000 Einwohnern definiert ist oder von der EUREK (1995) als Stadt von mindestens europäischer Bedeutung³⁴ geführt wird sowie
- b) die an sie angrenzenden Urbanisationszonen, sofern eine funktionale Verflechtung anhand der Pendlerquoten besteht oder durch nationale Abgrenzungen dokumentiert ist.

Urbanisationstyp UT 2: Agglomeration von nationaler Bedeutung ("Agglomeration").

Zu einer *Agglomeration* gehören:

- a) die Urbanisationszone, deren Kernstadt als Regionalhauptstadt durch eine Einwohnerzahl von mindestens 90'000 Einwohnern definiert ist sowie
- b) die an sie angrenzenden Urbanisationszonen, sofern eine funktionale Verflechtung anhand der Pendlerquoten besteht oder durch nationale Abgrenzungen dokumentiert ist.

Es wird zwischen Agglomerationen mit einer perialpinen Kernstadt und Agglomerationen mit einer Alpen-Kernstadt unterschieden; hierfür werden die Bezeichnungen *Agglomeration mit perialpiner Kernstadt* (Typ 2.1) und *Agglomeration mit Alpen-Kernstadt* (Typ 2.2) verwendet.

³⁴ Süddeutschland: Frankfurt, München, Stuttgart; Frankreich: Paris, Lyon, Marseille, Lille; Italien: Rom, Mailand, Turin, Neapel; Österreich: Wien; Schweiz: Zürich, Genf, Basel; Slowenien: Ljubljana. Unterstrichen: Metropolen am Alpenrand. Abweichend von dieser europäischen Typisierung wurde Ljubljana dem UT 2 zugewiesen.

Urbanisationstyp UT 3: Stadtregion von regionaler Bedeutung ("Stadtregion").

Zu einer *Stadtregion* gehören mehrere aneinandergrenzende Urbanisationszonen ohne eindeutig dominantes Zentrum mit zusammen mehr als 100'000 Einwohnern. Der Typ wird analog Typ 2 nach der Lage der Kernstadt unterteilt in Typ 3.1 (mit perialpiner Kernstadt) und Typ 3.2 (mit Alpen-Kernstadt).

Urbanisationstyp UT 4: Singuläre Urbanisationszone.

Singuläre Urbanisationszonen

- a) grenzen entweder nicht direkt an andere Urbanisationszonen oder
- b) haben keine funktionale Verflechtung mit Urbanisationszonen vom Typ UT 1/UT 2 oder
- c) erfüllen zusammen mit der benachbarten Urbanisationszone aufgrund der Einwohnerzahl (weniger als ca. 100'000 Einwohner), administrativen oder topographischen Grenzen nicht das Kriterium von Typ UT 3.

Bezeichnung für die Urbanisationsprozesse:

UT 1 und UT 2: *Metropolisierung*. UT 3 und UT 4: *dezentrale Urbanisierung*.

2. Die Bezirke der Obersteiermark bildeten in der Epoche der Industrialisierung ein frühes "Cluster" der stahlerzeugenden und -verarbeitenden Industrie und erlebten in dieser Phase einen demographischen Wachstumssprung. Nach heutigen Agglomerationskriterien ist weder die Bevölkerungsdichte noch die Einwohnerzahl geeignet, hier eine Agglomeration auszuscheiden. Gleichwohl bestehen über die in der Region verteilten Standorte der stahlerzeugenden und -verarbeitenden Unternehmen starke wirtschaftliche Verflechtungen zwischen den einzelnen Städten der Obersteiermark.

Bei der Operationalisierung erschien eine funktionale Verflechtung eindeutig, wenn aus einer Kernstadt mehr als 10% der Erwerbstätigen Berufspendler in die benachbarte Urbanisationszone sind. Gleichwohl kamen Fälle vor, wo dieser Prozentsatz kaum über 3% lag und die entsprechende Einheit als Agglomeration anzusprechen war. Es mussten deshalb verschiedene Indikatoren und bestehende Klassifikationen zusammen verwendet und im Zweifelsfall anhand eines gewissen Ermessensspielraumes entschieden werden (siehe Kasten 5). Soweit möglich, wurden die folgenden nationalen Klassifikationen und Abgrenzungen einbezogen: Für Deutschland: BSLU, 1994; ARL, 1995; Italien: BARTALETTI, 1992 und 1996; Österreich: SCHREMMER ET AL., 1997; Schweiz: BFS, 1997a; Slowenien: RAVBAR, 1997a. Grenzüberschreitende Verflechtungen wurden anhand bestehender Fallstudien entschieden (TORRICELLI/THIEDE/SCARAMELLINI, 1997; TORRICELLI/RATTI, 1994; KLEMENČIČ ET AL., 1990; WEICHHART, 1996). Um die Zuordnung zu erleichtern, wurden zudem vier statt zwei Urbanisationstypen gebildet. Zwischen den vier Urbanisationstypen bestehend grosse Bevölkerungsunterschiede. Sie resultieren vor allem aus den Metropolregionen und Agglomerationen mit perialpiner Kernstadt und reflektieren das demographische Übergewicht der perialpinen Zone und des Alpenrandes.

6.7 Wirtschaftsstrukturelle Bedeutung: Bildung von Strukturtypen

Die Bildung wirtschaftlicher Strukturtypen erfolgt auf der Grundlage von Arbeitsplatzzahlen mit Hilfe des Standortquotienten und dient zur Beschreibung der wirtschaftlichen Spezialisierung der Alpenstädte. Damit sollen Aussagen zur Funktion der Alpenstädte auf lokaler Ebene (Versorgungsfunktion) und auf europäischer Ebene (Netzwerkfunktion) getroffen werden.

Homogenisierung der Daten durch Bildung aussagekräftiger Branchengruppen

Der länderübergreifende Ansatz macht die Bildung von Branchengruppen notwendig, da eine feinere Auflösung die Vergleichbarkeit der Daten gefährdet. Der durchschnittliche Anteil dieser Branchengruppen muss zudem ausgeglichen sein, um eine sinnvolle Interpretation zuzulassen. Da einige Branchen

- anteilmässig zu unbedeutend sind (z.B. Bergbau und Energie),
- durch nationale Besonderheiten gekennzeichnet sind, so dass eine zu feine Datenauflösung verzerrend wirkt (z.B. aufgrund unterschiedlicher Tourismusstruktur mit unter-

schiedlicher Bedeutung der Parahotellerie) oder

- je nach örtlichem Kontext unterschiedlichen Funktionen dienen (z.B. zentralörtlich oder touristisch geprägter Einzelhandel).

mussten die neun möglichen Branchengruppen nochmals aggregiert werden, um eine Grösse zu erreichen, bei der davon ausgegangen werden kann, dass eine Branchengruppe bei Übervertretung (d.h. bei einem Standortquotienten >1) auch Wirtschaftsstruktur und Funktion der Region entscheidend bestimmt. Dieser Fall dürfte bei der Branchengruppe Administration/Gesundheitswesen/ Bildungswesen, wo $SQ=1$ einem Anteil von 17,5% entspricht, gegeben sein. Der Einzelhandel wurde wegen seines unspezifischen Charakters unberücksichtigt gelassen.

Bildung von vier Strukturtypen

1. Der Strukturtyp KDL umfasst die *kommerziellen Dienstleistungen* und den *Grosshandel*. Es handelt sich um die am stärksten spezialisierten Branchengruppen, deren Übervertretung hohe Wertschöpfung, Wirtschaftsstärke und die Eigenschaft als Wachstumsbranche signalisieren. Sie stehen für eine globale Netzwerkeinbindung: entweder über Spezialfunktionen für Märkte mit grossen Reichweiten wie z.B. Finanzdienstleistungen oder über vor- und nachgelagerte Dienste für regionale Produzenten mit internationaler Ausrichtung (z.B. Beratungsdienstleistungen, Grosshandel).

2. Strukturtyp IND: Es wird der gesamte zweite Sektor zur Charakterisierung verwendet, da innerhalb dieses Sektors die Branchengruppe *verarbeitende Industrie* dominiert und die Branchengruppe *Bergbau & Energie* (einschliesslich *Steine & Erden*) marginalisiert ist. Eine weitere Unterteilung der Industriebranchen wäre nur sinnvoll, wenn man zusätzlich die Forschungs- und Entwicklungsanteile abgrenzen könnte, was aber auf der grossräumigen Untersuchungsebene nicht möglich ist. Bei der Beurteilung des industriellen Sektors muss deshalb berücksichtigt werden, dass sich dahinter sowohl traditionelle Massenindustrien wie dynamische Klein- und Mittelbetriebe verbergen. Der Strukturtyp IND beinhaltet zusätzlich die Arbeitsplätze der Branchengruppe *Transport & Kommunikation*. Deren durchschnittlicher Anteil beträgt nur 6,5%, für einen eigenständigen Strukturtyp ist das zu niedrig. Bei näherer Untersuchung zeigt sich, dass die Übervertretungen bei Transport & Kommunikation in hohem Mass an die Eisenbahnknoten in den Alpen gebunden sind. Da Arbeitsplatzstruktur und Produktionsweise an diesen Standorten in starkem Masse mit der industriellen Massengüterproduktion der fordistischen Epoche vergleichbar sind, wurde entschieden, die Branchen Transport & Kommunikation der Branchengruppe des industriellen Sektors zuzuschlagen.

3. Der Strukturtyp PDL umfasst die Branchengruppe der persönlichen Dienstleistungen und des Beherbergungs-/Gastronomiegewerbes. Ein touristischer Strukturtyp i.e.S. liess sich nicht ausweisen, da die länderspezifischen Unterschiede des Tourismus und der statistischen Erfassung zu gross sind. Eine getrennte Berechnung von *Gastronomie & Beherbergung* und *privaten Dienstleistungen* ergab mit den Ländergrenzen wechselnde Schwerpunkte: für die Schweiz im Tourismus, in Frankreich im Bereich privater Dienstleistungen. Die fehlende Aussagekraft von *Gastronomie & Beherbergung* zeigt, dass dieser Wirtschaftsbereich inzwischen zu stark differenziert und mit dem Begriff 'Tourismus' nicht mehr ausreichend beschrieben ist. Daraus ergibt sich, dass dieser Wirtschaftsbereich nur zusammen beurteilt werden kann als Dienstleistung für Tages- und Dauergäste, für Einheimische und Personen mit Zweitwohnsitz und mit einem viel breiteren Spektrum an Angeboten insbesondere in Bezug auf Freizeit- und Kultur. Es handelt sich um alle Dienstleistungen, die direkt an den physischen Ort gebunden sind und dort konsumiert werden. Damit ergibt sich ein Strukturtyp mit den Haupteigenschaften Wohnen, Freizeit und Erholung ("villes d'accueil", TORRICELLI, 1999).

4. Der Strukturtyp ADM umfasst die wichtigsten Bereiche öffentlich-rechtlicher Beschäftigungsverhältnisse, die (zumindest noch 1990) als Kerntätigkeit kommunaler und regionaler Infrastruktur angesehen werden konnten: Verwaltung, Gesundheitswesen, Bildungswesen.

Aufgrund der deutschen Statistiken lassen sich keine sozialen Dienstleistungen wie z.B. in der Klassierung von BROWNING/SINGELMAN (1975) abgrenzen, die unabhängig von der Trägerschaft (öffentlich-rechtlich/privat) nach Branchen getrennt wären. Hauptproblem an diesem Typ ist jedoch weniger seine Branchenzusammensetzung als die Tatsache, dass er sowohl höhere zentralörtliche Funktionen mit regionalen und z.T. nationalen Steuerungsfunktionen einschliesst (Bundesämter, Universitäten) als auch Institutionen niedrigerer Zentralität (z.B. Kreiskrankenhäuser) und deshalb für zwei Hierarchieebenen steht. Auf der oberen Ebene bedeutet die Dominanz der öffentlichen Dienste vor allem politische Steuerungsfunktionen für eine grössere Gebietseinheit (z.B. Bundesland). Auf der unteren Ebene bedeutet eine solche Dominanz dagegen in erster Linie die Wahrnehmung von Aufgaben, die dem Standard der institutionellen Grundversorgung des jeweiligen Nationalstaates entsprechen.

Schwellenwerte und Typisierungsreihenfolge

Ziel musste es sein, nur deutliche Übervertretungen des Standortquotienten zur Typbildung zuzulassen. Die Schwellenwerte richten sich deshalb nach der Bandbreite der Verteilung, aus der die Standardabweichung (σ) berechnet wurde. Mit den vier Branchengruppen lassen sich vier reine Strukturtypen bilden, die jeweils nur eine einzige Übervertretung aufweisen und die zwei Drittel der 170 Urbanisationszonen repräsentieren. Um das restliche Drittel abbilden zu können, mussten zusätzliche Mischtypen geschaffen werden. Diese wurden zugewiesen, wenn die Übervertretungen in zwei Branchengruppen auftraten. Zu diesen Mischtypen mit einer starken Ausprägung gehören nur wenige Urbanisationszonen. Deshalb musste zusätzlich noch eine Kategorie von Mischtypen mit schwachen Übervertretungen eingeführt werden. Schliesslich blieb noch eine Kategorie "ohne Spezialisierung".

Kasten 6: Bildung von Strukturtypen.

Ziel: Herausarbeitung wirtschaftlicher Schwerpunkte anhand der Standortquotienten zur Typisierung der wirtschaftlichen Komponente bei der Bildung Urbaner Entwicklungstypen in den Alpen.

Verwendete Indikatoren: Erwerbstätige am Arbeitsort nach Branchengruppen der nationalen Betriebszählungen in den Zeitschnitten 1980 (1981-1985) und 1990 (1987-1991).

Operationalisierung: Für die Arbeitsplatzzahlen wird der Standortquotient (SQ_B) der folgenden Branchengruppen in typischer Weise³⁵ (Methode nach Walter Isard, 1960, vgl. SCHÄTZL, 2000) berechnet:

Bergbau & Energie	Einzelhandel
Baugewerbe	Grosshandel
Verarbeitende Industrie	Kommerzielle Dienstleistungen
Transport & Kommunikation	Verwaltung, Gesundheitswesen, Bildung

Verarbeitende Industrie + Transport & Kommunikation
Gastronomie & Beherbergung + private Dienstleistungen
Kommerzielle Dienstleistungen + Grosshandel

Die Reihenfolge der Typzuweisung ist insofern wichtig als nach der erstmaligen Besetzung die nachfolgenden Typen nicht mehr zum Zuge kommen können. Der konkreten Reihenfolge (Tab. 2) liegen folgende Überlegungen zugrunde:

1. Der Strukturtyp KDL drückt die Übervertretung der spezialisiertesten der vier gebildeten Branchengruppen aus. Die Urbanisationszonen dieses Strukturtyps (und der drei möglichen KDL-Mischtypen, starke Ausprägung) sollen deshalb hervorgehoben werden; damit lässt sich auch klären, in welcher Weise der Alpenbogen an diesen Branchengruppen partizipiert.
2. An zweiter Stelle folgt Strukturtyp IND und die beiden noch möglichen IND-Mischtypen (starke Ausprägung). Dies erfolgt aus der Erwägung des hohen Gewichts, das der industrielle Sektor im Falle der Übervertretung in der betreffenden Urbanisationszone hat.

³⁵

$$SQ_B = \frac{\frac{\text{Arbeitsplätze einer Branchengruppe für die betreffende Urbanisationszone}}{\text{Arbeitsplätze einer Branchengruppe in 170 Urbanisationszonen}}}{\frac{\text{Arbeitsplätze Sektor II+III für die betreffende Urbanisationszone}}{\text{Arbeitsplätze Sektor II+III in 170 Urbanisationszonen}}}$$

3. Die Rangfolge zwischen Territorial- und Tourismusfunktion wurde zugunsten der Tourismusfunktion (Strukturtyp PDL und PDL-Mischtyp) entschieden, da diese die spezialisiere Branche darstellt.

4. Es folgt die Ausweisung des Strukturtyps ADM.

5. Anschliessend werden die Mischtypen mit der schwachen Ausprägung zugewiesen.

6. Es bleiben 17 Urbanisationszonen (1990) übrig, die sich nicht zuordnen lassen und deshalb als "ohne Spezialisierung" klassiert werden, entweder weil sie eine heterogene Wirtschaftsstruktur haben oder weil sie sich in einer Phase der Neuausrichtung befinden.

Definitionskriterien und Typisierungsreihenfolge:

1. Spezialisierte Typen

- Deutliche Übervertretung ($>1+\sigma$) in einer Branchengruppe und Übervertretung (>1) in anderer Branchengruppe (starke Ausprägung) oder
- Übervertretung (>1) in einer einzigen Branchengruppe (schwache Ausprägung).

2. Mischtypen

- Übervertretung in zwei Branchengruppen, davon in einer mit mindestens $>1+\sigma$ (starke Ausprägung) oder
- Übervertretung in zwei Branchengruppen, davon in einer mit mindestens $>1+\sigma/2$ (schwache Ausprägung).

3. ohne Spezialisierung

Mehrere Branchengruppen mit knapper Übervertretung ($<1+\sigma$) oder ohne Übervertretung.

Tab. 2: Ausscheidungsverfahren bei der Berechnung der Strukturtypen.

Strukturtypen		Definition
KDL	Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel	a) $SQ > 1,27$ (KDL) oder $SQ > 1,25$ (KDL+Grosshandel)* b) $SQ > 1$ und $SQ \leq 1,27$ bzw. $1,25$ als einzige übervertretene Branchengruppe*
KI	Mischtyp KDL / IND (stark)	Zusätzlich $SQ > 1,35$ im 2. Sektor oder $SQ > 1,52$ in verarbeitender Industrie oder $SQ > 1,28$ bei verarbeitender Industrie + Transport & Kommunikation*
KA	Mischtyp KDL / ADM (stark)	Zusätzlich $SQ > 1,29$ bei Administration, Gesundheitswesen, Bildungswesen *
KP	Mischtyp KDL / PDL (stark)	Zusätzlich $SQ > 1,70$ in privaten und touristischen Dienstleistungen*
IND	Industrieller Sektor und Transport & Kommunikation	a) $SQ \geq 1,35$ (2. Sektor), $SQ \geq 1,52$ (verarb. Ind.) oder $SQ \geq 1,28$ (verarb.Ind.+T&K) * b) $SQ \geq 1$ und $SQ \leq 1,35/1,52/1,28$ als einzige überdurchschnittl. Branchengruppe*
IP	Mischtyp IND / PDL (stark)	Zusätzlich $SQ > 1,70$ in privaten und touristischen Dienstleistungen*
IA	Mischtyp IND / ADM (stark)	Zusätzlich $SQ > 1,29$ bei Administration, Gesundheitswesen, Bildungswesen*
PDL	Tourismus, Wohnen und Freizeit (Gast-/Beherbergsg., private Dienstl.)	a) $SQ \geq 1,70$ * b) $SQ \geq 1$ und $SQ \leq 1,70$ als einzige überdurchschnittliche Branchengruppe*
PA	Mischtyp PDL / ADM (stark)	Zusätzlich $SQ > 1,29$ bei Administration, Gesundheitswesen, Bildungswesen*
ADM	Öffentliche Dienstleistungen (Administration, Gesundheit, Bildung)	a) $SQ \geq 1,29$ * b) $SQ \geq 1$ und $SQ \leq 1,29$ als einzige überdurchschnittliche Branchengruppe*
ki	Mischtyp KDL / IND (schwach)	$SQ > 1+\sigma/2$ bei KDL-Branchengruppen und $SQ > 1$ bei IND-Branchengruppe $SQ > 1+\sigma/2$ bei IND-Branchengruppe und $SQ > 1$ bei KDL-Branchengruppe
ka	Mischtyp KDL / ADM (schwach)	$SQ > 1+\sigma/2$ bei KDL-Branchengruppe und $SQ > 1$ bei ADM-Branchengruppen $SQ > 1+\sigma/2$ bei ADM-Branchengruppe und $SQ > 1$ bei KDL-Branchengruppe
kp	Mischtyp KDL / PDL (schwach)	$SQ > 1+\sigma/2$ bei KDL-Branchengruppen und $SQ > 1$ bei PDL-Branchengruppe $SQ > 1+\sigma/2$ bei PDL-Branchengruppe und $SQ > 1$ bei KDL-Branchengruppe
ip	Mischtyp IND / PDL (schwach)	$SQ > 1+\sigma/2$ bei IND-Branchengruppe und $SQ > 1$ bei PDL-Branchengruppe $SQ > 1+\sigma/2$ bei PDL-Branchengruppe und $SQ > 1$ bei IND-Branchengruppe
ia	Mischtyp IND / ADM (schwach)	$SQ > 1+\sigma/2$ bei IND-Branchengruppe und $SQ > 1$ bei ADM-Branchengruppen $SQ > 1+\sigma/2$ bei ADM-Branchengruppe und $SQ > 1$ bei IND-Branchengruppe
pa	Mischtyp PDL / ADM (schwach)	$SQ > 1+\sigma/2$ bei PDL-Branchengruppe und $SQ > 1$ bei ADM-Branchengruppen $SQ > 1+\sigma/2$ bei ADM-Branchengruppe und $SQ > 1$ bei PDL-Branchengruppe
os	ohne Spezialisierung	$SQ > 1$ in zwei oder mehreren Branchengruppen

*Eingesetzt sind zur Illustration die Werte der Standardabweichung (σ) für 1990. Basis: Daten von 170 Urbanisationszonen (ohne Deutschland).

7 Analyse der Urbanisationsprozesse in den Alpen

In diesem Kapitel sollen die Urbanisationsprozesse in den Alpen in ihrem Ausmass quantitativ erfasst, mit der ausseralpinen Entwicklung verglichen und anschliessend typisiert werden. Dies geschieht mit Hilfe der Indikatoren *Einwohnerwachstum* und *Pendlerströme*. Vorangestellt ist ein Vergleich zwischen der 1975 von Giuseppe Dematteis vorgenommenen Ausweisung von Alpenstädten und der heutigen Situation bei Verwendung unterschiedlicher zeitabhängiger Schwellenwerte (Kap. 7.1). Es folgen in den Kap. 7.2 und 7.3 Berechnungen des Urbanisationsgrades und der langjährigen Bevölkerungsentwicklung zwischen 1960 und 1995. Kap. 7.4 analysiert die urbanisationszoneninterne Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung. Die Berechnungen dienen dem Ziel, die Vergleichbarkeit inner- und ausseralpiner Urbanisationsprozesse zu klären und die Frage der Alpenspezifität der Alpenstädte zu beantworten. Anhand der Grössenverhältnisse der Urbanisationszonen und der Beziehungen zueinander werden vier Urbanisationstypen gebildet, wobei das entscheidende Kriterium für die Zuordnung die Zugehörigkeit oder die fehlende Zugehörigkeit zu einem Verdichtungsraum ist (Kap. 7.5). In Kap. 7.6. wird die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung nach Urbanisationstypen unterschieden, um langjährige Bedeutungsverschiebungen zwischen den Urbanisationstypen sichtbar zu machen. In Kap. 7.7 werden die Verschiebungen der Bevölkerungsanteile innerhalb der einzelnen Urbanisationstypen dargestellt.

7.1 Zentralisierung der Siedlungsstruktur zwischen 1960 und 1995

In einer ersten Berechnung werden die Anzahl der Gemeinden mit städtischen Funktionen im Jahr 1960 und die Anzahl der Städte des Jahres 1995 einander gegenübergestellt. Zu erwarten ist eine Zentralisierung der zentralörtlichen Struktur.

Giuseppe Dematteis hat 1975 für die Definition der Alpenstädte die Konzentration zentralörtlicher Dienstleistungen in einer Gemeinde für ein Einzugsgebiet von mindestens 5'000 Einwohner als Entscheidungskriterium herangezogen (DEMATTEIS, 1975: 72f.). Als Grundlage dienten damals die Volkszählungsdaten von 1960. Dieser Wert ist als Stadtkriterium für die mitteleuropäische Länder auch für die damalige Zeit sehr niedrig. Es handelt sich um einen Wert, der 1960 ausserhalb der Alpen bereits vielfach von nichtstädtischen Gemeinden überschritten wurde, d.h. dieser Schwellenwert kann als alpenspezifisch angesehen werden. 329 Gemeinden erfüllten damals diese Kriterien. Demgegenüber wurde für die vorliegende Untersuchung, wie bereits begründet wurde, für 1990/95 der Schwellenwert für die Ausweisung als Stadt bei 10'000 Einwohnern angesetzt. Dieser Wert ist nicht alpenspezifisch, er gilt u.a. für die Stadtdefinitionen der Schweiz und Italiens. Dieser grundsätzliche Unterschied muss berücksichtigt werden, spricht aber nicht gegen einen Vergleich der beiden unterschiedlichen Grössen, denn genauso wie die Dynamik der Bevölkerungsentwicklung durch unterschiedlich hohe Einwohnerschwellenwerte einbezogen werden muss, ist es sinnvoll, die verstärkte Integration und Angleichung der Verhältnisse in den Alpen an den europäischen Raum zu berücksichtigen, so dass im Zeitvergleich alpenspezifische und nicht alpenspezifische Werte miteinander verglichen werden können.

Für den Vergleich wurden in einem vereinfachten Verfahren alle Gemeinden herangezogen, die 1960 mindestens 5'000 Einwohner hatten. Von den 6124 Gemeinden innerhalb der beiden Alpenabgrenzungen erfüllen 1960 392 diese Bedingung. 1995 sind es 225 Gemeinden, die mehr als 10'000 Einwohner haben (Tab. 3 und Karte 2). Die Anzahl der Gemeinden mit potentiell städtischen Funktionen hat sich damit um knapp die Hälfte reduziert; die Alpen weisen aber immer noch ein dichtes Netz von kleinen Städten, vor allem am italienischen Alpenrand und in Österreich auf. Den 179 Gemeinden, die 1960 über 5'000, 1995 aber keine 10'000 Einwohner mehr hatten, stehen 12 Städte gegenüber, die 1995 'aus dem Stand' über 10'000 Einwohner erreichen. Von den 392 Gemeinden mit mindestens 5'000 Einwohnern im Jahr 1960 sind seither 6, die damals mehr als 10'000 Einwohner hatten, unter diese Schwelle gerutscht. Es handelt sich zumeist um Gemeinden in den altindustrialisierten Gebieten der

Alpen. 13 Gemeinden sinken unter die 5'000 Einwohnerschwelle. Auch hier handelt es sich vor allem um industrielle Gemeinden. Insgesamt sind es 179 Gemeinden, die die Entwicklung von kleinen Lokalzentren zu Städten nicht mitvollziehen und 1995 unter 10'000 Einwohnern bleiben. Länderdifferenziert lassen sich dazu folgende Aussagen machen:

- In Deutschland betrifft es im Vergleich zu seinem kleinen Alpenanteil mit 21 eine hohe Zahl von Gemeinden, die in der untersuchten Zeitspanne zwischen 5'000 und 10'000 Einwohnern stehenbleiben. Dies ist z.T. durch die Gebietsreform der 1970er Jahre bedingt (weil auch für 1960 die fusionierten Gemeinden gezählt werden, übersteigen mehrere kleinere Gemeinden zusammen schon 1960 die 5'000-Einwohner-Schwelle). In den anderen Fällen handelt es sich um grosse, teilweise durch einen frühen Sommertourismus bekanntgewordene Gemeinden wie Berchtesgaden, Ruhpolding sowie Gemeinden, die nach dem Krieg durch die Aufnahme von Vertriebenen gewachsen waren, aber schon frühzeitig rückläufige Bevölkerungszahlen aufwiesen.
- Frankreich hat mit 13 die wenigsten Gemeinden in dieser Aufstellung. Es sind typische Zentrale Orte im ländlichen Raum (z.B. Crest im Dionnais), vor allem aber die Zentren der französischen Alpenindustrialisierung wie Ugine, La Mure und St.-Jean-de-Maurienne (das aber 1990 mehr als 5'000 Arbeitsplätze hat und deshalb weiter als Kernstadt gilt).
- Italien hat mit 73 die meisten Gemeinden, die 1960 die 5'000-Schwelle überschreiten, 1995 aber keine 10'000-Einwohner haben. Neben typischen lokalen Zentren wie Dronero (provincia Cuneo) handelt es sich um Orte an kleinen Grenz- und Passübergängen (Susa, Tarvisio, Chiavenna) oder mit dezentraler Industrie (z.B. Lovere, provincia Bergamo).
- In Österreich (37 Gemeinden) sind es ebenfalls die industriellen Standorte, die nicht weiterwachsen sowie peripher gelegene Bezirkshauptorte.
- Während in den vorangegangenen Fällen die fehlende Weiterentwicklung auf den wirtschaftlichen Strukturwandel und Konzentrationsprozesse der Bevölkerung zurückzuführen sind, handelt es sich in der Schweiz (19 Fälle) vielfach um Gemeinden, die bei niedriger Bevölkerung hohe Arbeitsplatzzahlen haben wie Langnau, Altdorf oder Sarnen. In diesen Fällen ist der wirtschaftliche Strukturwandel auf regionaler Ebene nicht mit Abwanderung verbunden, sondern mit einer Stärkung des lokalen Zentrums; innerhalb der nationalen Zentrenhierarchie haben diese Städte jedoch an Bedeutung verloren.
- Zu Slowenien (16 Fälle) können nur grobe Aussagen getroffen werden. Es fällt auf, dass die Bevölkerungszahlen der betreffenden Gemeinden sich bis 1995 nur sehr wenig verändern, was eine hohe Konstanz während der planwirtschaftlichen Phase Jugoslawiens anzeigt. Die dezentralen, industriellen Strukturen, die in den anderen Ländern in den vergangenen Jahrzehnten verschwunden sind, bestehen hier länger weiter. Zeichen für eine polarisierende Entwicklung ist in dieser Gruppe die Gemeinde Senčur im Einzugsgebiet von Ljubljana, die in den vergangenen Jahren hohe Wachstumsraten aufweist.

Tab. 3: Städtische Gemeinden 1960 und 1995 bei veränderten Schwellenwerten. Zugrunde liegen für 1960 ein Schwellenwert von 5'000 Einwohnern und für 1995 der Schwellenwert von 10'000 Einwohnern. Bezugsgrundlage: Teilgebiet A und Dematteis-Abgrenzung).

Anzahl	1960	1995	Veränderung 1960-95
1960: Alpen-Gemeinden ab 5'000 Einwohnern	392		
Davon: Städte $\geq 10'000$ Einwohner	138	132	6 Gemeinden wegfallend durch Absinken unter 10'000 Einwohner
Gemeinden $\geq 5'000 / < 10'000$ Einwohner	254	247	6 Gemeinden hinzukommend durch Absinken unter 10'000; 13 Gemeinden wegfallend durch Absinken unter 5'000 Einwohner
1960/95: Alpen-Gemeinden ab 5'000 Einwohnern	392	379	
Davon: Städte und Gemeinden 1960 $\geq 5'000 /$ 1995 $\geq 10'000$ Einwohnern		213	166 Gemeinden wegfallend durch Stagnation
Gemeinden 1960 $< 5'000$ Einwohnern/ 1995 $\geq 10'000$ Einwohnern		12	12 Gemeinden neu hinzukommend
1995: Alpen-Gemeinden ab 10'000 Einwohnern		225	

Karte 2:

Città alpine 1975 und Urbanisationszonen 1990

Città alpine 1975 et aires urbaines 1990

Città alpine 1975 e aree urbane 1990

Città alpine 1975 in urbanizacijska območja 1990

Entwurf: M. Perlik, 2001;

Abgrenzungen nach folgenden Quellen: Dematteis, 1975;

Alpenkonvention, 1991; Bätzing und Mitarbeiter, 1993; Perlik, 1998;

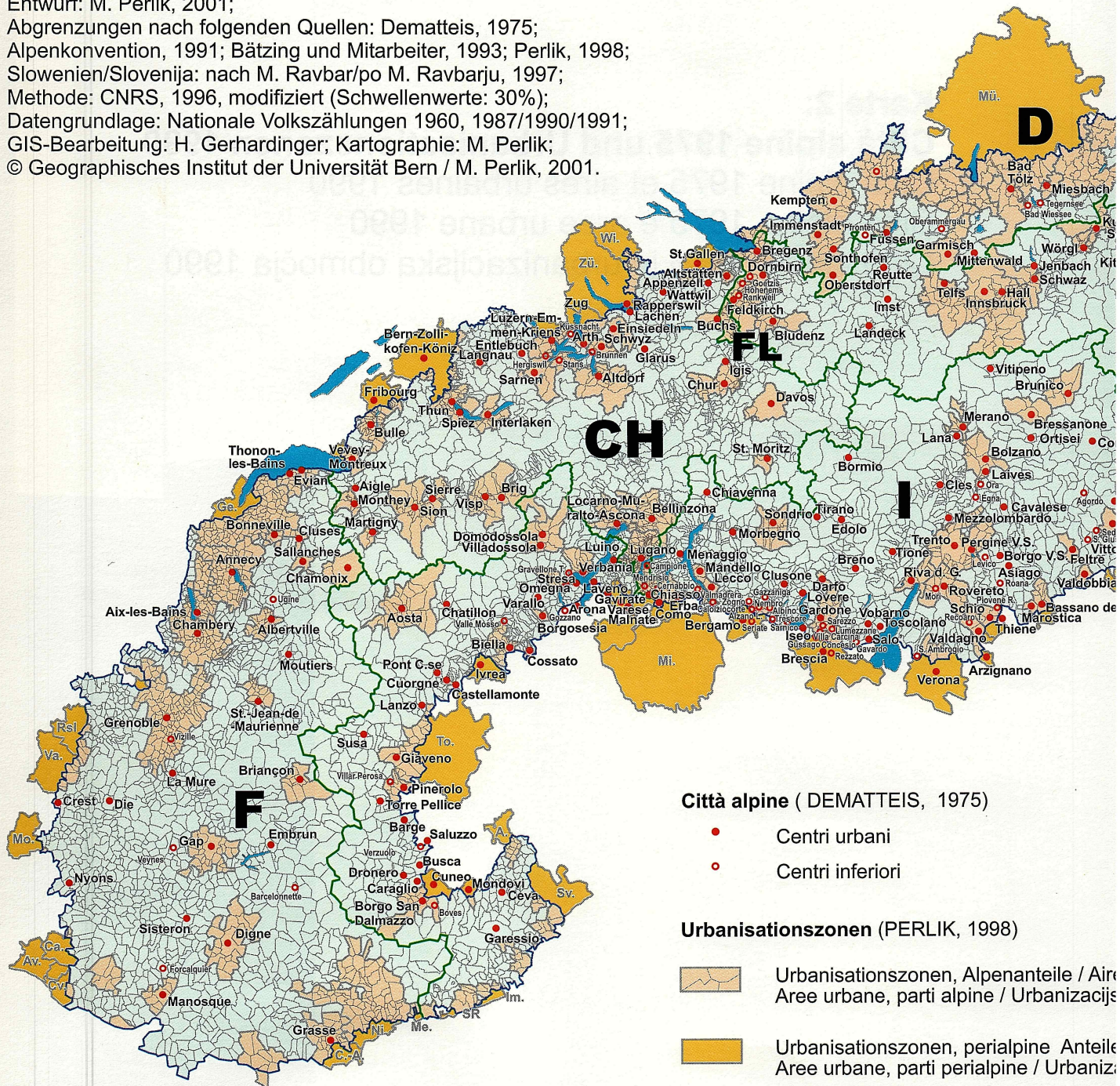
Slowenien/Slovenija: nach M. Ravbar/po M. Ravbarju, 1997;

Methode: CNRS, 1996, modifiziert (Schwellenwerte: 30%);

Datengrundlage: Nationale Volkszählungen 1960, 1987/1990/1991;

GIS-Bearbeitung: H. Gerhardinger; Kartographie: M. Perlik;

© Geographisches Institut der Universität Bern / M. Perlik, 2001.



Nationale Grenze / Frontière d'état /
Frontiera di stato / Nacionalne meje

Alpenabgrenzung / Démarcation des Alpes / Demarcazijska
Omejeno na alpski prostor (Alpenkonvention, 1991 + BA)

Manfred Perlik (2001): Alpenstädte - Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit. Geographica Bernensia P38.



Alpenstädte, parties en arc alpin /
 območja, alpski deli

Alpenstädte, parties périalpines /
 območja, obalpski deli

Alpenstädte / communes de l'espace à dominante rurale /
 območja urbanizacijski

Alpenstädte /
 G, 1993)



Seen / Lacs / Laghi / Jezera

Die 12 Städte, die 1960 noch keine 5'000, 1995 aber bereits mehr als 10'000 Einwohner hatten, lassen sich in drei Gruppen aufteilen:

- Periurbane Gemeinden der Agglomerationen Grenoble, Chambéry-Annecy und Luzern, die Stadtgrösse erreicht haben;
- die Neugründungen Valbonne (Sophia-Antipolis) und Carros sowie das durch den Tourismus gewachsene Sallanches im oberen Val d'Arve, alle in Frankreich;
- Bonneville im unteren Val'd Arve als Kernstadt einer Urbanisationszone mit industriellem Wachstum im betrachteten Zeitraum.

7.2 Ergebnisse der Urbanisationszonenabgrenzung

Die Vorarbeiten zu den folgenden empirischen Untersuchungen hatten gezeigt, dass auch in den Alpen der Typ der Pendlergemeinde am stärksten gewachsen ist (BÄTZING/MESSERLI/PERLIK, 1995; BÄTZING/PERLK/DEKLEVA, 1996). Dementsprechend kann sich eine Analyse nicht mehr auf die Kernstädte und direkt anschliessende Siedlungsflächen beschränken. Die Besonderheit der topographischen Verhältnisse (Flächenmangel), die dezentrale Industrialisierung in den Alpen, von der die traditionellen Städte zumeist ausgespart blieben und der gegenüber den ausseralpinen Verhältnissen verspätete Strukturwandel haben zudem dazu geführt, dass die klassische Suburbanisierung in den Alpen nur an wenigen Stellen zu finden ist. Zur Ermittlung der verstädterten Zonen in den Alpen ist deshalb von periurban verstädterten Räumen auszugehen, in denen das kompakte Siedlungsgebiet aufgelöst, das bauliche Kontinuum unterbrochen ist und die Funktionstrennung in Wohn- und Arbeitsgemeinde auf hoher Mobilität und entsprechender Verkehrsinfrastruktur beruht. Die Ausweisung verstädterter Zonen kann deshalb nicht zum Ziel haben, Flächen hoher Bevölkerungsdichte gegen Flächen niedriger Bevölkerungsdichte oder versiegelte Flächen gegen ökologisch differenzierte Flächen auszuweisen, sondern Gemeinden, in denen eine durch die Stadt vermittelte Interaktion stattfindet und die nach wie vor eine Mischung aus intensiv und extensiv genutzten Flächen beinhalten. Ihr ökologischer Wert kann hoch oder niedrig, er kann potentiell gefährdet sein, von der Morphologie können diese Gebiete sowohl urbane wie ländliche Züge (im traditionellen Sinne) aufweisen. Aus diesen Gründen wurden die Urbanisationszonen anhand von Pendlereinzugsgebieten abgegrenzt. Sie dienen für die folgenden Berechnungen und Interpretationen als Basiseinheiten der Verstädterung in den Alpen.

Urbanisationsgrad innerhalb der Alpenabgrenzung

Tab. 4: Bevölkerungsanteil der Urbanisationszonen in den Alpen (Anteil der Bevölkerung in Kernstädten und periurbanen Gemeinden). Bezugsgrundlage: Teilgebiet B.

	Urbanisationszonen	Nicht-Urbanisationszonen
Bevölkerung 1990/91	59 %	41 %
Arbeitsplätze 1987/90/91 (ohne Slowenien)	66 %	34 %
Anzahl Gemeinden 1990/91	36 %	64 %
Fläche 1990/91	26 %	74 %

Datenbasis: Nationale Volks- und Betriebsstättenzählungen. Aus: PERLIK, 1999: 156.

Nach der anhand der modifizierten CNRS-Methode vorgenommenen Abgrenzung sind 36% aller Gemeinden im Alpenraum periurbane Gemeinden oder Kernstädte. In ihnen leben 59% der Alpenbevölkerung, sie nehmen 26% der Fläche ein und 66% aller Arbeitsplätze befinden sich hier (Tab. 4). Darunter sind 239 Gemeinden mit mehr als 10'000 Einwohnern bzw. über 5'000 Arbeitsplätzen, die sich auf 189 Urbanisationszonen verteilen (einschliesslich der Urbanisationszonen mit einer Kernstadt ausserhalb der Alpen). Von diesen Städten hat die überwältigende Mehrheit (über 90%) weniger als 50'000 Einwohner.

Die gemeindegrenze Abgrenzung der Urbanisationszonen mit der Unterteilung in Kernstädte, Nebenzentren und periurbane Gemeinden zeigt Karte 3. Die Gemeinden sind auf dieser

und den folgenden Karten immer flächenhaft dargestellt. Dies ist insofern sinnvoll, als dadurch die Ausdehnung der Einzugsgebiete und die damit zusammenhängenden Aspekte wie Versorgungsradius, Verkehrswegebau, Verkehrsvolumen und ökologischer Verantwortungsbereich sichtbar werden. Andererseits bereiten naturgemäss die regional unterschiedlichen Gemeindegrößen Probleme und wirken verzerrend, was durch die Gebirgssituation noch zusätzlich verstärkt wird. Beispiel für eine durch die administrative Gemeindebegrenzung verursachte Ausdehnung des periurbanen Gürtels ist die Urbanisationszone Cuneo, die auf diese Weise bis an den Alpenhauptkamm reicht. Zweitens wirken die Gemeindegemeinschaften in Deutschland und Slowenien verzerrend und drittens haben die Zusammenlegungen und Eingemeindungen dazu geführt, dass manche Kernstädte über eine sehr grosse Gemeindefläche verfügen (Villach) bzw. überhaupt den Schwellenwert einer Stadt überschreiten (Wolfsberg/Kärnten). Diese Verzerrungen müssen auf der Bearbeitungsebene in Kauf genommen werden, sind aber bei der Interpretation entsprechend zu berücksichtigen.

Nationale Besonderheiten der Urbanisierung und Periurbanisierung

Eine nationale Differenzierung zeigt besonders hohe Anteile der Bevölkerung in Urbanisationszonen in Deutschland und Frankreich (Tab. 5). Der hohe Anteil in Deutschland ist nur zum Teil durch die Gemeindegrößen verursacht. Zwar ergibt sich durch die vielen Grossgemeinden eher ein zusammenhängendes Städteband. Gleichzeitig ist aber die generell hohe Auspendlerquote, mit Pendlerzielen auch über weite Distanzen, ein Beleg für einen weit fortgeschrittenen Prozess der Periurbanisierung. Die Funktionsteilung Wohnen und Arbeiten besteht hier nicht nur auf der Stufe Dorf/Kreisstadt, sondern auch auf der Stufe Kreisstadt/Metropole: Aus Städten wie z.B. Miesbach in Oberbayern pendeln täglich über 10% der Erwerbstätigen nach München und Umgebung. In Frankreich besteht der bekannte Gegensatz zwischen dicht besiedelten Nordalpen und dünn besiedelten Südalpen. Die Talverbindung zwischen Grenoble und Genf (Sillon alpin) ist besonders stark urbanisiert. Genève(CH)-Annemasse und Annecy hatten mit jährlichen Wachstumsraten von 1,26% und 1,19% zwischen 1990 und 1999 eine der höchsten Wachstumsraten von ganz Frankreich³⁶. In den Südalpen betrifft dieses starke Wachstum vor allem den Alpenrand. Dadurch sind die Bevölkerungsanteile der urbanisierten Zonen Deutschlands und Frankreichs ähnlich, in den Flächenanteilen bestehen aber grosse Unterschiede.

Tab. 5: Bevölkerungsanteil der Urbanisationszonen in den Alpen, länderdifferenziert. Bezugsgrundlage: Alpengemeinden der Urbanisationszonen (Teilgebiet B) und nichturbanisierter Alpenraum (Teilgebiet D).

	Einwohner				Fläche			
	Urbanisationszonen		Nicht-Urbanisationszonen		Urbanisationszonen		Nicht-Urbanisationszonen	
	1990 [Tsd.]	1990 [%]	1990 [Tsd.]	1990 [%]	qkm [Tsd.]	qkm [%]	qkm [Tsd.]	qkm [%]
Deutschland	1'013	76,8	306	23,2	6,5	59,6	4,4	40,4
Frankreich	1'585	70,9	651	29,1	9,6	24,1	30,2	75,9
Italien	2'148	49,7	2'173	50,3	9,5	18,2	42,8	81,8
Liechtenstein	29	100,0	0	0	0,2	100,0	0	0
Österreich	2'034	63,8	1'152	36,2	16,4	29,8	38,6	70,2
Schweiz	1'153	61,1	735	38,9	6,4	23,8	20,5	76,2
Slowenien*	481	72,4	183	27,6	3,6	45,0	4,4	55,0
Alpen*	8'442	61,9	5'200	38,1	52,1	27,0	140,9	73,0

*Die Berechnungen für Slowenien wurden nach der neuen Gemeindeabgrenzung vorgenommen. Die neuen Gemeinden umfassen zum Teil perialpine Anteile und weichen von früheren Berechnungen (PERLIK, 1999) leicht ab. Der Urbanisationsgrad im Alpenraum wird deshalb nach der genaueren alten Berechnung weiter mit 59% angegeben.

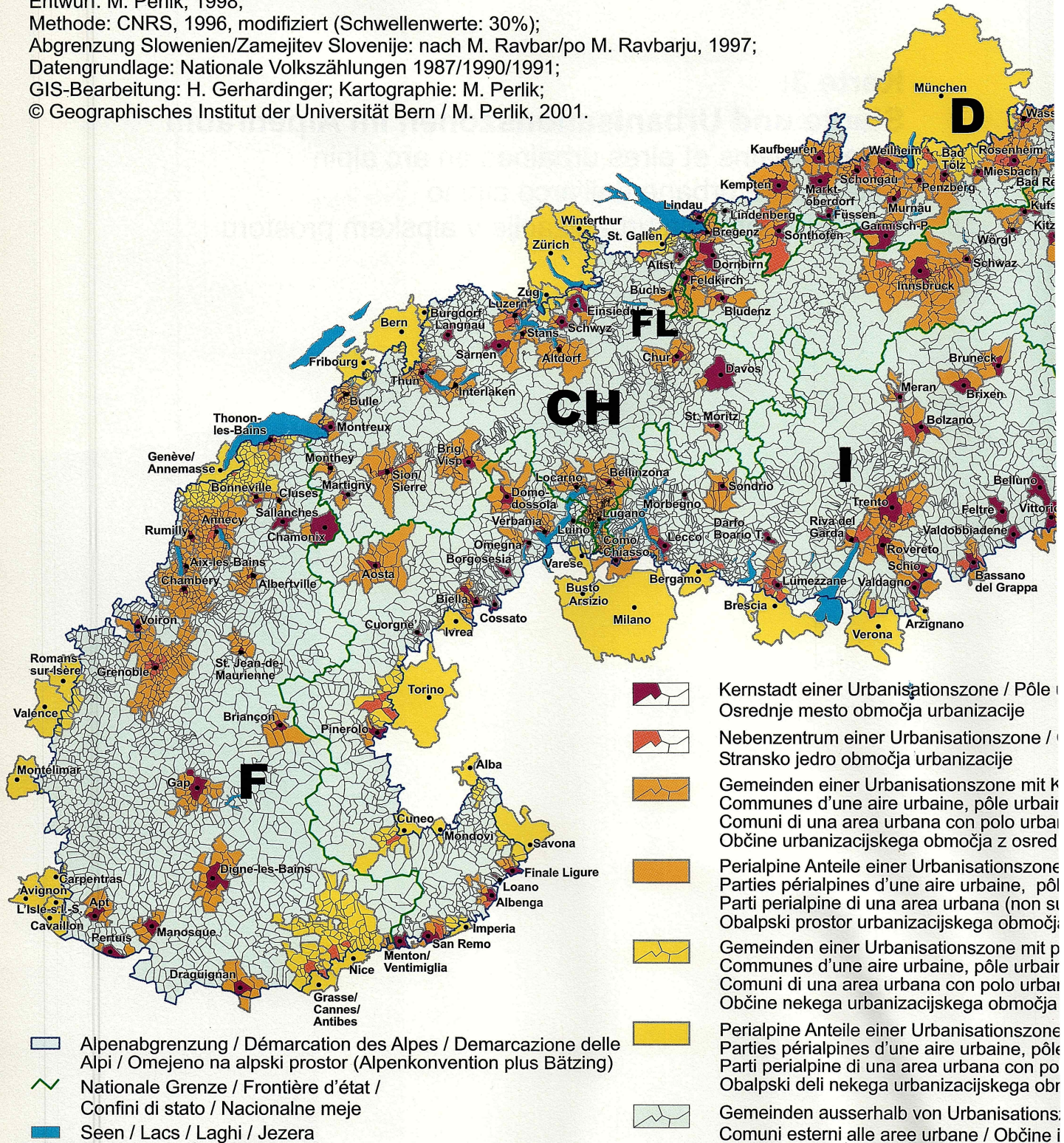
In Italien ist der Anteil der Urbanisationszonen-Bevölkerung mit weniger als 50% relativ klein.

³⁶Die Zahlen beziehen sich auf die offizielle französische Abgrenzung nach *aires urbaines* (die nicht deckungsgleich mit den Urbanisationszonen sind). Die aire urbaine Genève(CH)-Annemasse umfasst nur den französischen Anteil. Dieser unterlag in den vergangenen Jahrzehnten sehr starken Bevölkerungsschwankungen in Abhängigkeit von der Entwicklung der Zahl der Grenzgänger in die Schweiz. So wuchs die Bevölkerung der Stadt Annemasse zwischen 1980 und 1990 um +52,7%, zwischen 1990 und 1995 nur noch um +5,6%; vgl. auch NZZ, 12.8.2000.

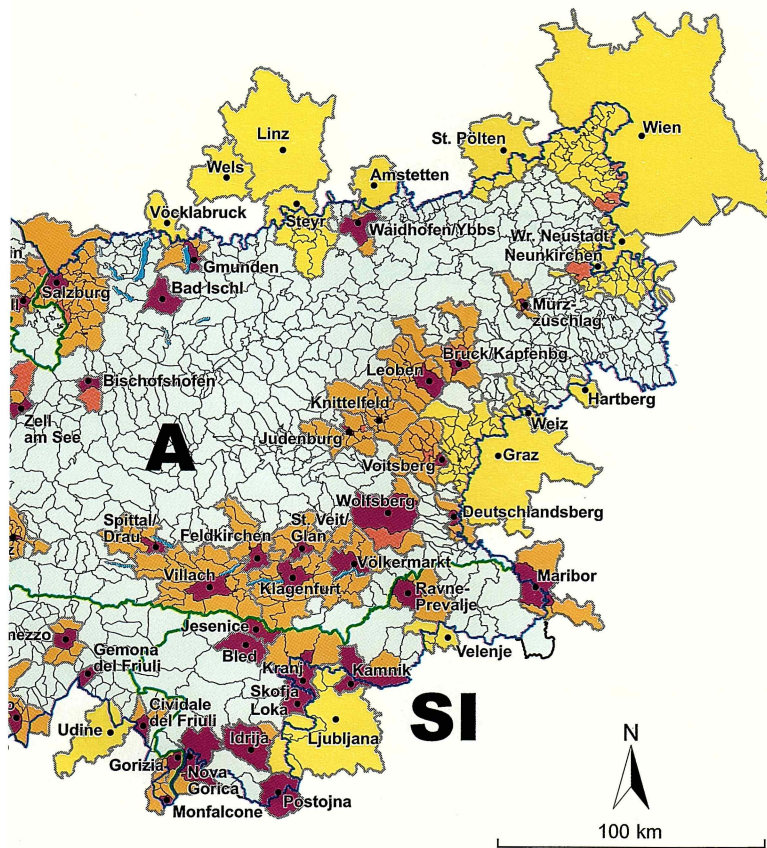
Karte 3: Städte und Urbanisationszonen im Alpenraum

Pôles urbains et aires urbaines en arc alpin
Città e aree urbane dell'arco alpino
Mesta in območja urbanizacije v alpskem prostoru

Entwurf: M. Perlik, 1998;
Methode: CNRS, 1996, modifiziert (Schwellenwerte: 30%);
Abgrenzung Slowenien/Zamejitev Slovenije: nach M. Ravbar/po M. Ravbarju, 1997;
Datengrundlage: Nationale Volkszählungen 1987/1990/1991;
GIS-Bearbeitung: H. Gerhardinger; Kartographie: M. Perlik;
© Geographisches Institut der Universität Bern / M. Perlik, 2001.



Manfred Perlik (2001): Alpenstädte - Zwischen Metropolisierung und neuer Eigenständigkeit.
Geographica Bernensia P38.



im Alpenraum /
arc alpin /
l'area alpina /
nestom v alpskem prostoru

1 d'une aire urbaine / Polo urbano di una area urbana /

e périurbain d'une aire urbaine / Centro minore di una area urbana /

adt im Alpenraum /
arc alpin /
l'area alpina /
nestom v alpskem prostoru

Kernstadt im Alpenraum (nicht gemeindegrenzt) /
ain en arc alpin (non subdivisées en communes) /
se in comuni) /
z delitve po občinah)

iner Kernstadt /
one périalpine /
rialpino /
ednjim mestom v obalpskem prostoru

erialpiner Kernstadt (nicht gemeindegrenzt) /
ain en zone périalpine (non subdivisées en communes)
ano perialpino (non suddivise in comuni) /
z osrednjim mestom v obalpskem prostoru (brez delitve po občinah)

n / Communes d'espace à dominante rurale /
urbanizacijskih območij

Hierfür sind, wie in Frankreich auch, *intranationale* Unterschiede verantwortlich: Der zur Lombardei gehörende Alpenrand liegt zu einem sehr grossen Teil im Einflussbereich der Metropolregion Mailand, dementsprechend ist der Grad der Urbanisierung und Periurbanisierung sehr hoch. In Piemont und Ligurien wirkt sich die Periurbanisierung wesentlich geringer auf den Alpenrand aus, u.a. weil die Ausstrahlung von Turin auf den Alpenrand relativ begrenzt ist (BÄTZING, 1990). Im Nordosten Italiens haben die Alpenstädte entweder keine Periurbanisierungsgürtel ausgebildet oder sie sind aufgrund der Pendlermethode nicht nachweisbar, weil nach wie vor stark dezentrale Arbeitsplatzstrukturen bestehen.

In Österreich befinden sich viele mittelgrosse Städte in Tallage innerhalb der Alpenabgrenzung, in bestimmten Regionen des Landes fallen dagegen die Bezirksstädte bereits unter die Schwelle der hier verwendeten Stadtdefinition. Dadurch entsteht auch hier eine Zweiteilung in stark ländlich geprägte Gebiete und eher kompakte inneralpine Verstädterungen. Hinzu kommt der Alpenrand im Einzugsgebiet von Wien und von Linz.

In der Schweiz ist der Grad von Urbanisierung und Periurbanisierung in den Alpen vergleichsweise schwach, weil die meisten wichtigen Städte im Unterschied zu Österreich ausserhalb der Abgrenzung liegen. Der Wert von gut 61% bestimmt sich dadurch vor allem durch die periurbanen Alpengemeinden im Einzugsgebiet dieser perialpinen Städte.

Die Urbanisierung in Slowenien lässt sich teilweise mit der Situation in Österreich vergleichen und zeigt zwei Urbanisationsmuster: Die in den Alpentälern gelegenen Städte sind in der Phase der Industrialisierung und im Rahmen der jugoslawischen Industrialisierungspolitik gewachsen. Ein Teil des Alpenrandes orientiert sich zum Einzugsgebiet von Ljubljana, das durch die Unabhängigkeit Sloweniens 1991 aufgewertet und in Expansion begriffen ist.

7.3 Bevölkerungsentwicklung der Urbanisationszonen

1. Entwicklung im gesamten Untersuchungsgebiet

Die durchschnittlichen Wachstumsraten der Bevölkerung im langjährigen Vergleich in den Urbanisationszonen sind, nach Ländern unterteilt, in Tab. 6 wiedergegeben. Die Gemeinsamkeiten zwischen allen Ländern bestehen darin, dass die Hauptwachstumsphase in den 1960er Jahren erfolgt und seither bis 1990 fast überall kontinuierlich zurückgegangen ist. Die Hauptunterschiede zwischen den einzelnen Ländern bestehen darin, dass die Wachstumsphase der verstädterten Zonen in *Frankreich* auch zwischen 1970 und 1980 nochmals ansteigt und dass in *Italien* ab 1980 ein Rückgang der Bevölkerung in diesen Zonen zu verzeichnen ist. In *Österreich* ist das Wachstum der Urbanisationszonen generell schwächer. In der Gesamttendenz wachsen die Gemeinden, die 1990 zu Urbanisationszonen gehören, zwischen 1960 und 1980 stark, ab 1980 nur noch schwach.

Tab. 6: Bevölkerungswachstum aller Gemeinden der Urbanisationszonen, länderdifferenziert. (Teilgebiet A).

	1960-70 [%]	1970-80 [%]	1980-90 [%]	1990-95 [%]	1960-80 [%]	1980-95 [%]	1960-95 [%]
a. Deutschland	+ 19,3	+ 8,8	+ 2,4	+ 5,5	+ 29,7	+ 8,1	+ 40,2
b. Frankreich	+ 19,9	+ 20,9	+ 9,8	+ 3,7	+ 45,1	+ 13,9	+ 65,2
c. Italien	+ 20,8	+ 4,0	- 1,6	- 1,5	+ 25,7	- 3,1	+ 21,8
d. Österreich	+ 5,8	+ 0,7	+ 3,5	+ 4,1	+ 6,5	+ 7,7	+ 14,8
e. Schweiz/Liechtenstein	+ 16,7	+ 2,8	+ 7,0	+ 0,9	+ 20,0	+ 7,9	+ 29,5
f. Slowenien	+ 17,9	+ 15,9	+ 5,6	+ 0,6	+ 36,6	+ 6,2	+ 45,0
Urbanisationszonen a.-f.	+ 16,6	+ 6,0	+ 2,4	+ 1,6	+ 23,6	+ 4,0	+ 28,5

Das durchschnittliche Bevölkerungswachstum aller Alpengemeinden (+4,6%) ist seit den 1980er Jahren höher als in den Gemeinden der Urbanisationszonen (+4,0%). Das Bevölke-

rungswachstum ist damit auch in den Alpen dispers und greift über den Perimeter der Urbanisationszonen aus. Dieses Bevölkerungswachstum stellt einen ersten Beleg für eine wachsende Periurbanisierung auch in den Alpen dar.

Das grossräumige Verteilungsmuster der Bevölkerungsentwicklung zeigt, dass vom Bevölkerungswachstum vor allem der Westalpenraum profitiert hat, und zwar sowohl in der Phase 1960-1980 wie auch in der Gesamtbilanz (Karte 4). Östlich Voralbergs ist keine Urbanisationszone in der höchsten Wachstumsklasse zu finden. Dies erscheint zunächst paradox vor dem Hintergrund des massiven Bevölkerungsrückgangs im Südwesten der Alpen (BÄTZING UND MITARBEITER, 1993, Beilagekarte 1), erklärt sich aber dadurch, dass sowohl Prozesse der Zuwanderung zum Arbeiten (Grenoble als frühe, Valbonne/Sophia-Antipolis als spätere *technopôle*) und Wohnen (Côte d'Azur und Annecy) stattgefunden haben als auch Prozesse der Konzentration (Gap, Digne) wirksam gewesen sind. In der Schweiz konzentriert sich das Bevölkerungswachstum auf die drei Tessiner Urbanisationszonen, auf die Region südlich von Zürich und auf das St. Galler Rheintal und bestätigt damit bisherige Untersuchungen. Dies gilt gleichermassen für die "Westdrehung" Österreichs.

Zwischen 1980 und 1990 zeigt sich folgendes Bild: In Frankreich wachsen fast alle Urbanisationszonen überdurchschnittlich bis stark. Ausnahmen bilden nur das ehemals industrielle St. Jean-de-Maurienne (absoluter Rückgang) und Grenoble (nur noch unterdurchschnittliche Wachstumsrate). Ein ähnliches Bild bietet die Schweiz. Hier hat nur St. Moritz eine rückläufige Einwohnerentwicklung (was angesichts der grösseren Bedeutung der Gäste gegenüber den Einwohnern wenig aussagekräftig ist). In Deutschland sind ebenfalls nur die beiden stark touristisch ausgerichteten inneralpinen Urbanisationszonen Garmisch-Partenkirchen und Sonthofen rückläufig, ansonsten geraten die Städte des Alpenvorlandes in den Einflussbereich von München und weisen einen Bevölkerungsanstieg mit unterschiedlichen Wachstumsraten auf. In Österreich setzt sich auch bei den Urbanisationszonen das bekannte West-Ost-Gefälle fort; von den westlichen Bundesländern wachsen wiederum die Urbanisationszonen im Land Salzburg stärker als die Tirols. Die Urbanisationszonen Italiens gehen grösstenteils in ihrer Bevölkerungszahl zurück. Dies betrifft sowohl den Westen (Piemont) als auch den Osten (Veneto, Friaul), der damit nicht oder noch nicht im Haupteinflussbereich der Wachstumszone des "Dritten Italiens" liegt. In Slowenien sinkt das Bevölkerungswachstum nach 1990 deutlich ab, gesamthaft erfolgt jedoch kein Rückgang. Das Wachstum von Ljubljana (seit 1991 auch Hauptstadt) zeigt sich schon in den 1980er Jahren.

2. Entwicklung in den Alpen

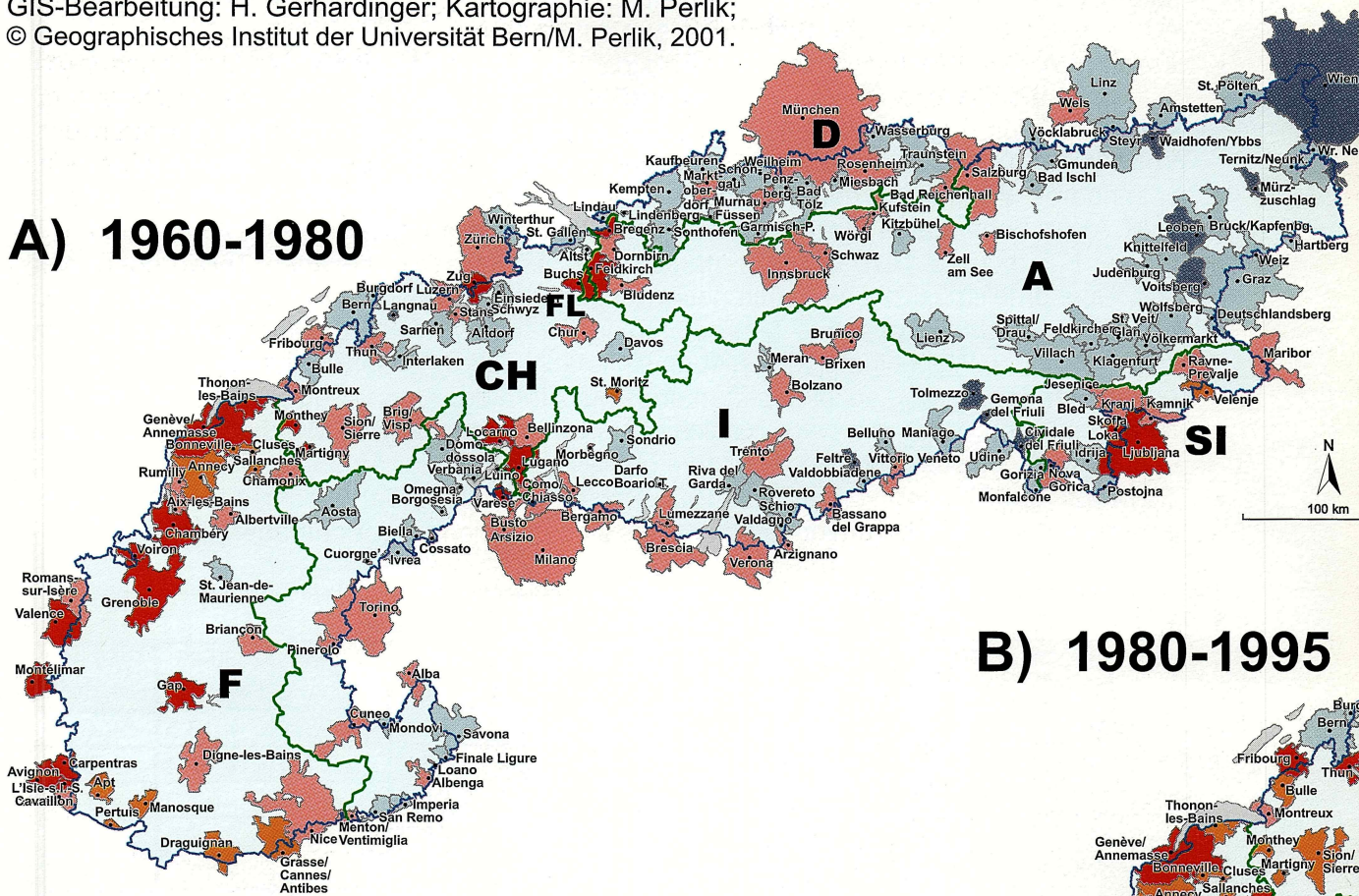
Werden die Urbanisationszonen am Alpenrand für die Berechnung auseinander geschnitten und nur die Gemeinden innerhalb der Alpenabgrenzung berechnet (Teilgebiet B), dann zeigt sich, dass in ihnen die Bevölkerung durchweg stärker steigt als in den perialpinen Gemeinden der Urbanisationszonen (Teilgebiet C). Dies gilt ausser für Slowenien für alle Länder ab 1970. Da Wanderungsbewegungen und Geburtenüberschüsse nicht untersucht worden sind, lassen sich durch die Datenauswertungen keine definitiven Aussagen über die Ursachen des Bevölkerungswachstums machen. Theoretisch kommen in Frage:

- generell stärkeres Wachstum in der ersten Hälfte des Untersuchungszeitraumes aufgrund des Strukturwandels der Deagrarisierung, eines noch zunehmenden industriellen Sektors und des nahezu ungebrochenen Wirtschaftswachstums bis zur Ölkrise 1973;
- ein Wachstum der Städte und periurbanen Gemeinden des Alpenrandes in der Nähe grosser perialpiner Agglomerationen vorwiegend durch Zuwanderung von aussen in der zweiten Hälfte des Untersuchungszeitraumes und
- ein Wachstum der kleineren inneralpinen Urbanisationszonen auf Kosten des Umlandes, ebenfalls vorwiegend in der zweiten Hälfte des Untersuchungszeitraumes.

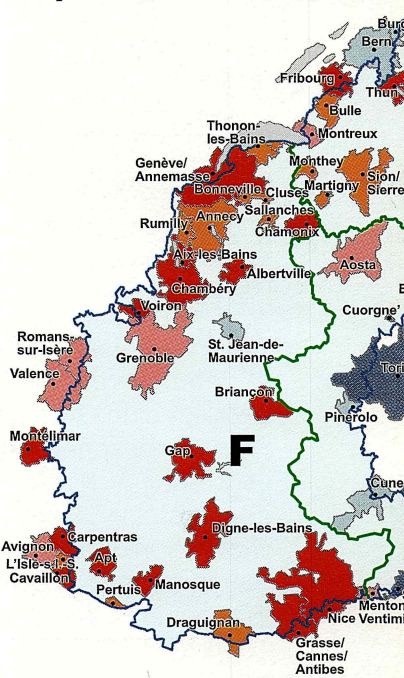
Für einzelne Länder lassen sich anhand ihrer spezifischen Entwicklung und in Kenntnis bestehender Studien folgende Aussagen treffen:

Entwurf: M. Perlik 2001;
 Datengrundlage: Nationale Volkszählungen
 1960-1995, Frankreich 1999, interpoliert;
 GIS-Bearbeitung: H. Gerhardinger; Kartographie: M. Perlik;
 © Geographisches Institut der Universität Bern/M. Perlik, 2001.

A) 1960-1980

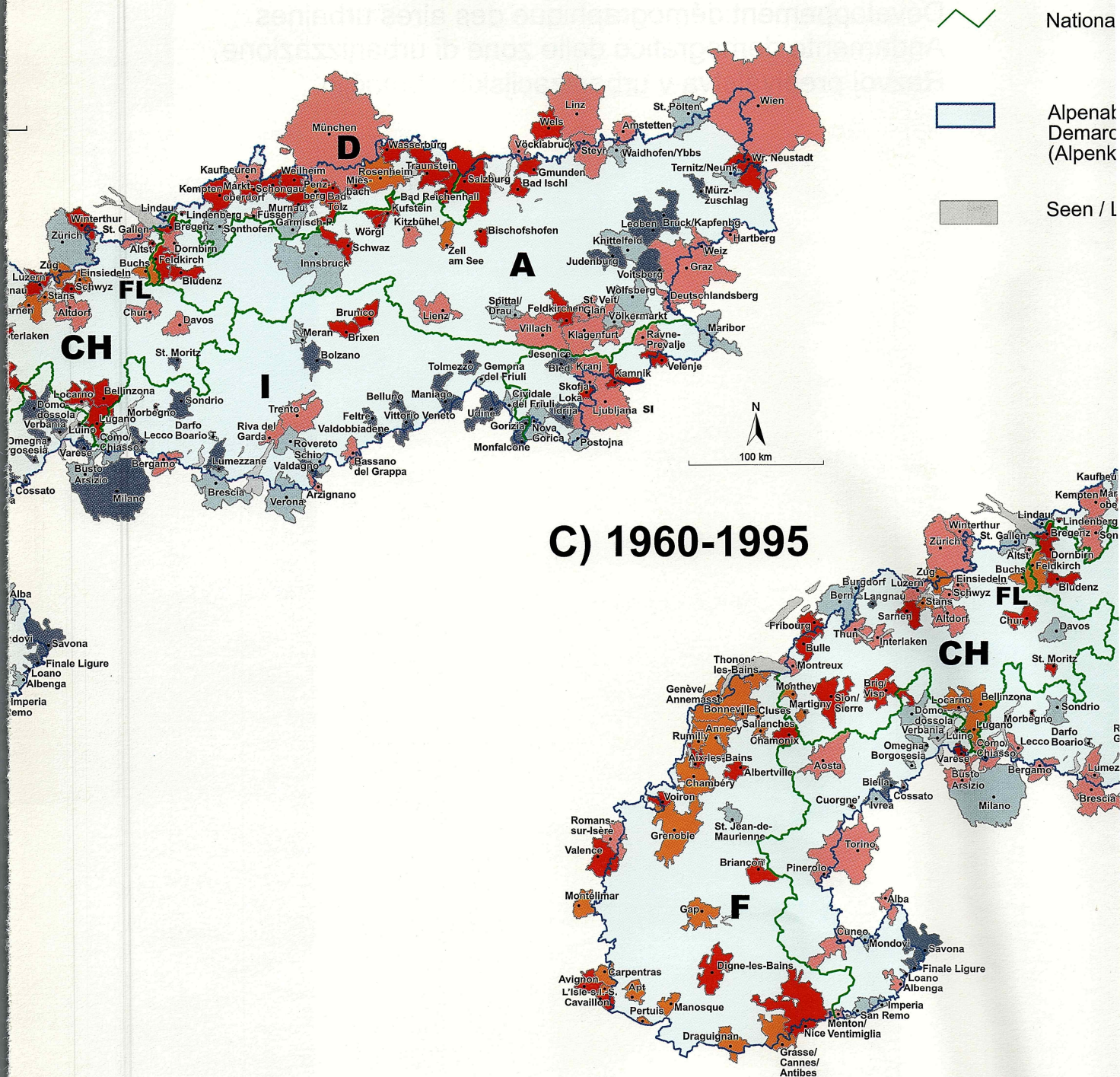


B) 1980-1995



- Stark überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum /
 Croissance démographique fortement au-dessus de la moyenne /
 Incremento della popolazione molto al di sopra della media /
 Zelo velika nadpovprečna rast prebivalstva
 1960-80: > +60%; 1980-95: > +20%; 1960-95: > +60%
- Überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum /
 Croissance démographique au-dessus de la moyenne /
 Incremento della popolazione al di sopra della media /
 Nadpovprečna rast prebivalstva
 1960-80: > +40%; 1980-95: > +10%; 1960-95: > +40%
- Durchschnittliches Bevölkerungswachstum / Croissance démographique en moyenne /
 Incremento della popolazione nella media / Povprečna rast prebivalstva
 1960-80: > +20%; 1980-95: > +5%; 1960-95: > +20%
- Unterdurchschnittliches Bevölkerungswachstum / Croissance démographique au-dessous de la moyenne /
 Incremento della popolazione al di sotto della media / Podpovprečna rast prebivalstva
 1960-80: < +20%; 1980-95: < +5%; 1960-95: < +20%
- Bevölkerungsrückgang / Déclin démographique / Decremento della popolazione / Padeč prebivalstva

Karte 4:
Bevölkerungsentwicklung der Urbanisationszonen
 Développement démographique des aires urbaines
 Andamento demografico delle zone di urbanizzazione
 Razvoj prebivalstva v urbanizacijskih območjih

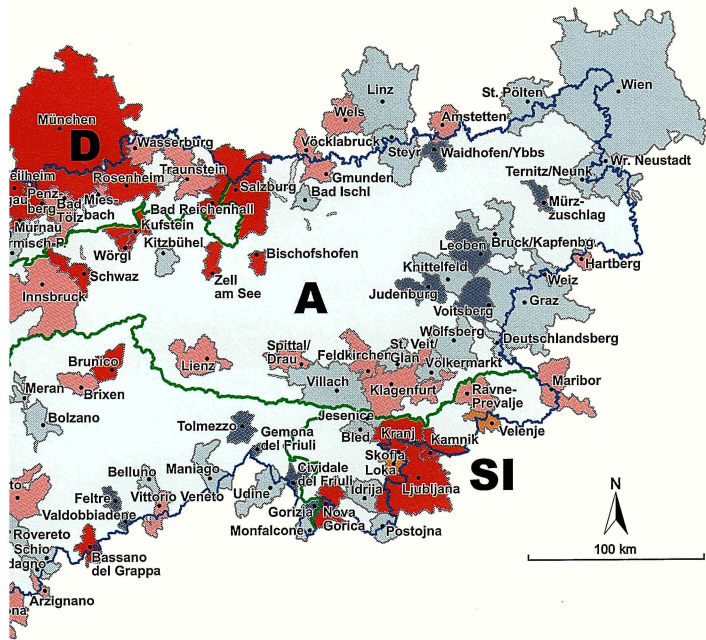


Manfred Perlik (2001): Alpenstädte - Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit.
 Geographica Bernensia P38.

enze / Frontière d'état / Frontiera di stato / Nacionalne meje

zung / Démarcation des Alpes /
 e delle Alpi / Omejeno na alpski prostor
 tion + Bätzing)

Laghi / Jezera



Urbanisationszonen
 Aires urbaines
 Urbanizzazioni
 ...

- *Deutschland*: Das gegenüber den perialpinen Anteilen stärkere Wachstum der Alpenanteile gilt erst ab 1980; es ist erklärlich durch die Distanz zu München, so dass dessen Ausdehnung den Alpenrand erst später erreicht.
- *Frankreich*: Das Wachstum von Grenoble datiert in die erste Hälfte des Untersuchungszeitraums als die technopôle Grenoble im Rahmen der staatlichen Forschungsförderung aufgebaut wurde. Die Auswertungen der Migrationsströme und der Geburtenraten der Volkszählung 1999 auf der Ebene der *région* (DUMONT, 1999) zeigen für Rhône-Alpes ein besonderes Wachstum durch Geburtenüberschüsse, für Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) ein besonderes Wachstum durch Zuwanderung vor allem in den 1980er Jahren.
- *Italien*: Für das bis 1970 deutlich stärkere Wachstum der perialpinen Teile gegenüber den Alpenanteilen ist die bis dahin noch wachsende Metropolregion Turin verantwortlich. Ab 1970 verliert die gesamte Metropolregion kontinuierlich an Einwohnern. Die Zonen wirtschaftlichen Wachstums verschieben sich nach Osten (Veneto, Südtirol).
- *Österreich*: Von Anfang an ist das stärkere Wachstum der Alpentteile hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die wirtschaftlichen und demographischen Wachstumszonen des Landes in Westösterreich und damit fast überall innerhalb der Alpengrenze lagen.
- *Schweiz*: Ab 1970 und verstärkt ab 1980 wachsen die Teile der Urbanisationszonen, die innerhalb der Alpenabgrenzung liegen. Dies sind vor allem die periurbanen Gemeinden.

Tab. 7: Durchschnittliches Bevölkerungswachstum der Alpengemeinden der Urbanisationszonen (Teilgebiet B), länderdifferenziert.

	1960-70 [%]	1970-80 [%]	1980-90 [%]	1990-95 [%]	1960-80 [%]	1980-95 [%]	1960-95 [%]
a. Deutschland	+ 14,0	+ 8,2	+ 7,1	+ 6,0	+ 23,4	+ 13,5	+ 40,1
b. Frankreich	+ 19,3	+ 27,1	+ 12,1	+ 4,7	+ 51,6	+ 17,4	+ 78,0
c. Italien	+ 13,3	+ 4,8	+ 0,4	+ 1,9	+ 18,7	+ 2,3	+ 21,5
d. Österreich	+ 11,0	+ 4,5	+ 4,7	+ 2,7	+ 16,0	+ 7,6	+ 24,9
e. Schweiz/Liechtenstein	+ 16,0	+ 4,2	+ 10,3	+ 4,0	+ 20,9	+ 14,7	+ 38,7
f. Slowenien	+ 13,2	+ 12,1	+ 4,4	+ 0,7	+ 26,9	+ 5,0	+ 33,3
Alpengemeinden der Urbanisationszonen (a.-e.)	+ 14,0	+ 9,1	+ 5,6	+ 3,4	+ 24,4	+ 9,2	+ 35,9

Die Ergebnisse der hier untersuchten Zeitschnitte und die geographische Verteilung (Karte 4) sprechen ebenfalls dafür, dass alle genannten Ursachen an der Bevölkerungsentwicklung beteiligt sind. Aus den Karten ist auch ersichtlich, dass die Verteilung von Wachstums- und Rückgangszonen prinzipiell unabhängig davon ist, ob die Urbanisationszone am Alpenrand liegt oder nicht. An einigen Stellen des Alpenrandes wachsen die Urbanisationszonen mit ausseralpiner Kernstadt nur unterdurchschnittlich. Sowohl am nordöstlichen wie am nordwestlichen Alpenrand gibt es Rückgangszonen und mit Turin ist auch eine Metropolregion davon betroffen. Umgekehrt gibt es auch im Alpeninnern Zonen stark überdurchschnittlichen Wachstums, wie die Beispiele von Gap, Digne und Sion mit über 10% Wachstum zwischen 1980 und 1990 zeigen. Allerdings liegen die randalpinen Wachstumszonen zu einem grossen Teil da, wo perialpine Verdichtungsräume in den Alpenraum ausgreifen, das Wachstum am Alpenrand also durch Zuwanderungen von aussen induziert ist. Das stärkste inneralpine Wachstum betrifft demgegenüber vor allem kleine Urbanisationszonen, so dass anzunehmen ist, dass dieses Wachstum zu einem grossen Teil zulasten des eigenen Umlandes geht.

7.4 Wachsende Periurbanisierung, stagnierende Kernstädte

Weiteren Aufschluss über den Periurbanisierungsprozess liefert die Berechnung des unterschiedlichen Bevölkerungswachstums der Kernstädte und der drei Kategorien periurbaner Gemeinden (*innere periurbane Zone*, *äussere periurbane Zone* und *polyzentrierte Zone*)³⁷.

³⁷ Vgl. PERLIK, 1999: 161. Durch nachträgliche Erweiterung des Untersuchungsgebietes differieren die Zahlenangaben etwas.

Bevölkerungsentwicklung

An der unterschiedlichen Bevölkerungsentwicklung lässt sich erkennen, dass die Bevölkerung in den Kernstädten sinkt oder stagniert und dass es in der Regel die periurbanen Gemeinden sind, die das Wachstum einer Urbanisationszone hervorrufen (Tab. 8). Ins Auge springt das Bevölkerungswachstum der inneren periurbanen Zone. Dazu gehören definitionsgemäss auch Nebenzentren mit hohen Auspendlerquoten wie Echirolles bei Grenoble oder Dachau bei München. Das Wachstum der inneren periurbanen Zone ist in Teilgebiet B mit +11,5% mehr als doppelt so hoch wie das durchschnittliche Bevölkerungswachstum aller Alpengemeinden im gleichen Zeitraum (+4,6%). Es besteht ein Unterschied zwischen den Alpen-Kernstädten, die in der Bilanz mit +1,3% noch ein kleines Wachstum aufweisen und den perialpinen Kernstädten, bei denen ein Minus resultiert. Keine grossen Unterschiede bestehen dagegen zwischen der jeweiligen inneren und äusseren periurbanen Zone, so dass angenommen werden kann, dass die Ausdehnung der Urbanisationszonen eher zu knapp als zu grosszügig abgegrenzt worden ist.

Tab. 8: Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung innerhalb der Urbanisationszonen.

Alle Gemeinden der Urbanisationszonen (Teilgebiet A)	Einwohner*			Arbeitsplätze*		
	1980 [Mio.]	1990 [Mio.]	1980-90 [%]	1980 [Mio.]	1990 [Mio.]	1980-90 [%]
Kernstädte	13,6	13,2	- 3,2	6,0	6,2	+ 3,2
Periurbane Gemeinden						
Innere periurbane Zone	4,6	5,1	+ 10,0	1,1	1,3	+ 20,7
Äussere periurbane Zone + polyzentrierte Zone	6,5	7,1	+ 8,3	2,0	2,3	+ 13,9
Alpengemeinden der Urbanisationszonen (Teilgebiet B)						
Kernstädte	4,1	4,1	+1,3	1,7	1,9	+ 7,1
Periurbane Gemeinden						
Innere periurbane Zone	1,9	2,1	+ 11,5	0,4	0,5	+ 21,9
Äussere periurbane Zone + polyzentrierte Zone	1,6	1,8	+ 10,3	0,4	0,5	+ 15,7
Perialpine Gemeinden der Urbanisationszonen (Teilgebiet C)						
Kernstädte	9,5	9,0	- 5,2	4,2	4,3	+1,6
Periurbane Gemeinden						
Innere periurbane Zone	2,8	3,0	+8,9	0,6	0,8	+19,9
Äussere periurbane Zone + polyzentrierte Zone	4,9	5,3	+7,6	1,6	1,9	+13,4

*Einwohner: ohne Slowenien. Arbeitsplätze (nur II. und III. Sektor): ohne Deutschland und ohne Slowenien. Datenbasis 1980: Volkszählungen 1980-82, Betriebsstättenzählungen 1980-82 sowie 1985 (Schweiz). Datenbasis 1990: Nationale Volks- und Betriebsstättenzählungen 1990-91.

Arbeitsplatzentwicklung

In den städtischen Regionen ausserhalb der Alpen ist in den periurbanen Gemeinden nicht nur die Bevölkerung, sondern auch die Zahl der Arbeitsplätze stärker gestiegen als in den Kernstädten. Für die Alpen ist dieses Phänomen am Beispiel von Grenoble beschrieben worden (FOURNY/PAGAND/PRADEILLES, 1997). Als genereller Trend war eine solche Entwicklung nicht unbedingt zu erwarten. Die Untersuchung der Arbeitsplatzzahlen zeigt nun, dass sich die Trennung zwischen Wohn- und Arbeitsgemeinde auch in den Alpen nicht mit einer einseitigen Konzentration der Arbeitsplätze auf die Kernstadt vollzieht, sondern nach dem gleichen Prinzip wie bei der Wohnbevölkerung verläuft: In der Kernstadt ist das Wachstum relativ am geringsten, im unmittelbaren Einzugsbereich mit +21,9% besonders hoch. Es ist zudem erheblich stärker als der Bevölkerungsanstieg. Ein wesentlicher Unterschied zwischen den Alpen und der perialpinen Zone besteht im untersuchten Zeitraum allerdings darin, dass in den Alpen die Zahl der Arbeitsplätze auch in den Kernstädten noch deutlich wächst (+7,1% gegenüber +1,6%).

Die in den Forschungshypothesen 3a gestellte Frage, ob die Alpenstädte mit Städten ausserhalb der Alpen vergleichbar sind, lässt sich demnach bezüglich der Urbanisationsprozesse bejahen. Zusammen mit den Ergebnissen aus Kap. 7.3 ergibt sich die Aussage, dass ein grosser Teil der Urbanisationszonen mit perialpiner Kernstadt nur durch das Wachstum ihrer Alpenanteile eine positive Entwicklung zeigt. Allerdings ist (grossteils strukturwandelbedingt) das Arbeitsplatzwachstum in den Alpen-Kernstädten relativ hoch. Auch die Bevölkerungsentwicklung der Alpenstädte ist (grossteils zuwanderungsbedingt) im Gegensatz zur perialpinen Zone noch leicht positiv. Die Periurbanisierung verläuft im Alpenraum etwas schwächer und ist ausserhalb der Alpen bereits weiter fortgeschritten, vor allem im zweiten Gürtel. Abgesehen von diesem verzögerten Verlauf stellt auch in den Alpen die Periurbanisierung den dominanten Urbanisationsprozess dar, so dass in dieser Hinsicht keine Unterschiede zum ausseralpinen Raum bestehen. Dieser Befund wird durch eine Untersuchung unterstützt, die am Institut für Geographie in Erlangen durchgeführt wurde, in der mittels Clusteranalyse die langjährigen Wachstumsprozesse der Alpengemeinden (1871-1990) untersucht wurden (DICKHÖRNER, 2000: 107f.). Danach sind 1950 bis 1970 vor allem die Städte gewachsen. Ab 1970 dominiert dagegen das Wachstum der periurbanen Gemeinden.

7.5 Bildung von Urbanisationstypen.

Ziel der Zuordnung der Urbanisationszonen zu Urbanisationstypen ist es, die bereits bei der Abgrenzung zutage getretenen Unterschiede zwischen randalpiner, nach aussen orientierter Urbanisierung und inneralpiner Konzentrationsprozessen sichtbar zu machen. Die Typisierung klassiert deshalb, ob die Urbanisationszonen

- Bestandteil einer Metropolregion oder einer Agglomeration sind ("métropolisation"), wobei dies zunächst unerheblich von der Lage (inneralpin oder am Alpenrand) ist oder
- ob sie Teil einer Stadtregion (von regionaler Bedeutung) sind bzw. eine singuläre Urbanisationszone darstellen. In diesen Fällen ist einerseits von einer grösseren Eigenständigkeit und von einem stärkeren Gewicht der lokalen Funktionen auszugehen, andererseits befinden sie sich zwischen Verdichtungsräumen in peripherer Lage.

Bei der Operationalisierung dieser Aufgabe zeigte sich, dass hierfür nicht mit den Daten der Pendlerverflechtung als alleinigem Indikator gearbeitet werden konnte. Die 189 Urbanisationszonen mussten daher anhand mehrerer Kriterien klassiert werden (vgl. Kap. 6.6 und Anhang).

Tab. 9: Definition der Urbanisationstypen (Karte 5, S.93).

Urbanisationstypen (UT)		Kernstadt	Definition
Metropolisierung (Verdichtungsräume)			
1	Metropolregion (polyzentrisch)	Metropole	Kernstadt von europäischer Bedeutung, in der Regel über 1 Mio. Einwohner
2 (2.1, 2.2)	Agglomeration (polyzentrisch)	Regionalhauptstadt	Kernstadt von nationaler Bedeutung, in der Regel über 100'000 Einwohner
Dezentrale Urbanisierung (singuläre Urbanisationszonen und Stadtregionen)			
3 (3.1, 3.2)	Stadtregion (polyzentrisch)	Mehrere Kernstädte mittlerer und unterer Hierarchiestufe, kein dominantes Zentrum	Aneinander grenzende und funktional verflochtene Urbanisationszonen mit zusammen deutlich mehr als 100'000 Einwohnern. Verflechtungskriterien: Pendlerbeziehungen, Grenzstädte, bestehende administrative und planungsrelevante Kooperation
4	Singuläre Urbanisationszone (mono- oder bizen-trisch)	Kleinstadt oder Mittelstadt	Funktional nicht oder kaum mit den Nachbarstädten verflochtene Urbanisationszone mit weniger als 100'000 Einwohnern

Urbanisationstyp UT 1: Metropolregionen von europäischer Bedeutung

Dazu gehören die Metropolen München, Mailand, Turin, Wien, Zürich und Genf mit ihren periurbanen Gemeinden. Zusammen bilden sie die nach der Metropole benannte Urbanisationszone. Hinzu kommen die angrenzenden Urbanisationszonen, die funktional in erhöhtem Masse mit ihnen verbunden sind. Die Metropolregionen stellen die obere Hierarchiestufe des europäischen Städte- und Regionalsystems dar und halten die wirtschaftlichen und politischen Steuerungsfunktionen. Im Alpenraum gibt es keine Metropolen; jedoch sind anhand der vorgenommenen Abgrenzung 27 der 189, d.h. 14% der untersuchten Urbanisationszonen des Alpenrandes Bestandteil einer Metropolregion.

Urbanisationstyp UT 2: Agglomerationen von nationaler Bedeutung

In Abgrenzung zu den Metropolen sind die Kernstädte der Agglomerationen als Regionalhauptstädte³⁸ in erster Linie in der nationalen Städtehierarchy wichtig, aber auch – in geringerem Ausmass – in die europäische Städtehierarchy eingebunden. Die von ihnen gebildeten Agglomerationen haben in den vergangenen Jahren demographisch und wirtschaftlich stark an Bedeutung gewonnen und sind zunehmend in das Interesse der Regionalforschung gerückt (SCHREMMER ET AL., 1997; PAAL, 2000). Die Agglomerationen konkurrieren bereits teilweise mit den Metropolregionen. Im Unterschied zu den Metropolregionen sind sie auch innerhalb des Alpenraumes vorzufinden. Für die Berechnungen wurde zusätzlich danach unterschieden, ob die Kernstadt der Agglomeration ausserhalb (UT 2.1) oder innerhalb der Alpenabgrenzung (UT 2.2) liegt. Zu UT 2.1 gehören u.a. Nice, Graz, Bern und Ljubljana, zu UT 2.2 u.a. Grenoble, Salzburg und Innsbruck. 46 (24%) der Urbanisationszonen gehören zu diesem Typ.

Urbanisationstyp UT 3: Stadtregionen von regionaler Bedeutung

Dieser Urbanisationstyp wurde gebildet, um kleinere und mittlere Urbanisationszonen (vor allem am Alpenrand) ausweisen zu können, die nicht die Grösse und Bedeutung einer Agglomeration haben, die aber auch nicht als kompaktes Zentrum eines vorwiegend ländlich-touristischen Raumes fungieren. Da bei diesen Stadtregionen das Kriterium der Pendlerquoten noch weniger aussagekräftig ist als bei den Metropolregionen/Agglomerationen, werden zur Ausscheidung dieses Typs mehrere Kriterien verwendet und eine Negativdefinition vorgenommen:

- Einwohnerzahl und Bedeutung in der nationalen Städtehierarchy unterhalb der Ebene der Regionalhauptstädte/Agglomerationen;
- aneinander grenzende Urbanisationszonen, bei denen eine funktionale Verflechtung als wahrscheinlich angenommen werden kann (Städteband);
- fehlendes dominierendes Zentrum (aufgrund der geringeren Grösse der einzelnen Urbanisationszonen ist das Hierarchiegefälle innerhalb der Stadtregionen flacher).

Bei diesen Stadtregionen stellt sich die Frage, inwieweit die räumliche Nähe zu einer sich verstärkenden Zusammenarbeit führt; es stellt sich weiter die Frage, inwieweit diese Regionen auf Dauer als eigenständige Entwicklungskerne fungieren können oder ob sie über kurz oder lang Teil einer Metropolregion oder Agglomeration werden. Typbeispiele sind die Obersteiermark (Judenburg – Leoben – Bruck a.d. Mur) oder die italienische Riviera. 43 (23%) der Urbanisationszonen gehören zu diesem Typ. Analog zu den Agglomerationen wurde auch Typ 3 in 3.1 und 3.2 unterteilt.

Urbanisationstyp UT 4: Singuläre Urbanisationszonen

Als vierter Typ verbleiben damit jene Urbanisationszonen, die keine erhöhte funktionale Verflechtung zu benachbarten Urbanisationszonen aufweisen. Dies ist in der Regel gegeben, wenn sie durch einen ländlich verbliebenen Gürtel von benachbarten Urbanisationszonen abgetrennt sind oder wenn die Pendlerverflechtung zwischen der Urbanisationszonen-Kern-

³⁸ Der Begriff *Regionalhauptstädte* korrespondiert mit den französischen *capitales régionales* und bezeichnet die Städte, die als politische und wirtschaftliche Zentren von Grossregionen in den oberen Positionen der nationalen Städtehierarchy und – im Zuge der Aufwertung der Regionen auf europäischer Ebene – in der europäischen Städtehierarchy vertreten sind. In Österreich entspricht dies den Landeshauptstädten.

stadt und der benachbarten grösseren Urbanisationszone sehr gering ist. Diese Urbanisationszonen sind nicht, wie die anderen Urbanisationstypen, polyzentrisch, aber auch nicht notwendigerweise monozentrisch: oft gibt es zwei nebeneinander liegende städtische Pole, die durch die Komplementarität Administration/Industrie gekennzeichnet sind (z.B. Brig und Visp). Diese Urbanisationszonen mit ländlichem Umland besitzen aufgrund ihrer Entfernung zu einer Agglomeration einen gewissen 'Distanzschutz' und haben u.a. deswegen zu benachbarten Urbanisationszonen ähnlicher Grösse, kaum Kooperationsbeziehungen ausgebildet. Zu diesem Typ gehören 73 (39%) der Urbanisationszonen.

Der Entwicklungsprozess des Einbezugs von Urbanisationszonen in Verdichtungsräume wird als *Metropolisierung* bezeichnet, der entsprechende Prozess bei den Klein- und Mittelstädten als *dezentrale Urbanisierung*.

7.6 Vergleich der vier verschiedenen Urbanisationstypen

1. Entwicklung im gesamten Untersuchungsgebiet

Tab. 10 und 11 zeigen die Bevölkerungsentwicklung im gesamten Untersuchungsgebiet (Teilgebiet A) zwischen 1960 und 1995 sowie die Arbeitsplatzentwicklung zwischen 1980 und 1990, unterteilt nach den vier Urbanisationstypen. Wie erwartet dominiert, bedingt durch die bevölkerungsstarke perialpine Zone, der Anteil der Metropolregionen.

Tab. 10: Bevölkerungsverteilung 1961-1995 nach Urbanisationstypen. Bezugsgrundlage: Teilgebiet A.

Urbanisationstyp		Einwohner									
		1960 [Tsd.]	1960 [%]	1970 [Tsd.]	1970 [%]	1980 [Tsd.]	1980 [%]	1990 [Tsd.]	1990 [%]	1995 [Tsd.]	1995 [%]
1	Metropolregionen	11'586	55,9	13'728	56,8	14'264	55,7	14'332	54,6	14'463	54,3
2.1	Agglomerationen mit perialpiner Kernstadt	3'320	16,0	3'776	15,6	4'112	16,0	4'309	16,4	4'373	16,4
2.2	Agglomerationen mit Alpen-Kernstadt	1'913	9,2	2'213	9,2	2'476	9,7	2'618	10,0	2'706	10,2
3.1	Stadtregionen mit perialpiner Kernstadt	1'065	5,1	1'210	5,0	1'300	5,1	1'343	5,1	1'359	5,1
3.2	Stadtregionen mit Alpen-Kernstadt	928	4,5	1'099	4,5	1'166	4,5	1'236	4,7	1'290	4,8
4	Singuläre Urbanisationszonen	1'923	9,3	2'158	8,9	2'312	9,0	2'403	9,2	2'456	9,2
	Alle Gemeinden der Urbanisationszonen	20'735	100	24'184	100	25'630	100	26'240	100	26'646	100

Tab. 11: Arbeitsplätze 1980-90 nach Urbanisationstypen (Teilgebiet A).

Urbanisationstyp		Arbeitsplätze (ohne Deutschland)				Veränderung 1980-1990
		1980		1990		
		[Tsd.]	[%]	[Tsd.]	[%]	[%]
1	Metropolregionen	5'036	53,6	5'269	52,0	+ 4,6
2.1	Agglomerationen mit perialpiner Kernstadt	1'580	16,8	1'840	18,2	+ 16,5
2.2	Agglomerationen mit Alpen-Kernstadt	936	10,0	1'031	10,2	+ 10,1
3.1	Stadtregionen mit perialpiner Kernstadt	540	5,7	573	5,7	+ 6,1
3.2	Stadtregionen mit Alpen-Kernstadt	489	5,2	543	5,4	+ 11,0
4	Singuläre Urbanisationszonen	813	8,7	880	8,7	+ 8,2
	Alle Gemeinden der Urbanisationszonen	9'395	100	10'136	100	+ 7,9

Zusammengefasst zeigt sich:

- Der Bevölkerungsanteil der Metropolregionen ist seit 1970 leicht rückläufig.
- Die Agglomerationen steigern ihren Anteil. Im langjährigen Vergleich stehen die Agglomerationen *mit Alpen-Kernstadt* gegenüber denen mit *perialpiner Kernstadt* etwas besser da.
- Der Anteil der Stadtregionen mit *perialpiner Kernstadt* stagniert. Die Stadtregionen *mit Alpen-Kernstadt* gewinnen leicht an Anteilen.
- Der Bevölkerungsanteil der singulären Urbanisationszonen bleibt mit 9,2% stabil.

Die Arbeitsplatzanteile der jeweiligen Typen verändern sich zwischen 1980 und 1990 in die gleiche Richtung wie die Bevölkerungsanteile. Dies gilt im Besonderen für die Metropolregio-

nen. Allerdings nimmt die Arbeitsplatzzahl wesentlich stärker zu als die der Wohnbevölkerung, sie wachsen zweieinhalbmal so stark.

2. Entwicklung in den Alpen

Um die Verzerrungen durch die Dominanz der perialpinen Metropolregionen auszublenden, werden in einer zweiten Berechnung nur die Städte und periurbanen Gemeinden innerhalb der Alpenabgrenzung (Teilgebiet B) einbezogen. Hierbei tritt insbesondere die wachsende Bedeutung der periurbanen Gemeinden am Alpenrand hervor, die die Hypothese der Metropolisierung grosser Teile der Alpen (Forschungshypothese 1b) bestätigt (Tab. 12 und 13):

- Die zu Metropolregionen und Agglomerationen gehörenden Teile des Alpenrandes vergrössern ihr bevölkerungsmässiges Gewicht gegenüber den perialpinen Teilen.
- Die Stadtregionen mit perialpiner Kernstadt (Typ 3.1, vor allem Valence, Avignon, Imperia, Savona, Fribourg-Bulle) haben nur einen marginalen Bevölkerungs- und Flächenanteil im Alpengebiet, der sich bis 1995 tendenziell noch verringert. Die Stadtregionen mit Alpen-Kernstadt (Typ 3.2, St. Galler Rheintal, Obersteiermark) verändert sich ebenfalls wenig, allerdings tendenziell in Richtung Anteilsvergrösserung.
- Während die singulären Urbanisationszonen (Typ 4) ihren Anteil innerhalb des gesamten Untersuchungsgebietes halten können, verschiebt sich innerhalb des Alpenbogens ihr Anteil leicht zu ihren Ungunsten. Mit einem Anteil von gut 23% sind sie aber immer noch nahezu ebenbürtig mit den Typen 1 und 2.
- Die Arbeitsplatzanteile verändern sich nur geringfügig, Verlierer sind die Alpengemeinden der Stadtregionen mit perialpiner Kernstadt.

Wenn nur die Alpengemeinden einer Urbanisationszone berücksichtigt werden, verändert sich das Bevölkerungsverhältnis zwischen den Typen 1 und 2 einerseits und den Typen 3 und 4 andererseits von 81% zu 19% auf 58% zu 42% (1995).

Tab. 12: Bevölkerung 1961-1995 und Fläche nach Urbanisationstypen. Bezugsgrundlage: Teilgebiet B.

Urbanisationstyp	EW	EW	EW	EW	EW	EW	EW	EW	EW	EW	EW
	1960 [Tsd.]	1960 [%]	1970 [Tsd.]	1970 [%]	1980 [Tsd.]	1980 [%]	1990 [Tsd.]	1990 [%]	1995 [Tsd.]	1995 [%]	
1 Metropolregionen	1'162	18,2	1'336	18,3	1'481	18,6	1'594	19,0	1'667	19,2	
2.1 Agglomerationen mit perialpiner Kernstadt	553	8,6	617	8,5	693	8,7	753	9,0	783	9,0	
2.2 Agglomerationen mit Alpen-Kernstadt	1'821	28,4	2'111	28,9	2'359	29,6	2'487	29,6	2'566	29,5	
3.1 Stadtregionen mit perialpiner Kernstadt	409	6,4	452	6,2	471	5,9	480	5,7	488	5,6	
3.2 Stadtregionen mit Alpen-Kernstadt	845	13,2	1'000	13,7	1'058	13,3	1'116	13,3	1'163	13,4	
4 Singuläre Urbanisationszonen	1'610	25,2	1'782	24,4	1'901	23,9	1'981	23,5	2'030	23,3	
Alle Gemeinden der Urbanisationszonen	6'400	100	7'298	100	7'963	100	8'412	100	8'697	100	

Tab. 13: Arbeitsplätze 1980-1990 nach Urbanisationstypen (Teilgebiet B).

Urbanisationstyp	Arbeitsplätze (ohne Deutschland)				Veränderung 1980-1990 [%]
	1980		1990		
	[Tsd.]	[%]	[Tsd.]	[%]	
1 Metropolregionen	359	12,9	391	13,0	+ 9,0
2.1 Agglomerationen mit perialpiner Kernstadt	224	8,0	245	8,1	+ 9,7
2.2 Agglomerationen mit Alpen-Kernstadt	922	33,1	1'008	33,4	+ 9,3
3.1 Stadtregionen mit perialpiner Kernstadt	200	7,2	194	6,4	- 3,0
3.2 Stadtregionen mit Alpen-Kernstadt	440	15,8	486	16,1	+ 10,5
4 Singuläre Urbanisationszonen	640	23,0	695	23,0	+ 8,7
Alle Gemeinden der Urbanisationszonen	2'784	100	3'019	100	+ 8,4

3. Abnahme des jährlichen Bevölkerungswachstums im langjährigen Vergleich

Die Tab. 14 bis 16 zeigen die jährlichen Wachstumsraten der Bevölkerung zwischen 1960 und 1995. Daraus lassen sich folgende Informationen entnehmen:

- Die Metropolregionen haben ab 1970 die niedrigsten jährlichen Wachstumsraten. Zu Buche schlagen hier vor allem der Rückgang von Turin und die Stagnation von Mailand.
- Die Hauptwachstumsphasen lagen auch für die Alpenstädte in der Hochphase der industriellen Produktion zwischen 1960 und 1970 und – bereits abgeschwächt – 1970 und 1980. Die Alpenstädte konnten in den Wachstumsjahren von der allgemein günstigen Entwicklung profitieren, die Urbanisationszonen der Typen 3 und 4 allerdings etwas schwächer. Das jährliche Wachstum der Urbanisationszonen mit Alpen-Kernstadt verlief weniger dynamisch, hält aber immer noch an, während es für die Metropolregionen stagniert. Über alle Jahre gerechnet hatten die alpinen Typen die höchsten Wachstumsraten. Die perialpinen Stadtregionen (vor allem Valence, Avignon, Imperia, Savona, Fribourg-Bulle) schneiden in dieser Periode schlechter ab und haben seit den 1980er Jahren mit die niedrigsten Steigerungsraten.

Tab. 14: Jährliches Bevölkerungswachstum nach Urbanisationstypen (Teilgebiet A).

Urbanisationstyp		Einwohnerentwicklung					
		1960-70 [%/a]	1970-80 [%/a]	1980-90 [%/a]	1990-95 [%/a]	1960-80 [%/a]	1980-95 [%/a]
1	Metropolregionen	+1,85	+0,39	+0,05	+0,18	+1,16	+0,09
2.1	Agglomerationen mit perialpiner Kernstadt	+1,37	+0,89	+0,48	+0,30	+1,19	+0,42
2.2	Agglomerationen mit Alpen-Kernstadt	+1,56	+1,19	+0,57	+0,67	+1,47	+0,61
3.1	Stadtregionen mit perialpiner Kernstadt	+1,37	+0,74	+0,33	+0,23	+1,10	+0,30
3.2	Stadtregionen mit Alpen-Kernstadt	+1,84	+0,61	+0,60	+0,87	+1,28	+0,71
4	Singuläre Urbanisationszonen	+1,22	+0,72	+0,39	+0,44	+1,01	+0,42

Tab. 15: Jährliches Bevölkerungswachstum nach Urbanisationstypen (Teilgebiet B).

Urbanisationstyp		Einwohnerentwicklung					
		1960-70 [%/a]	1970-80 [%/a]	1980-90 [%/a]	1990-95 [%/a]	1960-80 [%/a]	1980-95 [%/a]
1	Metropolregionen	+1,50	+1,08	+0,77	+0,91	+1,37	+0,84
2.1	Agglomerationen mit perialpiner Kernstadt	+1,16	+1,24	+0,86	+0,80	+1,27	+0,86
2.2	Agglomerationen mit Alpen-Kernstadt	+1,59	+1,17	+0,54	+0,64	+1,48	+0,58
3.1	Stadtregionen mit perialpiner Kernstadt	+1,07	+0,40	+0,21	+0,33	+0,76	+0,25
3.2	Stadtregionen mit Alpen-Kernstadt	+1,83	+0,59	+0,55	+0,84	+1,26	+0,66
4	Singuläre Urbanisationszonen	+1,06	+0,67	+0,43	+0,49	+0,90	+0,46

Tab. 16: Bevölkerungsentwicklung nach Urbanisationstypen und nach Teilgebieten 1960-1995.

Urbanisationstyp		Einwohnerentwicklung 1960-1995					
		Urbanisationszonen, Alpenanteile (Teilgebiet B)		Urbanisationszonen, perialpine Anteile (Teilgebiet C)		Urbanisationszonen, alle Gemeinden (Teilgebiet A)	
		[%]	[%/a]	[%]	[%/a]	[%]	[%/a]
1	Metropolregionen	+ 43,4	+1,24	+ 22,8	+0,65	+ 24,8	+0,71
2.1	Agglomerationen mit perialpiner Kernstadt	+ 41,7	+1,19	+ 29,7	+0,85	+ 31,7	+0,91
2.2	Agglomerationen mit Alpen-Kernstadt	+ 40,9	+1,17	+ 52,3	+1,49	+ 41,5	+1,18
3.1	Stadtregionen mit perialpiner Kernstadt	+ 19,5	+0,56	+ 32,6	+0,93	+27,6	0,79
3.2	Stadtregionen mit Alpen-Kernstadt	+ 37,6	+1,07	+ 53,3	+1,52	+ 39,0	+1,11
4	Singuläre Urbanisationszonen	+ 26,1	+0,75	+ 36,4	+1,04	+ 27,7	+0,79
	Alle Gemeinden der Urbanisationszonen	+ 35,9	+1,03	+ 25,2	+0,72	+ 28,5	+0,81

7.7 Vergleich der Vertreter innerhalb eines Urbanisationstyps

Metropolregionen

Die Entwicklung der zu den Metropolregionen gehörenden Urbanisationszonen spiegelt die Stellung der Metropolen und deren Bedeutungsverchiebung auf europäischer Ebene wider: *München* hat ab 1960 ein kontinuierlich überdurchschnittliches Wachstum in Verbindung mit der Tertiarisierung und der Nord-Süd-Verschiebung der Wachstumsbranchen in Westdeutschland sowie der Bedeutungszunahme neuer Standortfaktoren wie Freizeit und Wohnqualität.

Torino: Das überdurchschnittliche Wachstum fällt mit dem Höhepunkt der fordistischen Ära zusammen. Seit den 1970er Jahren verzeichnet die Agglomeration kontinuierliche Verluste.

Milano – Como – Brescia: Der Bevölkerungsverlauf ist mit Turin vergleichbar. Jedoch ist die Bedeutung Mailands als Finanzplatz und Dienstleistungsmetropole in erheblich stärkerem Ausmass gestiegen.

Wien: Die benachteiligte Lage Wiens an der innereuropäischen Blockgrenze bis Ende der 1980er Jahre ist in der Literatur ausführlich beschrieben worden (z.B. LICHTENBERGER, 1997). Seit den 1980er Jahren ist wieder ein überdurchschnittliches Wachstum zu verzeichnen.

Zürich: Ausser einem Anteilsgewinn zwischen 1980 und 1990 sind die Steigerungen Zürichs mit der Bevölkerungsentwicklung der übrigen Agglomerationen vergleichbar.

Genève-Annemasse: Der Bevölkerungsanteil wächst kontinuierlich überdurchschnittlich und ist darin mit München vergleichbar. Das Bevölkerungswachstum ist zu einem grossen Teil auf den französischen Anteil der Agglomeration zurückzuführen.

Tab. 17: Einwohnerzahlen und -anteile der Metropolregionen.

Typ		Einwohner									
		1960 [Tsd.]	1960 [%]	1970 [Tsd.]	1970 [%]	1980 [Tsd.]	1980 [%]	1990 [Tsd.]	1990 [%]	1995 [Tsd.]	1995 [%]
1	MÜNCHEN	2'009	17,3	2'432	17,7	2'663	18,7	2'695	18,8	2'848	19,7
1	TORINO	1'492	12,9	1'920	14,0	1'972	13,8	1'873	13,1	1'854	12,8
1	MILANO – COMO – BERGAMO	4'212	36,4	5'180	37,7	5'393	37,8	5'314	37,1	5'134	35,5
1	WIEN	2'397	20,7	2'429	17,7	2'367	16,6	2'429	16,9	2'567	17,7
1	ZÜRICH	1'031	8,9	1'216	8,9	1'245	8,7	1'320	9,2	1'328	9,2
1	GENEVE	445	3,8	550	4,0	623	4,4	701	4,9	732	5,1
	Alle 27 Urbanisationszonen der 6 Metropolregionen	11'586	100	13'728	100	14'264	100	14'332	100	14'463	100
	Durchschnittliche Wachstumsrate	1960-70		1970-80		1980-90		1980-95			
		+ 18,5%		+ 3,9%		+ 0,5%		+ 0,9%			

Agglomerationen

Agglomerationen mit ausseralpiner Kernstadt: *Nice/Cannes-Grasse-Antibes* hat zwischen 1970 und 1990 den Bevölkerungsanteil um 2,4% erhöht und die Spitzenposition als bevölkerungsstärkste Agglomeration dieser Gruppe ausgebaut. In den 1990er Jahren flacht dieses Wachstum etwas ab. *Brescia* und *Verona* entwickeln sich seit 1970 nur noch unterdurchschnittlich und sind darin mit Turin vergleichbar, allerdings verlieren sie nicht absolut an Einwohnern. In *Linz* und *Graz* fand ein solches unterdurchschnittliches Wachstum in den Jahren 1960-1980 statt (den Jahren des durchschnittlich höchsten Wachstums). Seither hat sich diese Entwicklung stabilisiert. Der Bevölkerungsanteil *Berns* sinkt seit 1970 kontinuierlich.

Agglomerationen mit Alpen-Kernstadt: *Grenoble* und *Salzburg* vergrössern kontinuierlich ihren Bevölkerungsanteil, *Bozen* und *Trento* gehen kontinuierlich zurück. *Klagenfurt-Villach* hält nach einem Rückgang den Anteil. In Grenoble lag die Hauptwachstumsphase vor 1980, in Salzburg nach 1980. *Innsbruck* weist keine grossen Schwankungen auf.

Tab. 18: Einwohnerzahlen und -anteile der Agglomerationen.

Typ		Einwohner									
		1960 [Tsd.]	1960 [%]	1970 [Tsd.]	1970 [%]	1980 [Tsd.]	1980 [%]	1990 [Tsd.]	1990 [%]	1995 [Tsd.]	1995 [%]
2.1	Nice/Cannes-Grasse-Antibes	591	11,4	670	11,3	858	13,1	946	13,8	969	13,8
2.1	Brescia	359	6,9	422	7,1	451	6,9	455	6,6	460	6,6
2.1	Verona	330	6,4	389	6,6	411	6,3	417	6,1	424	6,0
2.1	Linz	580	11,2	629	10,6	655	10,0	692	10,1	707	10,1
2.1	Udine	204	3,9	218	3,7	231	3,5	231	3,4	229	3,3
2.1	Graz	490	9,5	523	8,8	527	8,1	536	7,8	554	7,9
2.1	Bern	426	8,2	488	8,2	502	7,7	529	7,7	521	7,4
2.1	Ljubljana	283	5,5	348	5,9	416	6,4	444	6,5	451	6,4
2.2	Grenoble	337	6,5	411	6,9	497	7,6	526	7,7	543	7,7
2.2	Annecy-Chambéry	215	4,2	251	4,2	325	5,0	364	5,3	386	5,5
2.2	Bozen	157	3,0	180	3,0	185	2,8	181	2,6	183	2,6
2.2	Trento	187	3,6	207	3,5	221	3,4	227	3,3	232	3,3
2.2	Klagenfurt-Villach	319	6,2	346	5,8	359	5,5	372	5,4	385	5,5
2.2	Salzburg	336	6,5	394	6,6	430	6,6	470	6,8	495	7,1
2.2	Innsbruck	201	3,9	241	4,1	261	4,0	279	4,1	278	4,0
2.2	Maribor	160	3,1	182	3,1	198	3,0	200	2,9	202	2,9
	Alle 46 Urbanisationszonen der 16 Agglomerationen	5'177	100	5'930	100	6'526	100	6'867	100	7'020	100
Durchschnittliche Wachstumsrate		1960-70		1970-80		1980-90		1980-95			
		+ 14,5%		+ 10,0%		+ 5,2%		+ 2,2%			

Stadtregionen

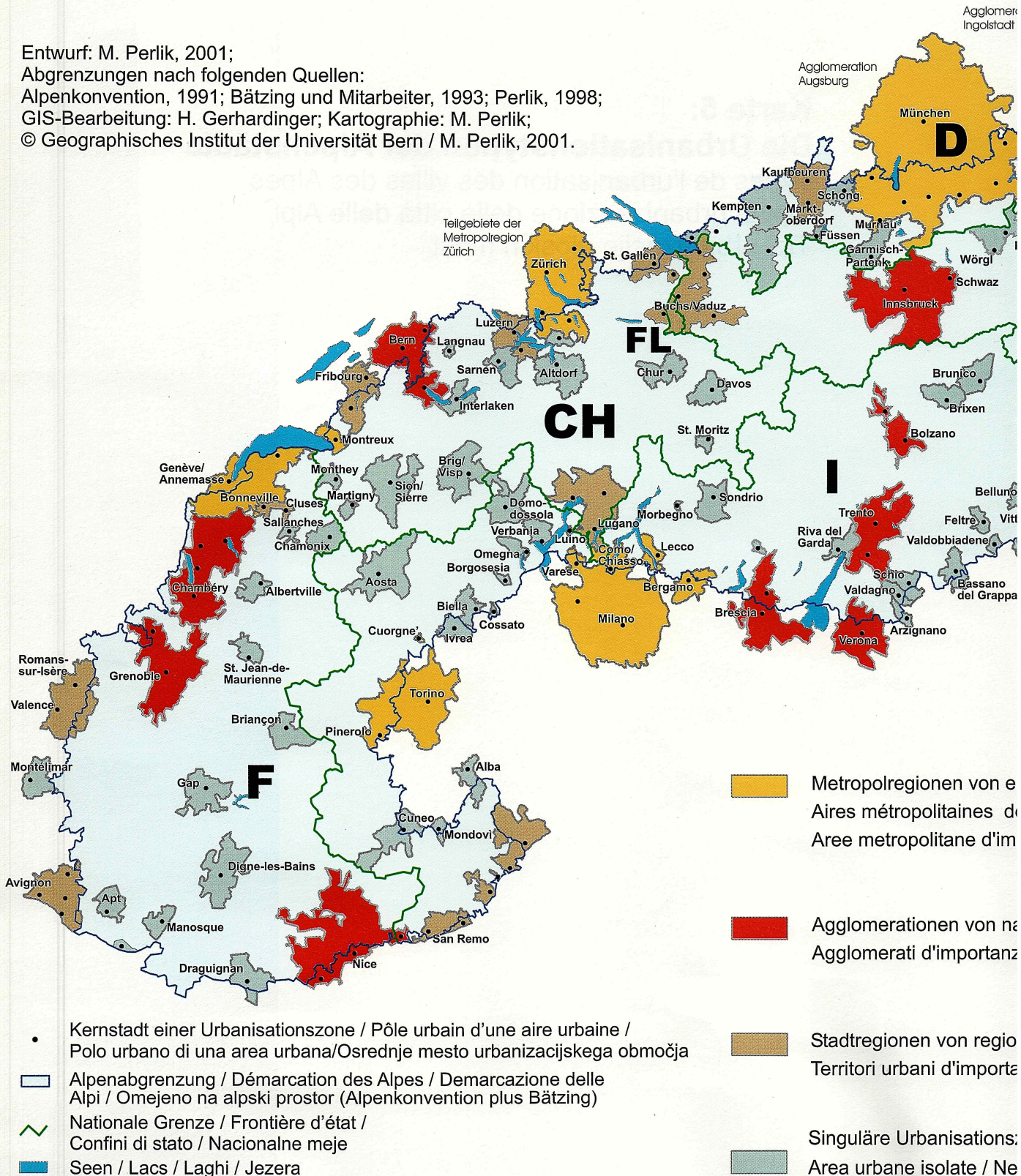
Tab. 19: Einwohnerzahlen und -anteile der Stadtregionen.

Typ		Einwohner									
		1960 [Tsd.]	1960 [%]	1970 [Tsd.]	1970 [%]	1980 [Tsd.]	1980 [%]	1990 [Tsd.]	1990 [%]	1995 [Tsd.]	1995 [%]
3.1	Valence (F)	139	7,0	161	7,0	188	7,6	198	7,7	203	7,7
3.1	Avignon (F)	176	8,9	208	9,0	252	10,2	270	10,5	280	10,6
3.1	Imperia (I)	154	7,7	176	7,6	176	7,1	170	6,6	172	6,5
3.1	Savona (I)	161	8,1	179	7,7	174	7,0	162	6,3	160	6,0
3.1	Gorizia (italienischer Teil)	91	4,6	98	4,2	103	4,2	103	4,0	102	3,9
3.1	Fribourg-Bulle (CH)	84	4,2	101	4,4	104	4,2	119	4,6	122	4,6
3.1	St.Gallen (CH)	177	8,9	194	8,4	192	7,8	202	7,8	203	7,7
3.1	Kranj (SI)	83	4,2	95	4,1	111	4,5	118	4,6	118	4,4
3.2	Kaufbeuren (D)	80	4,0	87	3,8	88	3,6	90	3,5	96	3,6
3.2	Val d'Arve (F)	20	1,0	27	1,2	37	1,5	42	1,6	45	1,7
3.2	Waidhofen/Ybbs (A)	56	2,8	61	2,6	62	2,5	64	2,5	66	2,5
3.2	Leoben-Obersteiermark (A)	187	9,4	196	8,5	191	7,7	181	7,0	182	6,9
3.2	Kufstein-Untertal (A)	35	1,8	42	1,8	45	1,8	49	1,9	52	2,0
3.2	Vorarlberg-St.Galler Rheintal (A/CH)	234	11,8	291	12,6	322	13,1	353	13,7	366	13,8
3.2	Luzern-Zentralschweiz (CH)	165	8,3	199	8,6	205	8,3	224	8,7	232	8,8
3.2	Ticino (CH)	151	7,6	196	8,5	216	8,8	232	9,0	250	9,4
	Alle 43 Urbanisationszonen der 16 Stadtregionen	1'993	100	2'309	100	2'466	100	2'579	100	2'648	100
Durchschnittliche Wachstumsrate		1960-70		1970-80		1980-90		1980-95			
		+ 15,9%		+ 6,8%		+ 4,6%		+ 2,7%			

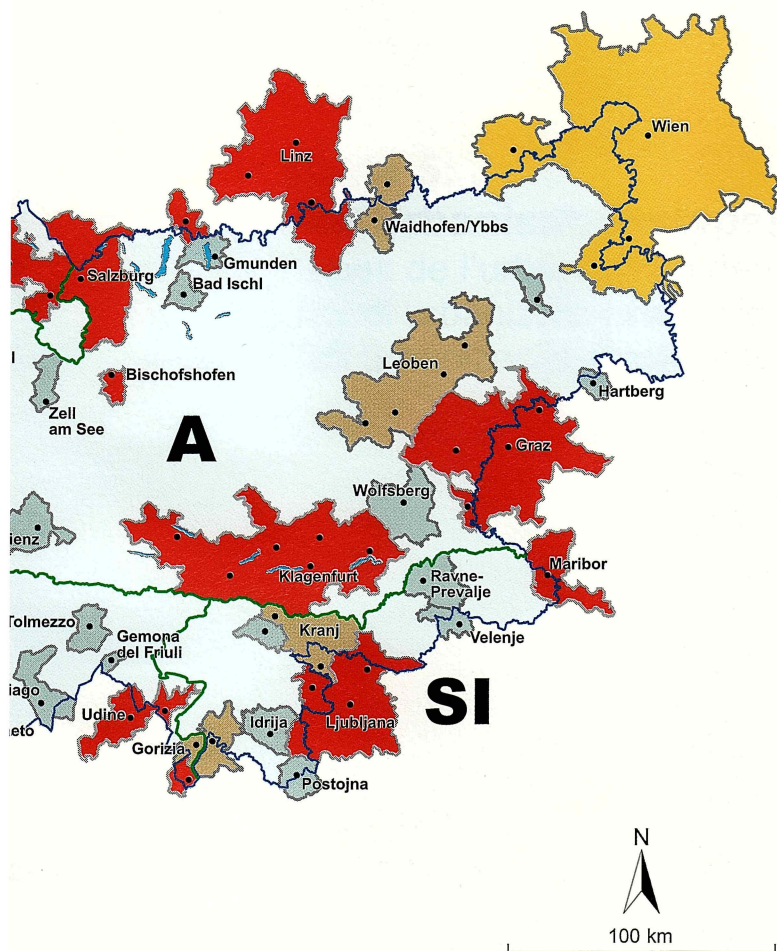
Karte 5: Die Urbanisationstypen der Alpenstädte

Types de l'urbanisation des villes des Alpes
Tipi di urbanizzazione delle città delle Alpi
Tipi urbanizacije alpskih mest

Entwurf: M. Perlik, 2001;
Abgrenzungen nach folgenden Quellen:
Alpenkonvention, 1991; Bätzing und Mitarbeiter, 1993; Perlik, 1998;
GIS-Bearbeitung: H. Gerhardinger; Kartographie: M. Perlik;
© Geographisches Institut der Universität Bern / M. Perlik, 2001.



Manfred Perlik (2001): Alpenstädte - Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit. Geographica Bernensia P38.



Alpenstädte
des Alpes
de l'Alpe

Europäischer Bedeutung /
Importance Européenne /
Importanza europea / Metropolne regije, evropsko pomembna

Nationaler Bedeutung / Agglomérations de l'importance nationale /
Importanza nazionale / Nacionalno pomembne aglomeracije

Regionale Bedeutung/Espace urbain multipolaire de l'importance régionale/
Importanza regionale /Mestne regije z regionalnim pomenom

Einzelne Städte / Aires urbaines singulières /
Importanza posamična urbanizacijska območja

Von den 16 Stadtregionen weisen 5 zwischen 1960 und 1995 kontinuierlich ein unterdurchschnittliches Wachstum auf, d.h. ihr Bevölkerungsanteil an dieser Städtegruppe verringert sich. In Leoben-Obersteiermark und Savona ist der Rückgang auch absolut. Kontinuierlich überdurchschnittlich gewachsen sind in dieser Zeit Val d'Arve, Avignon, Ticino und Vorarlberg-St. Galler Rheintal. Die beiden übrigen Schweizer Stadtregionen vergrössern mit Unterbrechungen leicht ihren Bevölkerungsanteil. Die Regionen mit Alpen-Kernstadt schneiden bei diesem Gruppenvergleich insgesamt besser ab, allerdings hat Leoben-Obersteiermark erheblich verloren.

Singuläre Urbanisationszonen

Die 73 singulären Urbanisationszonen haben 1960 1'923 Tsd. Einwohner, 1995 sind es 2'456 Tsd. (+27,7%). 1960 bis 1995 vergrössern 25 Urbanisationszonen ihren Bevölkerungsanteil an dieser Gruppe, 34 verringern ihn und 14 halten ihn gleich. Die 25 überdurchschnittlich wachsenden Urbanisationszonen sind unterschiedlich gross (bsp. Apt mit 19'000, Sion mit 89'000 Einwohnern) und haben unterschiedlichen Funktionen: Monthey (industriell), Sallanches (touristisch), Draguignan (Verwaltungszentrum). Von diesen 25 hält bei 18 das überdurchschnittliche Wachstum auch zwischen 1980 und 1995 an. Bei den 34 Urbanisationszonen mit Anteilsverlusten handelt es sich zum überwiegenden Teil um italienische Urbanisationszonen, darunter auch Provinzhauptstädte wie Cuneo, Biella oder Sondrio. In 23 Fällen ist der (relative) Rückgang bis 1995 kontinuierlich, die anderen 11 Urbanisationszonen halten ab 1980 ihren Anteil. 6 Urbanisationszonen von den Anteilsverlierern verlieren auch absolut an Einwohnern (Biella, Feltre, Tolmezzo, Gemona del Friuli, Mürzzuschlag, Langnau).

Tab. 7: Einwohnerzahlen und -anteile der singulären Urbanisationszonen. Auswahl der 15 anteilmässig am stärksten wachsenden und zurückgehenden Vertreter (von insgesamt 73 singulären Urbanisationszonen).

UT	Relatives Wachstum	Einwohner			
		1960 [Tsd.]	1960 [%]	1995 [Tsd.]	1995 [%]
4	Draguignan (F)	23	1,2	51	2,1
4	Manosque (F)	15	0,8	33	1,3
4	Sion (CH)	58	3,0	89	3,6
4	Velenje (SI)	23	1,2	44	1,8
4	Gap (F)	27	1,4	45	1,8
4	Montélimar (F)	30	1,5	48	1,9
4	Sallanches (F)	6	0,3	15	0,6
4	Bassano d.Grappa (I)	63	3,3	89	3,6
4	Monthey (CH)	11	0,6	24	1,0
4	Pertuis (F)	7	0,4	17	0,7
4	Apt (F)	10	0,5	19	0,8
4	Zell am See (A)	17	0,9	27	1,1
4	Chur (CH)	38	2,0	55	2,2
4	Brig-Glis (CH)	30	1,6	44	1,8
4	Kempten (D)	89	4,6	118	4,8

	Relativer Rückgang	Einwohner			
		1960 [Tsd.]	1960 [%]	1995 [Tsd.]	1995 [%]
Tolmezzo (I)		17	0,9	16	0,7
Omegna (I)		18	0,9	18	0,7
Mürzzuschlag (A)		13	0,7	11	0,5
Langnau im E. (CH)		9	0,5	9	0,4
Sondrio (I)		37	1,9	40	1,6
Gemona d. Friuli (I)		13	0,7	11	0,5
Maniago (I)		30	1,5	31	1,3
Ivrea (I)		55	2,9	63	2,5
Feltre (I)		22	1,1	20	0,8
Domodossola (I)		36	1,9	39	1,6
Schio (I)		65	3,4	75	3,1
Verbania (I)		40	2,1	41	1,7
Wolfsberg (A)		41	2,1	43	1,7
Valdagno (I)		45	2,4	47	1,9
Biella (I)		87	4,5	85	3,5

7.8 Fazit

Erstes Ziel war die Abgrenzung urbanisierter Zonen innerhalb des Alpenraumes und die Abgrenzung einer ausseralpin anschliessenden verstädterten Zone, die mit dem Alpenrand funktional verflochten ist. Diese Zone wird als perialpine Zone bezeichnet und hat ein grösseres demographischem Gewicht als der gesamte Alpenbogen. Innerhalb der Alpenabgren-

zung sind 36% der Alpengemeinden mit 59% der Bevölkerung auf 26% der Fläche als urban oder periurban zu bezeichnen. In ihnen befinden sich 66% der Arbeitsplätze. Die Urbanisationszonen sind überwiegend Bestandteil grösserer Verdichtungsräume: 57,6% der Bevölkerung des urbanisierten Alpenraumes leben in Metropolregionen und Agglomerationen. Davon lebt ungefähr die Hälfte der Bevölkerung am Alpenrand, der zu perialpinen Verdichtungsräumen gehört; das sind 28,2% des urbanisierten Alpenraumes oder 17,4% der gesamten Alpenbevölkerung. In Beantwortung der Forschungshypothesen 1a-b können folgende Aussagen getroffen werden:

Periurbanisierung als wichtigster Siedlungsprozess (Forschungshypothese 1a)

Bereits aufgrund der Vorarbeiten zu den Gemeinde- und Regionstypologien konnte davon ausgegangen werden, dass auch in den Alpen der vorherrschende Prozess die Periurbanisierung ist. Die Analysen der Einwohnerentwicklung der Urbanisationszonen (Kap. 7.3) und der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung innerhalb der Urbanisationszonen (Kap. 7.4) bestätigen diese Aussage. Es zeigt sich, dass das stärkste Wachstum der Urbanisationszonen 1960-1970 stattgefunden hat und hauptsächlich die Kernstädte betrifft. Die aktuelle Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdynamik der Urbanisationszonen ist dagegen fast ausschliesslich auf das Wachstum der periurbanen Gemeinden zurückzuführen. In Beantwortung der Hypothese kann anhand der Befunde davon ausgegangen werden, dass die Urbanisationsprozesse in den Alpen mit dem ausseralpinen Raum vergleichbar sind. Allerdings läuft diese Entwicklung gegenüber dem ausseralpinen Raum verspätet, d.h. erst in den 1980er Jahren, ab. Neben dieser Verzögerung sind die Besonderheiten der Verstädterung in den Alpen vor allem darin zu sehen, dass der Prozess der Suburbanisierung zumeist übersprungen wird und die zusammenhängenden, dicht bebauten Flächen von geringerer Dimension sind.

Metropolisierung und dezentrale Urbanisierung (Forschungshypothese 1b)

Wie die Bevölkerungszahlen und Pendlerströme zeigen, sind die Prozesse der Periurbanisierung am Alpenrand besonders ausgeprägt und verweisen auf das Phänomen der Metropolisierung. Dabei wandeln sich ehemalige Zentrale Orte für ein ländliches Umland zu Wohnorten von perialpinen Verdichtungsräumen. In inneralpinen Haupttälern und Beckenlagen (Grenoble, Chambéry-Annecy, Innsbruck, Klagenfurt-Villach) ist die Entwicklung ähnlich. In den dazwischenliegenden singulären Urbanisationszonen verbleiben noch 23,3% der Urbanisationszonenbevölkerung.

8 Analyse der Wirtschaftsstruktur der Urbanisationszonen

Zielsetzung dieses Kapitels ist es, die Wirtschaftsstruktur der Urbanisationszonen zu erfassen und die massgeblichen Veränderungen zwischen 1980 und 1990 wiederzugeben. Dies schliesst eine differenzierte Auswertung der verschiedenen Teilgebiete innerhalb des Untersuchungsgebietes sowie eine länderdifferenzierte Betrachtung ein (Kap. 8.1). Die Bestandsaufnahmen bilden den Kontext für eine Typisierung der Urbanisationszonen in Strukturtypen in Kap. 8.2. Die Strukturtypen dienen dazu, die Forschungshypothesen 2a und 2b empirisch zu belegen. Die Auswertung dieser Typisierung (Verteilungsmuster und Verlauf) erfolgen in Kap. 8.3 und Kap. 8.4.

8.1 Wirtschaftsstruktur und Strukturwandel in den Urbanisationszonen der Alpen und der perialpinen Zone

1. Branchenentwicklung und wirtschaftlicher Strukturwandel

Tab. 21: Entwicklung der Branchen (Branchengruppen) nach Arbeitsplätzen 1980-1990 in den Teilgebieten A, B und C.

Branchengruppe	Arbeitsplätze (ohne Deutschland)								
	Urbanisationszonen, Alpenanteile (Teilgebiet A)			Urbanisationszonen, perialpine Anteile (Teilgebiet B)			Urbanisationszonen, alle Gemeinden (Teilgebiet C)		
	1980 [Tsd.]	1990 [Tsd.]	Entw. [%]	1980 [Tsd.]	1990 [Tsd.]	Entw. [%]	1980 [Tsd.]	1990 [Tsd.]	Entw. [%]
Bergbau&Energie*	251	108	- 57,0	78	37	- 52,6	173	71	- 59,0
Bau	701	751	+ 7,1	273	276	+ 1,1	428	475	+ 11,0
Verarbeitende Industrie*	3'114	2'834	- 9,0	869	830	- 4,5	2'245	2'004	- 10,7
Transport&Kommunikation	604	660	+ 9,3	168	187	+ 11,3	436	473	+ 8,5
Einzelhandel	1'046	1'137	+ 8,7	318	344	+ 8,2	728	793	+ 8,9
Grosshandel	575	640	+ 11,3	125	141	+ 12,8	450	499	+ 10,9
Persönliche & touristische Dienstl.	826	914	+ 10,8	300	332	+ 10,7	525	582	+ 10,9
Kommerzielle Dienstleistungen	836	1'303	+ 56,0	192	296	+ 54,2	643	1'007	+ 56,6
Admin./Gesundheitsw./Bildung	1'439	1'789	+ 24,3	460	575	+ 25,0	979	1'214	+ 24,0
Summe Arbeitsplätze	9'395	10'136	+ 7,9	2'784	3'019	+ 8,4	6'611	7'117	+ 7,7

*In Slowenien ist diese Branchengruppe dem Industriesektor zugeordnet. Für eine Unterteilung wurde das durchschnittliche Verhältnis zwischen den beiden Branchengruppen in den anderen Ländern zugrundegelegt.

Tab. 22: Branchengruppen nach Arbeitsplätzen 1990, deutscher Anteil.

Branchengruppe	Arbeitsplätze (mit Deutschland)					
	Urbanisationszonen, alle Gemeinden (Teilgebiet A)			Urbanisationszonen, Alpenanteile (Teilgebiet B)		
	Alle Länder [Tsd.]	Nur Deutschland [Tsd.]	Anteil Deutschland [%]	alle Länder [Tsd.]	nur Deutschland [Tsd.]	Anteil Deutschland [%]
Bergbau & Energie*	118	10	8,5	40	3	7,5
Bau	861	110	12,8	313	37	11,8
Verarbeitende Industrie*	3'271	437	13,4	961	131	13,6
Transport&Kommunikation	757	97	12,8	208	21	10,1
Einzelhandel	1'286	149	11,6	390	46	11,8
Grosshandel	740	100	13,5	158	17	10,8
Persönliche&touristische Dienstleistungen	1'143	229	20,0	390	58	14,9
Kommerzielle Dienstleistungen	1'524	221	14,5	327	31	9,5
Administration/Gesundheitswesen/Bildung	2'052	264	12,9	642	67	10,4
Summe Arbeitsplätze	11'755	1'618	13,8	3'432	411	12,0

*In Slowenien ist diese Branchengruppe dem Industriesektor zugeordnet. Für eine Unterteilung wurde das durchschnittliche Verhältnis zwischen den beiden Branchengruppen in den anderen Ländern zugrundegelegt.

Zwischen 1980 und 1990 steigt die Anzahl der Arbeitsplätze in der Gesamtheit der Urbanisa-

tionszonen (Teilgebiet A, ohne deutsche Anteile) um 7,9% (Tab. 21). Der Anteil der industriellen Arbeitsplätze geht im gesamten Alpenraum entsprechend der europaweiten Entwicklung zurück.

Verluste weisen erwartungsgemäss die **verarbeitende Industrie** und – ganz massiv – **Bergbau und Energie** auf. Dies entspricht einerseits dem allgemeinen Trend zur Tertiarisierung, von der der Alpenbogen wie ausseralpine Regionen erfasst ist. Zum andern vollzieht sich damit auch für den Alpenraum ein Bedeutungsverlust oder eine vollständige Aufgabe der standortgebundenen rohstoffabhängigen Industrien und – im erfolgreichen Fall – ihr Ersatz durch wissensbasierte Tätigkeiten. Das *Baugewerbe*, das teilweise alpenspezifischen Charakter hat (z.B. Strassenbau in steilem Gelände, Wiederaufbau nach Naturkatastrophen, aber auch Verknüpfung mit einer über längere Zeit expandierenden Tourismuswirtschaft), wächst nur noch unterdurchschnittlich.

Transport & Kommunikation weist nur ein mässiges Wachstum der Arbeitsplätze auf, woraus geschlossen werden kann, dass die Zunahme dieser Dienstleistungen in ihrer Auswirkung auf die Arbeitsplätze durch Produktivitätssteigerung, Zentralisierung und Strukturverschiebungen innerhalb der Branchengruppe ausgeglichen wird.

Der **Einzelhandel** wächst mit +8,7% (Teilgebiet A) bzw. +8,2 (Teilgebiet B) ungefähr gleich stark wie die anderen Arbeitsplätze. Das Wachstum ist aber im Vergleich zum Bevölkerungswachstum überdurchschnittlich (+2,4% bzw. +5,6%, vgl. Tab. 6 und 7). Das Arbeitsplatzwachstum reflektiert damit sowohl ein Kaufkraftwachstum aus dem Wohneinzugsgebiet wie Kaufkraftzuflüsse aufgrund der touristischen Funktionen, was anhand der vorliegenden Daten aber nicht voneinander getrennt werden kann. Da die Berechnungen die Urbanisationszonen in ihrer gesamten Ausdehnung umfassen, drücken sich in den Zahlen nicht kleinräumige Standortverlagerungen von der Kernstadt in die Nachbargemeinden aus, sondern eher Hinweise auf geänderte (zentralisiertere) Versorgungsstrukturen.

Auch der **Grosshandel** wächst nur leicht überdurchschnittlich. Das deutliche Gefälle zwischen Alpengemeinden und perialpinen Gemeinden (gut dreieinhalbmal so viele Arbeitsplätze) verstärkt sich nicht, nimmt aber auch nicht deutlich ab.

Die Arbeitsplätze bei den **touristischen und persönlichen Dienstleistungen** wachsen insgesamt leicht überdurchschnittlich. Dieses Wachstum beruht vor allem auf dem Wachstum der Alpengemeinden; die perialpinen Gemeinden im Untersuchungsgebiet haben nur ein schwach überdurchschnittliches Wachstum dieser Branchen.

Die **kommerziellen Dienstleistungen** wachsen mit +56% am stärksten. Darin ist noch nicht die wichtige Urbanisationszone München eingeschlossen, weil für die bayrischen Gemeinden die Vergleichsdaten fehlen. Die Wachstumsrate ist unabhängig von der Lage innerhalb oder ausserhalb der Alpenabgrenzung, allerdings erfolgt das Wachstum von äusserst unterschiedlich hohen Ausgangswerten, so dass sich das Gefälle zwischen Alpenraum und perialpiner Zone weiter vergrössert.

Das zweitstärkste und immer noch stark überdurchschnittliche Wachstum haben die **öffentlichen Dienstleistungen** mit +24,3%. Daran zeigt sich, dass die Veränderungen in der Branchenstruktur zugunsten der öffentlichen Dienste nicht allein auf dem Rückgang anderer Branchen beruhen. Allerdings wachsen die Alpengemeinden nur leicht stärker als die ausseralpinen Gemeinden, so dass das Wachstum in den Alpen kaum ausgleichende Wirkung zeigt. Während es sich bei den kommerziellen Dienstleistungen um ausgesprochene Wachstumsbranchen handelt, sind die öffentlichen Dienste starker Rationalisierung und Zentralisierung unterworfen.

Der Vergleich der Arbeitsplatzentwicklung nach Branchen zwischen den vier ausgewerteten Teilräumen zeigt, dass die Arbeitsplatzzahlen in den urbanisierten Gebieten der Alpen (Teilgebiet B) wesentlich stärker steigen als in den perialpinen Gemeinden (Teilgebiet C). Dieses stärkere Wachstum in den urbanisierten Alpengemeinden bewirkt, dass die Verluste in den ländlichen Gebieten überkompensiert werden können und dass der Alpenraum insgesamt

nur unwesentlich schlechter abschneidet als die ausserhalb des Alpenraumes gelegenen Städte und Gemeinden. Der industrielle Strukturwandel hat in den 1980er Jahren die Alpen vergleichsweise weniger erfasst, der Anteil der industriellen Arbeitsplätze liegt sowohl in den urbanisierten wie den ländlichen Gemeinden des Alpenraumes höher als in den perialpinen Gemeinden. In den ländlichen Gemeinden der Alpen bleibt der Anteil der Arbeitsplätze (bei sinkender Gesamtbeschäftigung) in der verarbeitenden Industrie zwischen 1980 und 1990 sogar gleich hoch. Bei den nichttouristischen Dienstleistungen bestätigt sich die Tendenz der Zentralisierung dieser Dienste auch bezüglich der Verteilung innerhalb des Alpenbogens. Vergleicht man die Veränderungen der 'alten' standortspezifischen Branchengruppe Bergbau und Energie die im ländlichen Alpenraum 1980 ungefähr den gleich hohen Anteil wie die 'neuen' KDL-Branchen hatten, dann zeigt sich, dass diese im ländlichen Alpenraum stärker sinken, als die KDL-Branchen steigen. Auf der Gesamtalpenebene ist das nicht so (die KDL-Arbeitsplätze steigen etwas stärker), was einmal mehr die Bedeutung der Städte im Rahmen der Strukturwandelprozesse bestätigt.

Bei den öffentlichen Diensten besteht ein gleich hohes Wachstum zwischen den perialpinen und den alpinen Urbanisationszonenteilen, wobei es sich um Tätigkeiten verschieden hoher Zentralität handeln dürfte. Der ländliche Alpenraum verzeichnet etwas schwächere Wachstumsraten. Eine deutliche Zentralisierung lässt sich daraus nicht erkennen.

Generell spiegelt die Entwicklung der Arbeitsplätze nach Branchen die Ausdifferenzierung und Zunahme der Arbeitsteilung auf europäischer und globaler Ebene wider. Sie ist mit einer Zunahme der Vorleistungen (Forschung & Entwicklung) und der nachgelagerten Dienste (Marketing und Verkauf) gegenüber der eigentlichen Produktherstellung gekennzeichnet. Zu zusätzlichen Branchenverschiebungen kommt es durch Ausgliederungen einzelner Abteilungen und Neuordnung zu Branchen des tertiären Sektors. Eine Abgrenzung dieser beiden Prozesse voneinander ist auf quantitativem Wege über den gesamten Alpenraum nicht möglich, was die Interpretationsmöglichkeiten einschränkt.

2. Unterschiede im Strukturwandel zwischen Alpen und perialpiner Zone

Das Wachstum der Arbeitsplätze ist in den Alpengemeinden der Urbanisationszonen mit +8,4% stärker als in ihren perialpinen Anteilen (+7,6%). Anhand der Verschiebungen in der Wirtschaftsstruktur ist zu ersehen, dass der zweite Sektor im perialpinen Teil des Untersuchungsgebietes (Teilgebiet C) anteilmässig stärker zurückgeht als in den Alpenteilen (Tab. 23 und 24). Die Anzahl der Arbeitsplätze der verarbeitenden Industrie sinkt in den Alpen um 4,5%, in der perialpinen Zone sind es -10,7 (Tab. 21). In Tab. 25 sind zu Vergleichszwecken die Strukturdaten der Alpenstaaten für ihr gesamtes Territorium wiedergegeben. Die geographische Verteilung zeigt eine erhöhte Persistenz des industriellen Sektors in den Ostalpen (Italien, Slowenien, Österreich, Deutschland) und den von den perialpinen Zentren entfernten Teilen der Alpen. Topographisch sind die industriellen Schwerpunkte auf den Alpenrand und die alpenrandnahen Täler sowie das Wallis und die Mur-Mürz-Furche beschränkt.

Die Arbeitsplatzanteile im Bereich Transport & Kommunikation sind in ihrem Anteil in allen drei verglichenen Gebieten nahezu gleich niedrig und verändern sich kaum. Auch wenn dieser Anteil von gut 6% nicht hoch ist, so stellte er doch in der Vergangenheit einen stabilen Anteil an Arbeitsplätzen auch in der Peripherie, der sich gegenüber der perialpinen Zone von 1980 auf 1990 noch leicht erhöht hat (Tab. 23).

Die Arbeitsplätze des Einzelhandels verändern sich kaum, weder in ihrem Anteil innerhalb der einzelnen Teilgebiete, noch zwischen den Teilgebieten B und C.

Die Arbeitsplätze im Grosshandel verändern sich praktisch nicht und bleiben im Verhältnis zur perialpinen Zone innerhalb der Alpenabgrenzung am stärksten untervertreten.

Tab. 23: Branchengruppen nach Teilgebieten, 1980-1990.

	Arbeitsplätze (ohne Deutschland)								
	Urbanisationszonen, Alpenanteile (Teilgebiet B)			Urbanisationszonen, perialpine Anteile (Teilgebiet C)			Urbanisationszonen, gesamtes Untersuchungsgebiet (Teilgebiet A)		
	1980 [%]	1990 [%]		1980 [%]	1990 [%]		1980 [%]	1990 [%]	
B&E	2,8	1,2		2,6	1,0		2,7	1,1	
IND	31,2	27,5	43,8	34,0	28,2	43,1	33,2	28,0	36,4
BAU	9,8	9,2		6,5	6,7		7,5	7,4	
T&K	6,1	6,2		6,6	6,6		6,4	6,5	
EHD	11,4	11,4		11,0	11,1		11,1	11,2	
GHD	4,5	4,7	56,2	6,8	7,0	56,9	6,1	56,7	63,6
PDL	10,8	11,0		8,0	8,2		8,8	9,0	
KDL	6,9	9,8		9,7	14,1		8,9	12,9	
ADM	16,5	19,1		14,8	17,1		15,3	17,7	
Alle AP	1980 [Tsd.]	1990 [Tsd.]	Entw.	1980 [Tsd.]	1990 [Tsd.]	Entw.	1980 [Tsd.]	1990 [Tsd.]	Entw.
	2'784	3'019	+8,4%	6'611	7'117	+7,6%	9'395	10'136	+7,9%

AP: Arbeitsplätze des II. und III. Sektors

Industrieller Sektor: B&E: Bergbau & Energie
IND: Verarbeitende Industrie
BAU: Baugewerbe

Tertiärer Sektor: T&K: Transport & Kommunikation
GHD: Grosshandel
KDL: Kommerzielle Dienstleistungen
EHD: Einzelhandel
PDL: Private und touristische Dienstleistungen
ADM: Öffentliche Dienstleistungen

Tab. 24: Anteile der Branchengruppen innerhalb der Alpen und in der perialpinen Zone, 1980 und 1990 (Teilgebiet A).

Branche/Branchengruppe	Arbeitsplätze der Urbanisationszonen (ohne Deutschland)			
	Anteil der Alpengemeinden (Teilgebiet B)		Anteil der Perialpinen Gemeinden (Teilgebiet C)	
	1980 [%]	1990 [%]	1980 [%]	1990 [%]
Bergbau&Energie	31,1	34,3	68,9	65,7
Bau	38,9	36,8	61,1	63,2
Verarbeitende Industrie	27,9	29,3	72,1	70,7
Transport&Kommunikation	27,8	28,3	72,2	71,7
Einzelhandel	30,4	30,3	69,6	69,7
Grosshandel	21,7	22,0	78,3	78,0
Persönliche&touristische Dienstleistungen	36,4	36,3	63,6	63,7
Kommerzielle Dienstleistungen	23,0	22,7	77,0	77,3
Administration/Gesundheitswesen/Bildung	32,0	32,1	68,0	67,9
Summe Arbeitsplätze	29,6	29,8	70,4	70,2

Tab. 25: Anteile der Branchengruppen auf nationaler Ebene, 1980-1990 (Alpenländer).

	Westdeutschland, 1991 ⁽¹⁾ [%]	Frankreich 1993 ⁽³⁾ [%]	Italien 1991 ⁽¹⁾ [%]	Liechtenstein 1991 ⁽²⁾ [%]	Österreich 1992 ⁽¹⁾ [%]	Schweiz 1991 ⁽¹⁾ [%]	Schweiz 1991 ⁽²⁾ [%]	Slowenien 1992 ⁽¹⁾ [%]
B&E	1,7	1,1	1,1	5,4	1,7		0,9	3,0
IND	32,8	19,9	23,9	34,3	26,7	26,1	23,1	45,0
BAU	6,9	7,5	9,9	10,5	8,3	9,7	10,2	5,3
T&K	5,9		5,8	3,3	7,8	6,6	6,5	6,3
EHD				7,3			12,3	
GHD	15,2	45,5	23,6	2,7	19,2	21,7	5,5	12,4
PDL				8,6			10,3	
KDL	8,6		5,1	18,4	7,4	11,4	13,8	4,7
ADM	28,8	26,0	30,6	9,6	28,9	24,5	17,4	23,2

Quellen: ⁽¹⁾ UN, 1994; ⁽²⁾ BFS, Bern bzw. AMT FÜR VOLKSWIRTSCHAFT, Vaduz; ⁽³⁾ PLETSCH, 1997 und LA DECOUVERTE, 1995. Die Angaben der UN (1994) basieren auf Zahlen der ILO, Genf.

Die Anteilsveränderungen bei den persönlichen & touristischen Dienstleistungen innerhalb der Teilgebiete sind gering. In der Verteilung zwischen Alpen und perialpiner Zone ist diese Branchengruppe mit über 36% zusammen mit dem Baugewerbe am stärksten übervertreten. Deutliche Anteilssteigerungen verzeichnen die kommerziellen und die öffentlichen Dienstleistungen. Der Anteil der kommerziellen Dienstleistungen steigt ausserhalb der Alpenabgrenzung von einem bereits höheren Ausgangswert und vergrössert seinen Abstand zu den Anteilen der Urbanisationszonen, die innerhalb der Alpenabgrenzung liegen.

Die öffentlichen Dienste steigen in beiden Gebietsteilen der Urbanisationszonen. In den Alpengemeinden erreichen sie 19,1% und vergrössern leicht ihren höheren Anteil gegenüber den Gemeinden der perialpinen Zone.

3. Länderdifferenzierte Branchenentwicklung

Auf *Länderebene* bestehen grosse Unterschiede im Tertiarisierungsprozess, wie anhand der Branchenveränderungen in den Alpenanteilen der einzelnen Ländern zu ersehen ist (Tab. 26). Diese Unterschiede bestehen auch zwischen den Alpenstaaten in ihrer Gesamtheit (Tab. 25).

Im Untersuchungsgebiet zeigt dabei die Branchengruppe *Bergbau und Energie* die grössten Unterschiede, die in Italien, Österreich und Slowenien einen regelrechten Zusammenbruch erlebt, in Frankreich und der Schweiz im Untersuchungszeitraum aber stabil bleibt bzw. wächst. Der Grund hierfür liegt in der Zusammensetzung der Branche Bergbau, die das gesamte extrahierende Gewerbe umfasst, so dass da, wo kein Bergbau mehr betrieben wird, im Bereich Steine und Erden bei niedrigem Ausgangsniveau noch leichte Steigerungen resultieren können. Die Länder mit massivem Abbau vollziehen die endgültige Stilllegung des Bergbaus in den 1980er, z.T. erst Anfang der 1990er Jahre (Arnoldstein bei Villach). Punktuell ist diese Branchengruppe von grosser Bedeutung. In Gap ist z.B. die Electricité de France (EDF) mit 477 Arbeitsplätzen (1990) der grösste Betrieb nach der Stadtverwaltung.

Die Arbeitsplätze im *Bausektor* sind auch ausserhalb der Alpen generell starken konjunkturellen Schwankungen unterworfen. In den Alpen spielt zusätzlich die Entwicklung des Tourismus und der Ausbau alpenspezifischer Infrastruktur eine entscheidende Rolle. Dies spiegelt sich in einer sehr uneinheitlichen Branchenentwicklung zwischen den einzelnen Ländern wider. Für Italien wurde bereits früher festgestellt, dass der Wintertourismus vor allem ein Vehikel der Bauindustrie und des Immobilienhandels ist (BÄTZING, 1990).

Der Rückgang der *verarbeitenden Industrie* ist in Italien und Österreich am stärkstem, erfolgt dort aber von einem hohen Ausgangsniveau. Die verarbeitende Industrie umfasst dabei in Italien sowohl eine zurückgehende Massengüterindustrie, die auf das "triangolo" im Westen beschränkt ist, als auch eine stark durch Klein- und Mittelbetriebe geprägte Industriestruktur, die in den vergangenen Jahren vor allem im Nordosten gewachsen ist. In Österreich spiegeln die Zahlen die strukturerhaltenden Massnahmen (z.B. in der Steiermark) wider. In Frankreich und der Schweiz treten praktisch keine Anteilsveränderungen mehr auf. In Frankreich zeigt sich der Strukturwandel der 1980er Jahre (Rückgang der Elektrochemie in der Maurienne, Persistenz der Metallverarbeitung, der *décolletage*, im Val d'Arve, Wachstum der Elektronik-Industrie im Raum Grenoble), so dass hier sogar ein leichtes Plus resultiert. In Slowenien ist die seit der Unabhängigkeit beginnende Deindustrialisierung noch nicht erfasst.

Die Arbeitsplätze bei *Transport & Kommunikation* steigen in allen Ländern deutlich, mit Ausnahme von Italien. Der Rückgang in Italien ist im Zusammenhang mit Deindustrialisierung und Bevölkerungsrückgang zu sehen, die einen Grossteil des italienischen Alpenrandes betreffen und zu einem Rückgang an Verkehrsdienstleistungen führen.

Praktisch keine Länderunterschiede gibt es im *Einzelhandel*. Lediglich in Slowenien ist das Wachstum mit +10,3% geringfügig höher als in den anderen Ländern. Die Arbeitsplatzzahlen

des *Grosshandels* steigen in allen Ländern stärker als die des Einzelhandels³⁹.

Das Wachstum des *Grosshandels* ist als Zeichen zunehmender Internationalisierung der Alpenstädte zu werten und entspricht dem generellen europäischen Trend; die Zentren des Grosshandels beschränken sich allerdings nur auf wenige Standorte.

Die Entwicklung der *touristischen und persönlichen Dienstleistungen* präsentiert sich landesweit uneinheitlich. Dies ist der unterschiedlichen Struktur des Tourismus und zu einem gewissen Grad der schlechten Vergleichbarkeit der verschiedenen nationalen Statistiken geschuldet. Frankreich und Österreich weisen hier hohe Wachstumsraten auf, die Schweiz und Italien etwas niedrigere. In Italien lassen sich nur die Zahlen des Gast- und Beherbergungsgewerbes miteinander vergleichen, da die Betriebszählungssystematik zwischen 1980 und 1990 geändert wurde. Slowenien ist ein Sonderfall, weil die Zählung 1991 in die Umbruchphase der Neugründung des Staates fällt.

In allen Ländern steigen die *kommerziellen Dienstleistungen* am stärksten an. Die Alpen befinden sich damit ebenfalls im europaweiten Trend. Da der Anstieg alle Länder bzw. alle Urbanisationszonen erfasst, verschiebt sich auch das Referenzniveau, das für die Berechnung des Standortquotienten verwendet wird, nach oben. Die deutlich niedrigere Wachstumsrate der Schweiz (+33,6%) kann durch das bereits hohe Ausgangsniveau und den geringeren Abstand zwischen den Zeitschnitten (1985/1991) erklärt werden.

In allen Ländern wachsen die Arbeitsplätze der *öffentlichen Dienstleistungen* stark überdurchschnittlich an. Es handelt sich deshalb nicht um ein Phänomen des 'Übrigbleibens' einer Branche durch Rückgang der anderen Branchen, sondern um eine Verstärkung dieser Funktionen, was am ehesten als Folge einer Zentralisierung (z.B. Gesundheitswesen) oder einer nachholenden Entwicklung (Bildung, soziale Dienste) interpretiert werden kann.

Tab. 26: Branchengruppen, 1980-1990, länderdifferenziert (Teilgebiet A).

Branche/Branchengruppe	Arbeitsplatzentwicklung 1980-90 [%]					
	² F	³ I	⁵ A	^{4/6} CH/FL	⁷ SI	Länder 2-7
Bergbau & Energie	- 0,2	- 70,9	- 46,5	+ 9,3	- 54,5*	- 57,0
Baugewerbe	- 4,2	+ 17,1	+ 2,2	+ 6,2	- 10,9	+ 7,1
Verarbeitende Industrie	+ 0,1	- 11,8	- 15,7	- 0,1	+ 16,7*	- 9,0
Transport & Kommunikation	+ 12,5	- 4,3	+ 21,6	+ 17,4	+ 29,4	+ 9,3
Einzelhandel	+ 8,5	+ 8,6	+ 8,4	+ 9,0	+ 10,3	+ 8,7
Grosshandel	+ 13,3	+ 6,0	+ 13,7	+ 19,6	+ 10,3	+ 11,3
Persönliche & touristische Dienstleistungen	+ 28,7	+ 14,3**	+ 24,3	+ 14,2	- 10,0	+ 10,8
Kommerzielle Dienstleistungen	+ 41,7	+ 73,9	+ 65,3	+ 33,6	+ 53,3	+ 56,0
Administration / Gesundheitswesen / Bildung	+ 18,6	+ 23,8	+ 25,8	+ 24,2	+ 36,5	+ 24,3
Summe Arbeitsplätze	+ 13,8	+ 2,5	+ 9,2	+ 14,5	+ 14,6	+ 7,9

* Für eine Unterteilung wurde das durchschnittliche Verhältnis zwischen den beiden Branchengruppen in den anderen Ländern zugrundegelegt. **Nur Gast- und Beherbergungsgewerbe, da die privaten Dienstleistungen nicht vergleichbar sind.

³⁹ Für Italien lässt sich diesbezüglich keine Aussage machen, da in den veröffentlichten Ergebnissen der Betriebszählung von 1990 Einzelhandel und Grosshandel nicht getrennt sind. Es wurde deshalb für jede Gemeinde das gleiche Anteilsverhältnis zwischen Einzelhandel und Grosshandel angenommen wie 1980.

8.2 Bildung von Wirtschaftsstrukturtypen

1. Methodisches Vorgehen

Zur Erstellung der Wirtschaftsstrukturtypen (im Folgenden: *Strukturtypen*) wurden die vorhandenen Wirtschaftsklassen nach Kriterien der Relevanz für die Alpenstädte zu vier Gruppen komprimiert, die als Branchengruppen bezeichnet werden. Die Zusammenlegung von Branchen hatte den Zweck, die Branchen anteilmässig zu homogenisieren und eine Hierarchiefolge nach ihrem Spezialisierungsgrad zu erstellen. Es wurden folgende Branchengruppen gebildet:

- Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel. Kriterium: hohe Spezialisierung und hohe Wertschöpfung.
- Industrieller Sektor und Transport & Kommunikation. Kriterium: anteilmässig hohe Bedeutung des industriellen Sektors. Transport & Kommunikation war 1990 für die Alpenstädte vor allem aufgrund der Bahnbetriebe von Bedeutung (Bahnknoten und Betriebswerke), die Arbeitsplätze entsprechen daher in vielerlei Hinsicht Tätigkeiten des industriellen Sektors.
- Private Dienstleistungen und touristische Dienstleistungen. Kriterium: Tourismus ist in vielen Regionen (aber nicht unbedingt in den Städten) die Leitbranche; die unterschiedliche Struktur touristischer Betriebe in den einzelnen Ländern lässt eine reine Tourismusabgrenzung aber nicht zu.
- Öffentliche Dienste (Administration, Gesundheitswesen, Bildung). Kriterium: Die genannten Einrichtungen gehören zur Grundversorgung von Städten. Leider ist länderübergreifend eine Abtrennung hochzentraler Dienste oder eine Aufteilung in die drei Bereiche nicht möglich.

Die Strukturtypen wurden anhand des Standortquotienten berechnet. Um einen Vergleich zwischen 1980 und 1990 durchführen zu können, wurden die Arbeitsplatzdaten der deutschen Urbanisationszonen ausgeschlossen (Basis: 170 Urbanisationszonen). Um für die 19 deutschen Urbanisationszonen wenigstens für 1990 einen Strukturtyp ermitteln zu können, wurde anschliessend der Strukturtyp für 1990 sowohl mit der Datenbasis von 170, als auch mit 189 Urbanisationszonen gerechnet. Die Strukturtypen stimmten bei beiden Berechnungen bis auf zwei Fälle (Rosenheim und Kempten) überein. Für ihre Bestimmung wurde die Berechnung mit 170 Urbanisationszonen genommen; sie ergab die etwas spezialisierteren Strukturtypen.

Da fast zwei Drittel von 189 Urbanisationszonen in mehr als einer Branchengruppe einen Standortquotienten grösser als 1,0 haben, mussten Hierarchiefolgen und Schwellenwerte festgelegt werden. Zudem war es notwendig, Mischtypen zu bilden und einen Typ "ohne Spezialisierung" einzuführen. Die genauen Definitionskriterien und die Ausscheidungsreihenfolge sind Tab. 2 in Kap. 6.7 zu entnehmen. Die für die Typen verwendeten Abkürzungen sind in der Tab. 27 wiedergegeben. Bei den Mischtypen bedeutet Grossschreibung die starke, Kleinschreibung die schwache Ausprägung.

2. Ergebnisse der Typisierung

Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel (KDL)

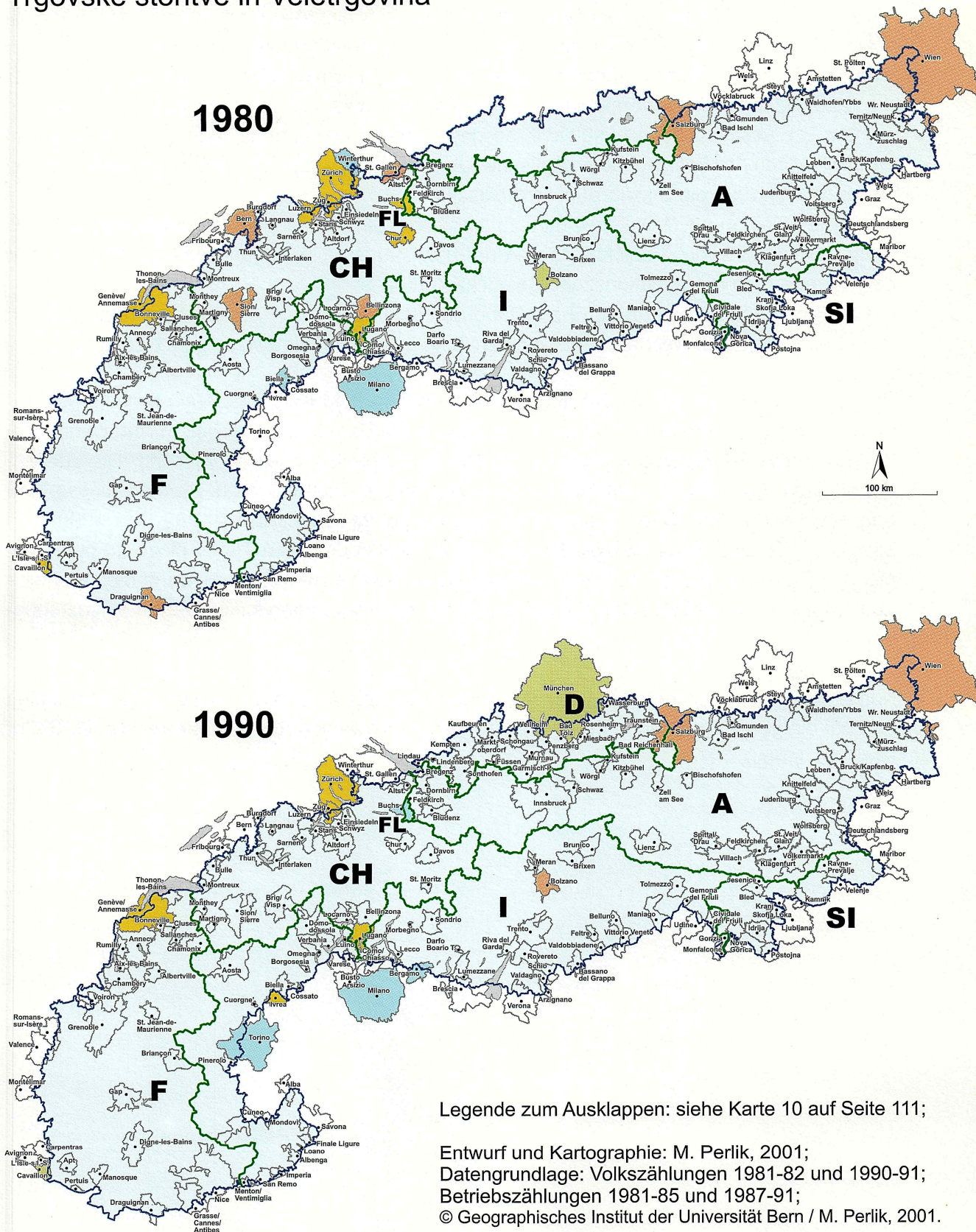
Bei der Beurteilung dieses Typs ist zu berücksichtigen, dass der durchschnittliche Arbeitsplatzanteil von kommerziellen Dienstleistungen und Grosshandel im Teilgebiet A durch niedrige Anteile in Teilgebiet B und z.T. äusserst hohe Werte in Teilgebiet C (Zürich: 29%) gebildet wird und sich dadurch auf 13,0% einpendelt. Entsprechend wird dieser Typ nur von wenigen Urbanisationszonen erreicht. An der geringen Anzahl und der Verteilung zeigt sich deutlich die bereits früher beschriebene Untervertretung des Alpenraumes in diesen Branchen (MÜHLINGHAUS, 1997). Die reinen KDL-Typen (spezialisierte Typen) sind auf metropolitane Agglomerationen und spezialisierte Finanzplätze beschränkt (Zürich, Zug, Genf, Lugano). Gegenüber 1980 sind 4 Urbanisationszonen weggefallen und zu Mischtypen geworden (Buchs-Vaduz in der Kombination KDL/IND, Cavaillon in der Kombination KDL/ADM, Luzern und Chur ohne Spezialisierung).

Die Mischtypen betreffen allesamt die Variante schwacher Ausprägung (Wien, Salzburg, Bozen in der Kombination KDL/ADM, Mailand in der Kombination KDL/IND, München in der Kombination KDL/PDL). Die Mischtypen KDL/ADM gehen von 7 auf 2 Urbanisationszonen zurück, die betreffenden Urbanisationszonen wechseln zu ADM-Typen oder Mischtypen mit ADM-Beteiligung (Draguignan, Bern, Bellinzona, Sion) bzw. zum Typ "ohne Spezialisierung" (St. Gallen). Im Fall von Salzburg (KDL/ADM-Mischtyp) wird die Übervertretung durch die Arbeitsplätze im Grosshandel bewirkt. Im Falle Wörgl reicht die hohe Übervertretung im Grosshandel nicht zur Überschreitung des Schwellenwertes zu einem KDL-Mischtyp (dadurch kommt im Falle von Wörgl "ohne Spezialisierung" zustande). In beiden Fällen ist die Grenzlage als Auslöser für die hohen Werte der Grosshandelsbranche anzunehmen⁴⁰. Auffallend ist, dass Innsbruck als eine der grössten Urbanisationszonen der Alpen noch 1990 keine Übervertretungen in dieser Branchengruppe aufweist und nicht wenigstens einem KDL-Mischtyp zuzurechnen ist. Auch Nizza erreicht die hierfür erforderlichen Schwellenwerte nicht. Die Mischtypen KDL/IND betreffen die beiden norditalienischen Metropolregionen Mailand und Turin sowie Buchs-Vaduz (Finanzplatz plus Industrie) und Bergamo.

Zwei Fälle sind wegen ihrer auffallenden Veränderung gesondert zu erwähnen: Der KDL-Anteil von Ivrea steigt von 1980 (4,3%) auf 1990 (22,5%) massiv an. Diese Veränderungen sind vermutlich als Sonderfall im Zusammenhang mit dem Umbau des lange Zeit den Standort prägenden Olivetti-Konzerns anzusehen. In Biella ist der starke relative Anstieg zwischen 1980 (9,8%) und 1990 (14,4%) auf einen deutlichen Arbeitsplatzrückgang im industriellen Sektor bei dessen gleichzeitigem Bedeutungserhalt (im Hochpreissektor tätige Textilindustrie) zurückzuführen. Dadurch ist auch der Bereich der vor- und nachgelagerten Dienstleistungen erhalten geblieben und hat seine Arbeitsplatzzahl sogar absolut gesteigert. In beiden Fällen wird die Vergleichbarkeit allerdings durch ein verändertes Erhebungssystem der Betriebszählungen zwischen 1980 und 1990 erschwert.

⁴⁰ Grenzregionen sind für global oder europaweit tätige Unternehmen prädestiniert zur Bearbeitung zweier Märkte von einem Firmensitz aus, sichtbar zum Beispiel an der Wirtschaftsstruktur der Regio TriRhena/Dreiland (Basel – Südbaden – Haut Rhin). Informationen durch Michael Bertram, Wirtschaftsförderung Landkreis Lörrach.

Karte 6:
Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel
 Services aux entreprises et Commerce en gros
 Servizi impesi e Commercio all'ingrosso
 Trgovske storitve in Veletrgovina



Legende zum Ausklappen: siehe Karte 10 auf Seite 111;

Entwurf und Kartographie: M. Perlik, 2001;
 Datengrundlage: Volkszählungen 1981-82 und 1990-91;
 Betriebszählungen 1981-85 und 1987-91;
 © Geographisches Institut der Universität Bern / M. Perlik, 2001.

Industrieller Sektor und Transport & Kommunikation (IND)

Fast ein Drittel der Urbanisationszonen (54 von 189 bzw. 50 von 170) gehören noch 1990 dem IND-Typ an. Verschiedene Regionen sind besonders stark industrialisiert. Hierzu gehören vor allem die Städte am Alpenrand Nordost-Italiens, verschiedene Gebiete wie die Mur-Mürz-Furche in Österreich, aber auch nach 1990 noch einzelne Gegenden in den französischen Alpen (Rumilly, Cluses), nachdem Saint-Jean-de-Maurienne in den 1980er Jahren wegfällt. Zusätzlich muss berücksichtigt werden, dass in vielen Urbanisationszonen entweder die Stadt oder das Umland industriell dominiert sind, was sich aber auf der Ebene der gesamten Urbanisationszone ausgleicht, so dass andere Typen zum Zuge kommen. Dies ist z.B. bei Villach der Fall, wo die touristischen Arbeitsplätze eingemeindeter Stadtteile und des Umlandes für 1990 die Schwerpunkte verwischen.

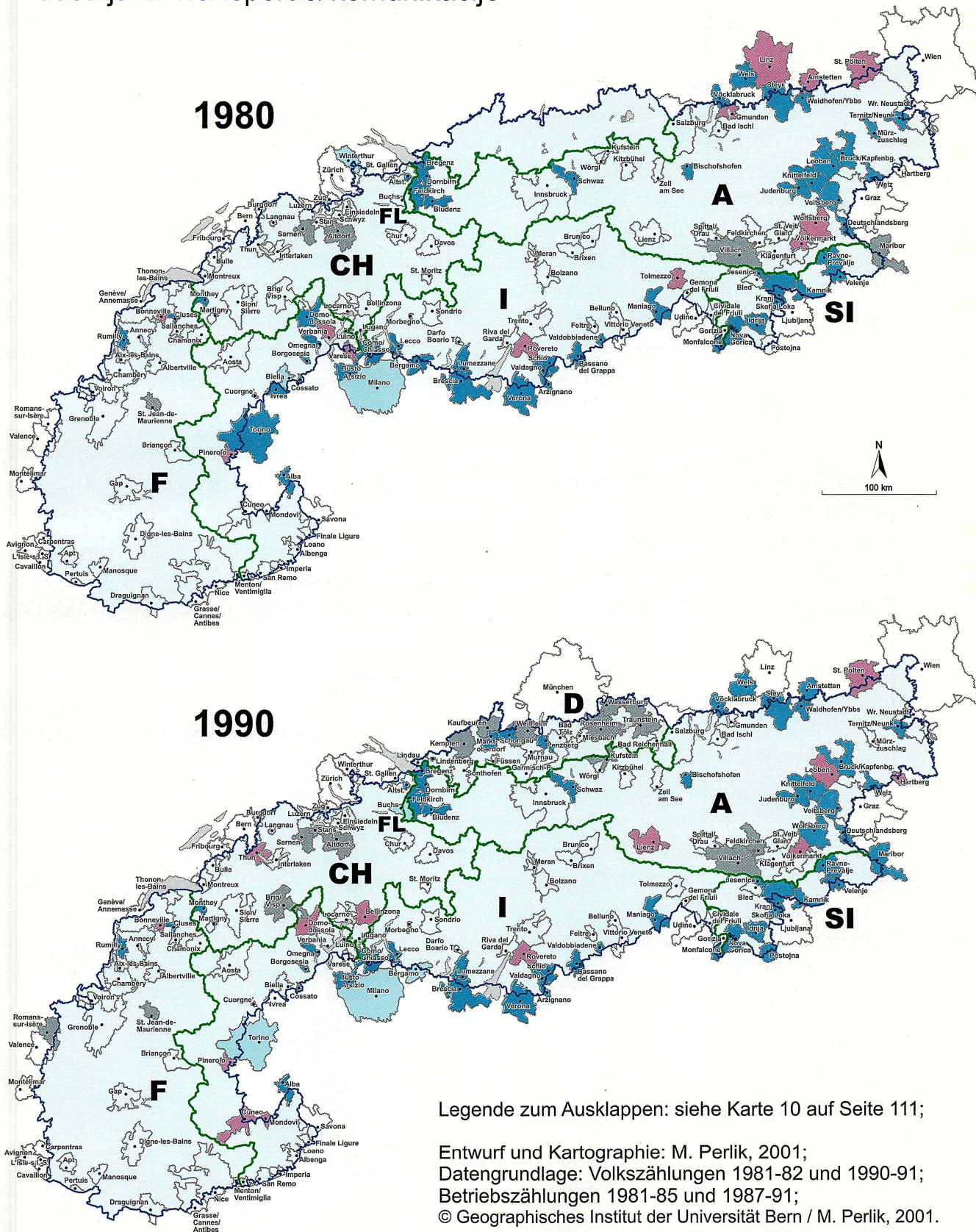
Insgesamt bleiben die IND-Typen nahezu stabil (von 52 auf 50), was auf langsameren Rückgang der industriellen Arbeitsplätze und auf den stärkeren Rückgang anderer Branchen in den betreffenden Urbanisationszonen zurückzuführen ist.

Die ip-Typen nehmen von 5 auf 9 zu. Dabei wechselt eine Urbanisationszone (Maribor) von ip zu IND; in 3 Fällen wechseln os-Typen zu ip, in je einem Fall ADM und PDL zu ip.

Turin wechselt in den 1980er Jahren von IND zum Mischtyp KDL/IND. Auch Mailand hat aufgrund seines Umlandes noch eine grosse industrielle Bedeutung, mit einem Anteil von 47% (Industrie plus Transport & Kommunikation) in der Urbanisationszone Mailand. Die zur Metropolregion gehörenden Urbanisationszonen Varese, Busto Arsizio, Como/Chiasso und Lecco behalten 1990 ihren industriellen Strukturtyp. Mailand gehört 1980 und 1990 zum Mischtyp KDL/IND. Zählt man die Mischtypen zu den industriellen Typen hinzu (in den allermeisten Fällen handelt es sich auch hier um die schwache Ausprägung), dann resultiert eine Zunahme von 73 auf 76 (wobei für 1990 noch 10 deutsche Urbanisationszonen hinzuzurechnen sind).

Karte 7 zeigt die Beschränkung der IND-Typen auf den Alpenrand, insbesondere in Italien und auf einige wenige Haupttäler (vor allem Italien, Slowenien, Osten Österreichs, St. Galler Rheintal, Inntal).

Karte 7:
Industrie und Transport & Kommunikation
 Industrie et Transport & communication
 Industria e Trasporti & comunicazioni
 Industrija in Transport & komunikacije



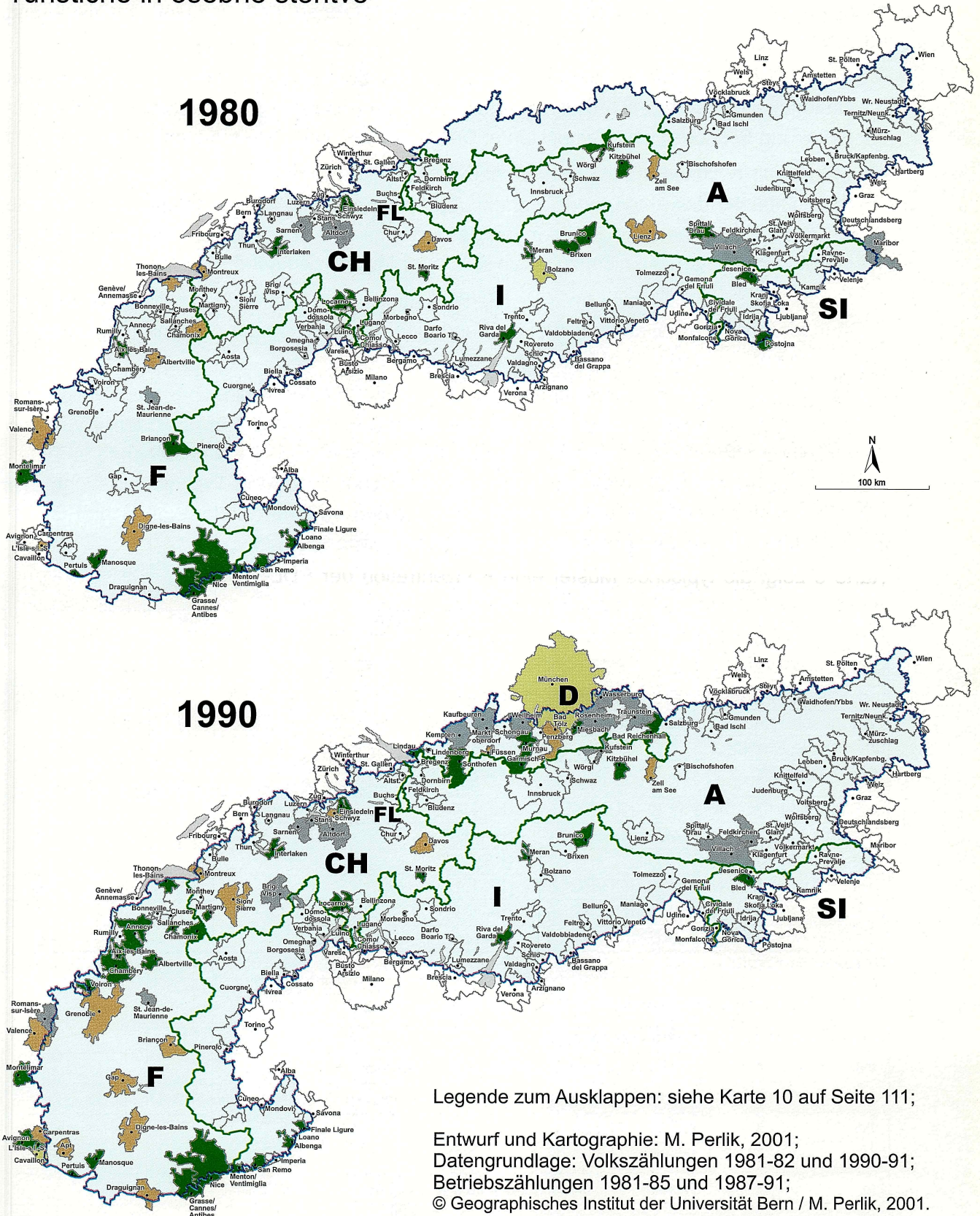
Tourismus, Wohnen und Freizeit/Services d'accueil (PDL)

Da die typischen Tourismusgemeinden (mit teilweise 20'000 Übernachtungsbetten) nicht in die Untersuchung einbezogen sind, ist auch die saisonale Verstädterung der Alpen nicht erfasst. Die im Strukturtyp PDL vertretenen Kernstädte und Urbanisationszonen stellen somit nur einen Teil des Phänomens der touristischen Verstädterung dar. In der Mehrzahl der Fälle handelt es sich um kleinere Urbanisationszonen und um Städte, die eine lange touristische Tradition haben (Chamonix, St. Moritz), oder wegen ihres Tourismus bekannt sind. Wo dies nicht der Fall ist, handelt es sich um Städte in touristisch intensiv genutzten Regionen oder Städte, die aufgrund starker Zuwanderungen von Pensionären als "villes de résidence" (Zweit- und Alterswohnsitze) anzusehen sind (Nizza, Annecy). Die Städte des PDL-Typs sind zumeist keine Destinationen eines typischen Städtetourismus wie im Falle europäischer Hauptstädte oder auch der jährlich wechselnden 'Kulturhauptstädte Europas'. Dieser hat die gebaute Umwelt und urbane Kultur zum Ziel. In den Alpenstädten spielt, wie auch aus Befragungen hervorgeht, die umgebende Landschaft die grössere Rolle (ZIMMERMANN, 1998). Städtetourismus in den Städten der Alpenkonvention betrifft eigentlich nur Bozen, Salzburg, Innsbruck und Luzern (Innsbruck 1998/99 ca. 1'000'000, Luzern ca. 900'000 Übernachtungen). Hier spielt jedoch der Tourismus als arbeitsplatzrelevante Branche eine geringere Rolle als vielfach erwartet wird; diese Urbanisationszonen haben deshalb andere, KDL- oder ADM-geprägte Typen. Die reinen PDL-Typen steigen von 26 auf 30.

Auffällig ist die deutliche Zunahme der Mischtypen von 16 auf 24. Die Kombination PDL/IND nimmt von 5 auf 9 zu, die Kombination PDL/ADM von 10 auf 14. Die Kombination KDL/PDL hat 1980 und 1990 nur jeweils einen Vertreter (1990 für Deutschland zusätzlich noch die Urbanisationszone München).

Karte 8 zeigt als typisches Muster eine Konzentration der PDL-Typen auf den Westalpenraum unter Einschluss Westösterreichs und Bayerns. Inneralpine Urbanisationszonen und Urbanisationszonen am Alpenrand unterscheiden sich hierbei auch funktional. Sie sind nicht nur von unterschiedlicher Ausdehnung, sondern drücken auch zwei unterschiedliche Hauptfunktionen aus: International orientierten Tourismus einerseits und Wohn- und Residenzfunktion im Einzugsbereich internationaler Grossstädte andererseits. Der Alpenrand ist darüber hinaus die Zone, wo sich diese beiden Funktionen überlagern. Bayern und der französische Südalpenrand zeigen besonders deutlich diese Überlagerung von Tourismus, Naherholung und Wohnen, d.h. die Ausdehnung der Metropolregion bzw. Agglomeration in traditionelle oder potentielle Tourismusgebiete (vgl. BÄTZING UND MITARBEITER, 1993; BRIQUEL, 1997 und 2001; SUD INSEE n°19, 7/99). Am Alpenrand besteht daneben auch eine Überlagerung von Tourismus- und Industriestrukturen, die z.T. aus der Phase der Industrialisierung (Wasserkraftnutzung, Hafenzugang) und zum Teil aus der Zeit des sich entwickelnden Massentourismus (Côte d'Azur, Alpenrandseen) stammen, z.T. aber auch neueren Datums sind (Nordost-Italien, Bayern).

Karte 8:
Touristische und private Dienstleistungen
 Services d'accueil et Services aux particuliers
 Servizi turistici e privati
 Turistične in osebne storitve



Legende zum Ausklappen: siehe Karte 10 auf Seite 111;

Entwurf und Kartographie: M. Perlik, 2001;
 Datengrundlage: Volkszählungen 1981-82 und 1990-91;
 Betriebszählungen 1981-85 und 1987-91;
 © Geographisches Institut der Universität Bern / M. Perlik, 2001.

Öffentliche Dienstleistungen (ADM)

27 Urbanisationszonen sind 1980, 24 Urbanisationszonen sind 1990 dem Strukturtyp ADM zuzuordnen. Dabei handelt es sich aber nur in 17 Fällen um die gleichen Urbanisationszonen, in 5 Fällen findet ein Wechsel zu touristischen, in einem Fall zu einem industriellen Mischtyp statt. Anhand der Verteilung der Urbanisationszonen lässt sich eine Dreigliederung erkennen:

- Städte mit zentralen Funktionen im Rahmen der politischen Gliederung des jeweiligen Nationalstaats und den auf dieser Stufe üblichen zentralen Einrichtungen im Gesundheits- und Bildungswesen (Kreisstädte, Départements- und Provinzhauptstädte)
- Städte mit hochzentralen Einrichtungen im Bereich öffentlicher Forschung (Universitäten), Gesundheitswesen oder Bundes-/Landesverwaltung. Dies betrifft die nationale Hauptstadt Ljubljana mit Sitz der Bundesverwaltungen sowie einen Teil der Regionalhauptstädte, sofern sie nicht zum Typ KDL oder Mischtypen gehören (Innsbruck, Trento).
- Städte mit Spezialisierung im Kur-, Rehabilitations- und Gesundheitswesen, deren Leistungen überregional ausgerichtet sind und einer Sonderform der persönlichen Dienstleistungen entsprechen (Bad Ischl, Davos).

Die Mischtypen IND/ADM (ia) bleiben in ihrer Bilanz gleich (13), es gibt aber nur 5 Fälle ohne Fluktuation, die übrigen 8 entwickeln sich vor allem aus dem IND-Typ oder dem Typ ohne Spezialisierung (os); Graz wechselt aus dem ADM- zum ia-Typ. 1980 bestehende ia-Typen wechseln zu ADM-, IND- oder os-Typen. Wechsel zum KDL/ADM-Typ gibt es nicht. Der ADM-Typ umfasst 1990 einschliesslich der Mischtypen 48 Urbanisationszonen und ist flächenhaft über den gesamten Alpenbogen verbreitet (Karte 9).

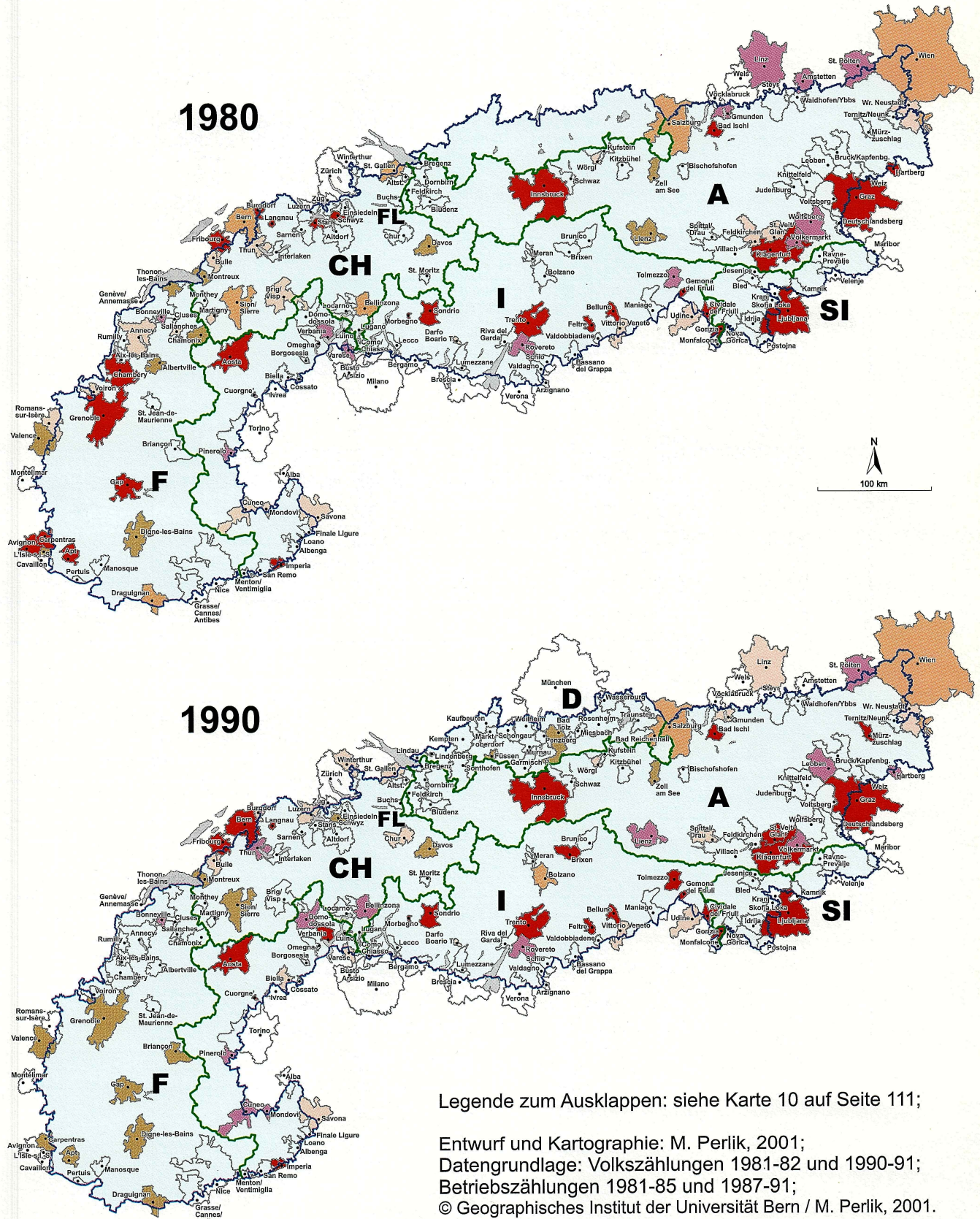
Tab. 27: Anzahl und Veränderung der Strukturtypen 1980-1990.

Strukturtypen (ohne Deutschland)		1980		1990	
A Spezialisierte Typen					
Kommerzielle Dienstleistungen	(KDL)	8		5	
Industrie, Transport & Kommunikation	(IND)	52		50	
Touristische und private Dienstleistungen	(PDL)	26		30	
Öffentliche Dienste	(ADM)	27		24	
B Mischtypen		starke Ausprägung	schwache Ausprägung	starke Ausprägung	schwache Ausprägung
Sekundär-tertiärer Mischtyp (KDL/IND)	(KI, ki)		3		4
Tertiärer Mischtyp (KDL/ADM)	(KA, ka)	2	5		3
Tertiärer Mischtyp (KDL/PDL)	(KP, kp)		1		1
Sekundär-tertiärer Mischtyp (IND/PDL)	(IP, ip)		5		9
Sekundär-tertiärer Mischtyp (IND/ADM)	(IA, ia)		13		13
Tertiärer Mischtyp (PDL/ADM)	(PA, pa)	3	7	6	8
C ohne Spezialisierung		18		17	
	(os)				

Tab. 28: Strukturtypen der 19 deutschen Urbanisationszonen, 1990.

Strukturtyp	Anzahl	Urbanisationszonen
IND	4	Penzberg, Schongau, Lindenberg, Marktoberdorf
PDL	6	Bad Reichenhall, Garmisch-Partenkirchen, Murnau am Staffelsee, Miesbach, Lindau, Sonthofen
PA	2	Bad Tölz, Füssen
kp	1	München
ip	6	Rosenheim, Kaufbeuren, Kempten, Wasserburg, Traunstein, Weilheim i. Obb.

Karte 9:
Öffentliche Dienstleistungen /
Services publics / Servizi pubblici /
Javne storitve



Legende zum Ausklappen: siehe Karte 10 auf Seite 111;

Entwurf und Kartographie: M. Perlik, 2001;
 Datengrundlage: Volkszählungen 1981-82 und 1990-91;
 Betriebszählungen 1981-85 und 1987-91;
 © Geographisches Institut der Universität Bern / M. Perlik, 2001.

Tab. 29: Strukturtypen der 170 Urbanisationszonen in Frankreich, Italien, Österreich, Schweiz/Liechtenstein und Slowenien, 1980 und 1990.

Strukturtyp			Urbanisationszonen
1980	1990	Anz.	
KDL	KDL	4	Zürich, Zug, Lugano, Genève (CH);
	ki	1	Buchs-Vaduz (CH/FL);
	kp	1	Cavaillon (F);
	os	2	Luzern, Chur (CH);
IND	IND	46	Cluses, Rumilly (F); Cossato, Borgosesia, Omegna, Alba, Busto Arsizio, Como-Chiasso, Lecco, Brescia, Lumezzane, Verona, Arzignano, Bassano d. G., Schio, Valdagno, Valdobbiadene, Maniago, Montfalcone (I); Waidhofen, Neunkirchen, Wels, Steyr, Vöcklabruck, Bischofshofen, Bruck-Kapfenberg, Judenburg, Knittelfeld, Deutschlandsberg, Voitsberg, Weiz, Schwaz, Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch (A); Altstätten, Monthey (CH); Kranj, Nova Gorica, Jesenice, Idrija, Ravne-Prevalje, Velenje, Kamnik, Skofja Loka (SI);
	KDL	1	Ivrea (I)
	ADM	1	Mürzzuschlag (A);
	ki	2	Torino, Bergamo (I);
	ia	2	Domodossola (I); Leoben (A);
PDL	PDL	20	Cannes, Menton, Nice, Montélimar, Aix-les-Bains, Manosque, Pertuis (F); San Remo, Albenga, Finale Ligure, Loano, Meran, Bruneck, Riva d. G. (I); Kitzbühel (A); Interlaken, Einsiedeln, St.Moritz, Locarno (CH); Bled (SI);
	IND	1	Postojna (SI);
	ADM	1	Brixen (I);
	ip	1	Kufstein (A);
	PA	1	Briançon (F);
	pa	1	Luino (I);
	os	1	Spittal an der Drau (A);
ADM	ADM	17	Aosta, Imperia, Morbegno, Sondrio, Trento, Belluno, Feltre, Cividale d. Friuli, Gemona d. Friuli, Gorizia (I); Klagenfurt, Bad Ischl, Graz, Innsbruck (A); Langnau i. E., Fribourg (CH); Ljubljana (SI)
	PDL	2	Chambéry, Avignon (F);
	ip	1	Stans (CH);
	ia	1	Hartberg (A);
	PA	2	Gap, Apt (F);
	pa	3	Grenoble, Carpentras (F); Schwyz (CH);
	os	1	Burgdorf (CH);
ki	ki	1	Milano (I);
	os	2	Biella (I); Winterthur (CH)
KA	ADM	1	Bern (CH);
	PA	1	Draguignan (F);
ka	ka	2	Wien, Salzburg (A);
	ia	1	Bellinzona (CH);
	pa	1	Sion (CH);
	os	1	St.Gallen (CH);
kp	ka	1	Bozen (I);
ip	ip	4	St.-Jean-de-Maurienne (F); Villach (A); Altdorf, Sarnen (CH);
	IND	1	Maribor (SI);
ia	ia	5	Bonneville (F); Pinerolo, Rovereto (I); Sankt Pölten, Völkermarkt (A);
	IND	2	Amstetten, Wolfsberg (A);
	ADM	3	Cuorgne, Verbania, Tolmezzo (I);
	os	3	Varese (I); Linz, Gmunden (A);
PA	PA	2	Digne-les-Bains (F); Davos (CH);
	PDL	1	Chamonix (F);
pa	pa	3	Valence (F); Zell am See (A); Montreux (CH)
	PDL	3	Thonon-les-Bains, Albertville, L'Isle-sur-la-Sorgue (F);
	ia	1	Lienz (A);
os	os	7	Darfo B.T., Savona, Udine (I); Vittorio Veneto, Wr. Neustadt, Wörgl (A); Bulle (CH);
	PDL	4	Voiron, Annecy, Sallanches (F); Martigny (CH);
	ADM	1	St. Veit a.d.Glan (A);
	ip	3	Feldkirchen i. K. (A); Romans-sur-Isère (F); Brig (CH);
	ia	3	Cuneo, Mondovi (I); Thun (CH);

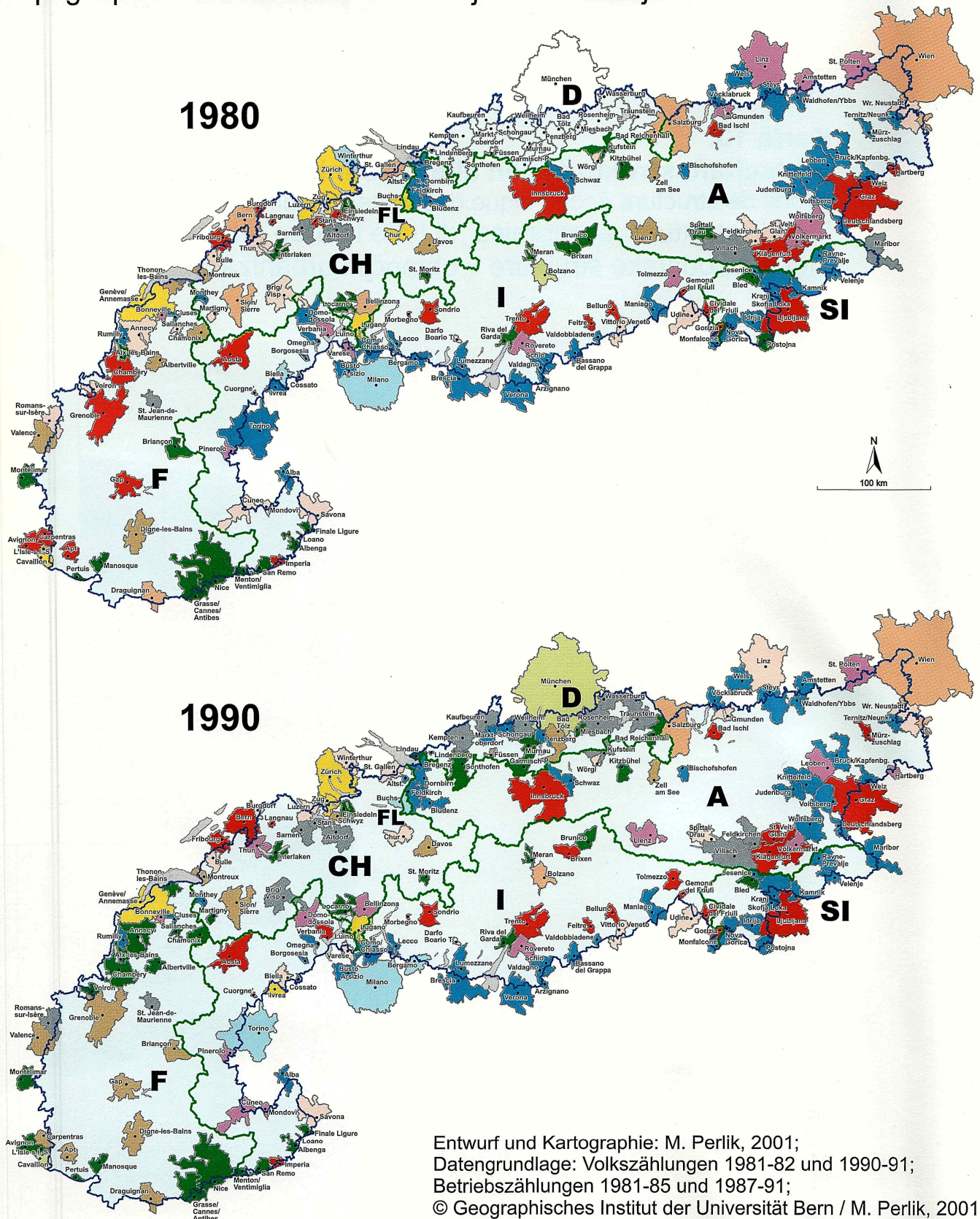
Karte 10:

Wirtschaftsstrukturtypen aller Urbanisationszonen

Types de structure économique des toutes les aires urbaines

Tipi di struttura economica di tutte le aree urbane

Tipi gospodarske strukture v območjih urbanizacije




Entwurf und Kartographie: M. Perlik, 2001;
Datengrundlage: Volkszählungen 1981-82 und 1990-91;
Betriebszählungen 1981-85 und 1987-91;
© Geographisches Institut der Universität Bern / M. Perlik, 2001.


**Wirtschaftsstrukturtypen /
Types de structure économique /
Tipi di struttura economica /
Tipi gospodarske strukture**

**Spezialisierte Typen / Types spécialisés /
Tipi specializzati / Specializirani tipi**

 **KDL**
Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel
Services aux entreprises et Commerce en gros
Servizi imprese e Commercio all'ingrosso
Trgovske storitve in Veletrgovina

 **IND**
Industrie und Transport & Kommunikation
Industrie et Transport & communication
Industria e Trasporti & comunicazioni
Industrija in Transport & komunikacije

 **PDL**
Touristische und private Dienstleistungen
Services d'accueil et Services aux particuliers
Servizi turistici e privati
Turistične in osebne storitve

 **ADM**
Öffentliche Dienstleistungen
Services publics (administration, santé, education)
Servizi pubblici (amministrazione, sanità, istruzione)
Javne storitve (uprava, zdravstvo, izobraževanje)

Mischtypen / Types mixtes / Tipi misti / Mešani tipi

 KDL & IND

 KDL & ADM

 KDL & PDL


 IND & PDL


 IND & ADM

 PDL & ADM

**Ohne Spezialisierung / Sans spécialisation /
Senza specializzazione / Brez specializacije**



 Alpenabgrenzung / Démarcation des Alpes /
Demarcazione delle Alpi /
Omejeno na alpski prostor
(Alpenkonvention plus Bätzing)

 Nationale Grenze / Frontière d'état /
Confini di stato / Nacionalne meje

 Seen / Lacs / Laghi / Jezera

Urbanisationszone
toutes les aires urbaines
tutte le aree urbane
bmočjih urbanizacije

8.3 Verteilungsmuster und Veränderungen der Strukturtypen

Die Bedeutung und Verteilung der Wirtschaftsbranchen sowie ihre Veränderung zwischen 1980 und 1990 kann anhand der Strukturtypen so zusammengefasst werden:

- Die kommerziellen Dienstleistungen gehen nur in Ausnahmefällen über den lokal/regionalen Bedarf hinaus, so dass die Alpenstädte keine Übervertretung ausbilden.
- Durch den stärkeren Rückgang der industriellen Branchen in den Verdichtungsräumen gewinnt dieser Sektor in den Alpen relativ an Gewicht. Dahinter verbergen sich sowohl Beispiele anpassungsfähiger Branchen wie von Monostrukturierung.
- Die touristischen und privaten Dienstleistungen konzentrieren sich auf kleine inneralpine Städte mit kleinen Urbanisationszonen und den Alpenrand der westlichen Alpenhälfte. Eine Unterscheidung in klassischen Tourismus und Wohnfunktion ist anhand der Arbeitsplatzdaten schwer zu ziehen, das Verteilungsmuster dürfte sich aber an der Abgrenzung zwischen Alpenrand und inneralpinen Urbanisationszonen orientieren.
- Die Urbanisationszonen mit vorwiegend zentralörtlichen Funktionen des öffentlichen Dienstes verteilen sich gleichmässig über den gesamten Alpenbogen. Es kommt zu einer grösseren Anzahl von Veränderungen sowohl in Richtung zu höher ausdifferenzierten Wirtschaftsbranchen als auch umgekehrt. Dadurch ändert sich die Gesamtbilanz kaum.

Die Auswertung der Urbanisationszonen nach Urbanisations- und nach Strukturtypen sowie ihrer Bevölkerungsveränderung zwischen 1980 und 1995 zeigen Tab. 30 und 31. Die Mischtypen wurden dabei den spezialisierten Typen zugeordnet, um die Interpretation zu vereinfachen. Zusätzlich wurden die Urbanisationszonen der Metropolen und Regionalhauptstädte (Kern-Urbanisationszonen) von den randlichen Urbanisationszonen abgetrennt.

Tab. 30: Urbanisationszonen, nach Urbanisations- und Strukturtypen, 1980 und 1990.

Urbanisationstyp		Kern-Urbanisationszonen		Urbanisationstyp		Rand-Urbanisationszonen		Urbanisationstyp		Anzahl	
		Anzahl 1980	Anzahl 1990			Anzahl 1980	Anzahl 1990			Anzahl 1980	Anzahl 1990
UT 1: Metropolregionen (5)	KDL	3	3	UT 1: Metropolregionen (14)	KDL	1	1	UT 3: Stadtregionen (41)	KDL	6	2
	IND	2	2		IND	9	7		IND	16	21
	PDL				PDL	1	2		PDL	7	7
	ADM				ADM	3	4		ADM	12	11
UT 2: Agglomerationen (17)	KDL	3	2	UT 2: Agglomerationen (27)	KDL			UT 4: Singuläre Urbanisationszonen (66)	KDL	3	1
	IND	4	3		IND	16	18		IND	26	25
	PDL	1	3		PDL	5	5		PDL	12	13
	ADM	9	9		ADM	6	4		ADM	25	27

KDL-Typ: inkl. KA/ka, kp

Die KDL-Typen umfassen zusätzlich die kp- und KA/ka-Mischtypen. Der kp-Mischtyp ist entweder durch Homogenisierung zweier Schwerpunkte verursacht oder stellt ein Übergangsphänomen dar. KA/ka ist typisch für politische Zentren mit erhöhtem Anteil kommerzieller Dienstleistungen. Dieser Typ nimmt aber von 1980 auf 1990 ab. Beide Mischtypen werden KDL nach dem Prinzip der höheren Spezialisierung zugeschlagen.

IND-Typ inkl. ki, IP/ip

IP/ip, ia werden IND zugeordnet. Zum Teil sind diese Typen auch Ausdruck einer Abschwächung der Industrie (Wechsel vom IND-Typ, 1980). Nach dem Prinzip der höheren Spezialisierung werden sie aber IND zugeordnet. Die ki-Typen werden ebenfalls dem IND-Typ zugeordnet, da die Übervertretung nur leicht ist und weil angenommen wird, dass ein Teil der Dienstleistungen sich auf die Industrie bezieht.

PDL-Typ

Den PDL-Typen wurden keine Mischtypen zugeordnet, damit durch den PDL-Typ nur starke Tourismusfunktionen repräsentiert werden.

ADM: inkl. PA/pa, os

Dem ADM-Typ werden zusätzlich die PA/pa-Mischtypen zugeordnet, da davon ausgegangen wird, dass in dieser Kombination die Versorgungsaufgaben die wichtigeren Funktionen darstellen und eine leicht erhöhte touristische Bedeutung den Regelfall darstellt. Ebenfalls zugeordnet werden die Urbanisationszonen ohne Spezialisierung.

Tab. 31: Urbanisationszonen nach Urbanisations- und Strukturtypen sowie Einwohnerentwicklung, 1980-1995.

		Einwohner 1980		Einwohner 1990		Einwohner 1995	
		Basis: ST 1980		Basis: ST 1990		Basis: ST 1990	
		[Anzahl]	[%]	[Anzahl]	[%]	[Anzahl]	[%]
Metropolregionen (19)	KDL	3'757	16,8	3'941	17,1	4'104	17,7
	IND	7'645	34,1	7'182	31,3	6'986	30,1
	PDL	11	0,1	59	0,3	62	0,3
	ADM	187	0,8	455	2,0	464	2,0
Agglomerationen (44)	KDL	788	3,5	435	1,9	452	1,9
	IND	2'153	9,6	1'882	8,2	1'925	8,3
	PDL	966	4,3	1'368	6,0	1'415	6,1
	ADM	2'537	11,3	3'088	13,4	3'125	13,5
Stadtregionen (41)	KDL	606	2,7	157	0,7	169	0,7
	IND	726	3,2	973	4,2	1'001	4,3
	PDL	246	1,1	377	1,6	387	1,7
	ADM	800	3,6	982	4,3	996	4,3
Singuläre Urbanisationszonen (66)	KDL	166	0,7	62	0,3	63	0,3
	IND	922	4,1	879	3,8	893	3,8
	PDL	239	1,1	281	1,2	289	1,2
	ADM	686	3,1	870	3,8	888	3,8
170 Urbanisationszonen		22'436	100	22'991	100	23'218	100

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Verdichtungsräume (Metropolisierung): Die Kerne der Metropolregionen sind die Standorte der hochspezialisierten Dienstleistungen. Die Kerne der Agglomerationen bleiben die Standorte administrativ-politisch-institutioneller Steuerungsfunktionen. Berücksichtigt werden muss, dass die Metropolregion Mailand aufgrund ihres grossen industriellen Gürtels zum ki-Typ gehört, der hier aus Vereinfachungsgründen dem IND-Typ zugeordnet ist. Turin ist ebenfalls dem IND-Typ zugeordnet (Wechsel zwischen 1980 und 1990 vom IND- zum ki-Typ).

Ausserhalb der Verdichtungsräume gelegene Urbanisationszonen (dezentrale Urbanisierung): Es gibt 1990 aufgrund des höheren Referenzniveaus weniger KDL-Typen als 1980. Die IND-Typen bilden 1980 und 1990 die grösste Gruppe. Sie nehmen bei den Stadtregionen noch zu.

Die Ergebnisse zeigen, dass nicht nur das durch die Urbanisationsformen geprägte morphologische Bild der Alpenstädte in der öffentlichen Wahrnehmung einseitig ist, sondern dass auch funktional-wirtschaftlich in der Regel die touristischen und zentralörtlichen Aspekte der Städte überbetont werden. Gleichzeitig wird die Bedeutung der industriellen Branchen ausgeblendet. Die Funktionsteilung zwischen den Städten des Alpenrandes und den Kernen der Metropolregionen bzw. Agglomerationen wird von aussen ebenfalls nicht als Teil der Alpenproblematik in angemessener Weise wahrgenommen.

8.4 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung der Urbanisationszonen anhand von Strukturveränderungen

Ziel der folgenden Auswertungen ist es, Wachstums- und Rückgangsprozesse in den 170 Urbanisationszonen, für die Vergleichswerte zwischen 1980 und 1990 (1995) vorliegen, sichtbar zu machen. Zwei Zeitschnitte liefern dazu sicherlich nur eine Momentaufnahme; zudem erlauben die Arbeitsplatzdaten noch keine Aussagen zum Verlauf des Strukturwandels der 1990er Jahre. Gleichwohl zeigt sich in den Auswertungen, welche Urbanisationszonen nicht am allgemeinen Wachstumsprozess teilnehmen und in welche Richtung die Verschiebung der Wirtschaftsstruktur geht.

1. Wachstum und Rückgang ohne Berücksichtigung von Strukturveränderungen

109 der untersuchten 170 Urbanisationszonen (64%) wachsen sowohl bei Arbeitsplätzen (Zeitschnitte 1980-1990) wie bei Einwohnern (1980-1990-1995). 18 Urbanisationszonen verlieren in diesen Zeiträumen bei beiden Parametern. Durch den Einbezug der Bevölkerungsdaten von 1995 werden die Ergebnisse etwas geglättet, weil viele Urbanisationszonen in den 1990er Jahren eine positive Bevölkerungsentwicklung aufgewiesen haben. Trotzdem überwiegt das deutliche Übergewicht der bei beiden Parametern positiven Fälle.

Tab. 32: Urbanisationszonen nach Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung, 1980-1990 (1995).

170 Urbanisationszonen									
AP +	BEV +			AP +	BEV -	AP -	BEV +	AP -	BEV -
109				24		19		18	
Digne-les-Bains	Pinerolo	Wolfsberg	Wien	Apt	Ivrea	St.Jean-de-Maurienne.		Cuorgne'	
Briançon	Alba	Amstetten		lvrea	Mondovi	Torino		Torino	
Gap	Cuneo	Waidhofen	Winterthur	Imperia	Imperia	San Remo		Biella	
Cannes	Aosta	Sankt Pölten	Interlaken	Cossato	Thun	Darfo Boario Terme		Borgosesia	
Menton	Albenga	Wr. Neustadt	Thun	Varese	Lecco	Lumezzane		Domodossola	
Nice	Busto Arsizio	Linz	Luzern	Lecco	Sondrio	Valdagno		Omegna	
Montélimar	Como/Chiasso	Wels	Altdorf	Lecco	Milano	Gemona d.Friuli		Verbania	
Valence	Morbegno	Steyr	Einsiedeln	Schwyz	Bozen	Monfalcone		Finale Ligure	
Grenoble	Bergamo	Gmunden	Schwyz	Bozen	Valdobbiadene	Neunkirchen		Loano	
Romans-s.-Isère	Brescia	Vöcklabruck	Stans	Vittorio Veneto	Zug	Bruck		Savona	
Voiron	Brixen	Bad Ischl	Sarnen	Belluno	Bulle			Luino	
Aix-les-Bains	Bruneck	Salzburg	Zug	Feltre	Fribourg	Idrja		Mariano	
Albertville	Meran	Zell am See	Bulle	Udine	Altstätten	Kranj		Judenburg	
Chambéry	Riva d.Garda	Bischofshofen	Fribourg	Gorizia	Buchs	Karnik		Voitsberg	
Anney	Rovereto	Graz	Udine		St.Gallen	Maribor			
Bonneville	Trento	Deutschlandsbg.	Gorizia		Davos	Nova Gorica		Leoben	
Chamonix	Verona	Knittelfeld	Innsbruck		Bellinzona	Postojna		Mürzzuschlag	
Cluses	Arzignano	Hartberg			Zürich	Ravne-Prevalje			
Rumilly	Bassano del.G.	Weiz			Bern	Skofja Loka		Bled	
Sallanches	Schio	Schwaz			Burgdorf	Tolmezzo		Jesenice	
Thonon-l.-Bains	Cividale d.Friuli	Kitzbühel			Langnau	Velenje			
Draguignan		Kufstein			Chur				
Manosque	Klagenfurt	Wörgl			St.Moritz				
Avignon	Villach	Lienz			Montreux				
Carpentras	Spittal a.d.Drau	Bludenz							
Cavaillon	St. Veit	Bregenz							
L'Isle-s.-l.-Sorgue	Feldkirchen	Dornbirn							
Pertuis	Völkmarkt	Feldkirch	Ljubljana						

Um die Urbanen Entwicklungstypen entsprechend ihrem demographischen und strukturellen Verlauf in Beziehung setzen zu können, musste eine Vereinfachung der Entwicklungsverläufe vorgenommen werden: Zunächst wurde darauf verzichtet, die Höhe des Bevölkerungswachstums nochmals in überdurchschnittlich und unterdurchschnittlich zu differenzieren. Desweiteren musste die Kombination Arbeitsplätze/Bevölkerung auf vier Möglichkeiten reduziert werden. Diese sind von links (++, wachsend) nach rechts (-, zurückgehend) zu lesen. Die beiden Mittelpositionen drücken Abschwächung/Stagnation aus (+) oder deuten auf einen gebremsten Verlauf des Rückgangs (-).

- AP Arbeitsplatzentwicklung
- BEV Bevölkerungsentwicklung
- ++ Arbeitsplatzwachstum 1980-90 und Bevölkerungswachstum 1980-90-95
- + - Arbeitsplatzwachstum 1980-90 und Bevölkerungsrückgang oder Bevölkerungstagnation 1980-90-95
- + Arbeitsplatzrückgang 1980-90 und Bevölkerungswachstum oder gebremster Bevölkerungsrückgang 1980-90-95
- Arbeitsplatzrückgang 1980-90 und Bevölkerungsrückgang 1980-90-95

In Tab. 33 sind die Entwicklungsverläufe nach Urbanisations- und Strukturtypen aufgeschlüsselt. Die Mischtypen sind wieder eingereiht (KA/ka, kp beim KDL-Typ; ki, IP/ip, ia beim IND-Typ; PA/pa und "ohne Spezialisierung" beim ADM-Typ). Die daraus ablesbaren Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Tab. 33: Urbanisationszonen nach Urbanisations- und Strukturtypen sowie Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung, 1980-90-95.

		Entwicklungsverlauf 1980-1990 (1995)			
		AP/BEV + +	AP/BEV + -	AP/BEV - +	AP/BEV - -
Metropolregionen (19)	KDL	3	1		
	IND	6	3	1	1
	PDL	1			
	ADM	2	1		
Agglomerationen (44)	KDL	1	2		
	IND	14		5	1
	PDL	6			
	ADM	12	3		
Stadtregionen (41)	KDL	6			
	IND	10		3	3
	PDL	3		1	3
	ADM	9	2		1
Singuläre Urbanisationszonen (66)	KDL	2	1		
	IND	9	3	6	8
	PDL	9	1	1	1
	ADM	16	7	2	
170 Urbanisationszonen		109	24	19	18

- Die Verlierer werden fast ausnahmslos und in allen Urbanisationstypen von den industriellen Urbanisationszonen (IND und entsprechende Mischtypen) gestellt.
- Von den touristischen Urbanisationszonen der Stadtregionen verliert fast die Hälfte bei beiden Parametern.
- Arbeitsplatzgewinne und Einwohnerverluste sind typisch für die ADM-Urbanisationszonen.
- Die Urbanisationszonen der Urbanisationstypen 3 und 4 schneiden deutlich schlechter ab als die der Typen 1 und 2. Das Verteilungsmuster zeigt erstens die Auswirkungen des industriellen Strukturwandels auf die Alpenstädte. Hier wirkt sich vor allem die Schliessung wichtiger Grossbetriebe aus. Zweitens besteht eine Tendenz zur Polarisierung zwischen metropolisierten und dezentralen Urbanisationszonen. In bevölkerungsarmen Regionen finden Konzentrationsprozesse zugunsten der Kernstädte statt.

2. Wachstum und Rückgang mit Berücksichtigung von Strukturveränderungen

Zur Untersuchung von Zusammenhängen zwischen Entwicklungsverläufen und Strukturwandel werden die 170 Urbanisationszonen in vier Gruppen nach den Veränderungen der Standortquotienten unterteilt. Es werden vier Gruppen von Strukturveränderungen gebildet:

Strukturverstärkung: Mit "Verstärkung" wird das Wachstum der Branche bezeichnet, die den Strukturtyp bestimmt. Im positiven Fall verstärkt sie ihr Gewicht durch absolutes Wachstum. Im negativen Fall gehen die Minderheitsbranchen noch stärker zurück als die Leitbranche, so dass die Leitbranche zur Restgrösse und einem Indikator für Strukturschwäche wird. Je nachdem, ob Wachstums- oder Rückgangsbedingungen vorliegen, äussert sich das positiv als Spezialisierung oder negativ als Monostrukturierung.

Strukturerhaltung: Als Kriterium für Strukturerhaltung gilt die Beibehaltung von Strukturtyp und Standortquotient (Abweichung max. +/- 0,1) der dominierenden Branchengruppe. Dies ist gleichbedeutend mit proportionalem Branchenwachstum oder proportionalem Branchenrückgang. Die Veränderungen erscheinen somit als allgemeines regionales Wachstum (bzw. Rückgang) und sind nicht als die besondere Entwicklung einer Leitbranche zu erkennen.

Strukturabschwächung: Mit Abschwächung ist der überproportionale Rückgang der bisher dominierenden Branche definiert. Auch dies kann durch absoluten oder relativen Rückgang verursacht sein. In beiden Fällen handelt es sich um einen latenten Strukturwandel, der im positiven Fall mit der Gründung neuer Betriebe in anderen Branchen oder im negativen Fall mit dem Rückgang der ehemaligen Leitbranche ohne Kompensation verbunden ist.

Typwechsel: Im positiven Fall geschieht dies durch verstärktes Arbeitsplatzwachstum in neuen Branchen, im negativen Fall durch Rückgang, im Extremfall durch den Zusammenbruch der bisher dominierenden Branche, deren Arbeitsplätze nicht kompensiert werden.

Aus der Verteilung auf die vier Gruppen geht hervor, dass sich in etwa zwei Dritteln der Fälle die auf der Grundlage des Standortquotienten bestimmte Wirtschaftsstruktur nur leicht verändert und es in einem Drittel zu einem Typwechsel kommt. Diese stehen vom Entwicklungsverlauf am besten da. Bei den Urbanisationszonen ohne Veränderung des Strukturtyps do-

minieren die Fälle mit Strukturhaltung, die in der überwiegenden Mehrzahl (in 40 der 57 Fälle) sowohl Arbeitsplatzwachstum als auch Bevölkerungswachstum zeigen. Die zweite wichtige Gruppe (35 Vertreter) bilden die Urbanisationszonen mit Verstärkung ihrer Wirtschaftsstruktur. Es handelt sich zumeist um industrielle Urbanisationszonen, deren industrieller Anteil trotz Rückgang dieser Branchen im Vergleich zu den anderen Urbanisationszonen immer noch deutlich höher ist. Zwei Drittel dieser Gruppe nehmen eine positive Entwicklung, ein Drittel erleidet Verluste. In diesem Fall erleiden parallel zur Deindustrialisierung die anderen Branchen ebenfalls Verluste aufgrund niedrigerer Kaufkraft, geringer werdender Bevölkerung oder generellem Bedeutungsrückgang. Von allen vier Gruppen schneiden die Urbanisationszonen mit Strukturverstärkung relativ am schlechtesten ab (Tab. 34).

Tab. 34: Urbanisationszonen nach Strukturveränderungen 1980-90 (1995).

170 Urbanisationszonen															
Strukturverstärkung (35)				Strukturerhaltung (57)				Strukturabschwächung (19)				Typwechsel (59)			
++	+-	-+	--	++	+-	-+	--	++	+-	-+	--	++	+-	-+	--
20	1	10	4	40	9	5	3	9	6	1	3	40	8	3	8
Nice	Valdobbiadene	Lumezzane	Mariago	Digne-l.-B.	Cossato	St.Jean-d.M.	Borgosesia	Albenga	Sondrio	S.Rerno	Omegna	Briançon	Apt	Maribor	Cuorgne'
Montélimar		Valdagno	Judenbg.	Capennes	Imperia	Darfo B.T.	Savona	Bruneck	Feltre	Finale L.	Loano	Gap	Ivrea	Tolmezzo	Torino
Aix-les-B.		Bruck-Kpf.	Voitsberg	Menton	Lecco	Gemona d.F.	Bled	Meran	Gorizia			Grenoble	Varese	Postojna	Biella
Cluses		Idrija	Jesenice	Valence	Milano	Montfalcone		Deutschlandsberg	Zürich			Voiron	Bozen		Domo-dossola
Rumilly		Kranj		Bonneville	Belluno	Neunkirchen		Interlaken	Langnau			Albertville	Bern		Verbania
Aosta		Nova Gorica		Manosque	Alba			Lugano	St.Moritz			Annecy	Burghdorf		Luino
Busto Ars.		Ravne-P.		Manosque	Como/Ch.	Udine		Einsiedeln				Sallanches	Chur		Leoben
Morbegno		Gorica		Pinerolo	Riva d.G.	Innsbruck		Genève				Thonon-l.-B.			Mürzzuschlag
Brescia		Ravne-P.		Trento	Rovereto	Montreux		Ljubljana				Draguignan			
Arzignano		Skofja Loka		Verona	Verona							Avignon			
Bassano		Velenje		Cividale d.F.	Klagenfurt							Carpentras			
Schio				Villach	Villach							Cavallonn			
Waidhofen				Völkermarkt	St. Pölten							L'Isle s.l.S.			
Vöcklabruck				St. Pölten	Wtr.Neustadt							Cuneo			
Linz				Steyr	Salzburg							Bergamo			
Bad Ischl				Blschofshf.	Zell a. See							Brixen			
Knittelfeld				Graz	Weiz							St. Veit			
Schwaz				Kitzbühel	Wörgl							Spittal a.d.D.			
Bludenz				Dornbirn	Feldkirch							Wolfsberg			
Bregenz				Wien	Altdorf							Feldkirchen			
				Sarnen	Zug							Arnstetten			
				Bulle	Fribourg							Linz			
				Albstätten	Davos							Gmunden			
				Locarno	Monthey							Hartberg			
					Locarno							Kufstein			
												Lienz			
												Winterthur			
												Thun			
												Lucern			
												Schwyz			
												Stans			
												St.Gallen			
												Buchs			
												Beilinzona			
												Bric-Glis			
												Marignay			
												Sion			

Strukturverstärkung: Standortquotient der betreffenden Branchen ist 1990 ≥ 1980+0,1
 Strukturerhaltung: Standortquotient der betreffenden Branchen ist 1990 ≥ (1980-0,1) und 1990 < (1980+0,1)
 Strukturabschwächung: Standortquotient der betreffenden Branchen ist (1990+0,1) < 1980
 Typwechsel: Wechsel des Strukturtyps von 1980 auf 1990
 ++ Arbeitsplatzwachstum 1980-90 und Bevölkerungswachstum 1980-90-95
 +- Arbeitsplatzwachstum 1980-90 und Bevölkerungsrückgang oder Bevölkerungsstagnation 1980-90-95
 -+ Arbeitsplatzrückgang 1980-90 und Bevölkerungswachstum oder gebremster Bevölkerungsrückgang 1980-90-95
 -- Arbeitsplatzrückgang 1980-90 und Bevölkerungsrückgang 1980-90-95

8.5 Fazit

Wirtschaftlicher Strukturwandel

Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel: Obwohl diese Branchen auch in den Alpengemeinden der Urbanisationszonen stark zunehmen, bleiben sie in den Alpen im Vergleich zum gesamten Untersuchungsgebiet unterdurchschnittlich vertreten. Dies gilt auch im Vergleich zwischen den Agglomerationen in den Alpen und den perialpinen Metropolregionen. Die Anzahl spezialisierter Urbanisationszonen mit KDL-Strukturtyp nimmt deshalb in den Alpen sogar ab. Die Alpenstädte können somit einerseits nicht von wertschöpfungsstarken Branchen profitieren und sind andererseits beim Rückgriff auf diese Dienstleistungen auf Angebote der Metropolregionen angewiesen. Zugleich bestätigt sich der Trend der Konzentration dieser Branchen auf wenige spezialisierte Standorte.

Industrielle Branchen: Die Industrie bleibt am Alpenrand trotz teilweise drastischem Rückgang überdurchschnittlich präsent. Die Rückgangsraten sind in den Alpen niedriger als in der perialpinen Zone. Es zeigt sich, dass auf der Ebene des gesamten Alpenbogens der industri-

elle Sektor in seiner Bedeutung vielfach unterschätzt wird. Zum anderen ergibt sich parallel zur Konzentration kommerzieller Dienstleistungen in den Metropolregionen eine Scherenbewegung mit Verlagerung des zweiten Sektors in die peripheren Regionen.

Aus den Strukturtypen der *privaten und touristischen Dienstleistungen* geht hervor:

- Nur eine kleine Zahl von touristischen Gemeinden hat die Schwelle zur Stadt überschritten. Das Hauptgewicht des Tourismus liegt nicht in den Städten, sondern bei den Gemeinden mit weniger als 10'000 Einwohnern.
- Sofern kleinere Städte touristisch bedeutsam sind, haben sie diese Funktion oft zusätzlich zu ihrer Aufgabe als Verwaltungsmittelpunkt eines ländlich-touristischen Umlandes. Daneben gibt es in überraschend grosser Zahl am Alpenrand Städte mit einer Kombination touristischer und industrieller Aktivitäten, vornehmlich in Italien.

Zusätzlich wichtig sind die aus anderen Untersuchungen gewonnenen Aussagen zur Bedeutung des Alpenrandes als Alterswohnsitz. Dies geht aus der Analyse der Wanderungsbewegungen in Frankreich hervor. Der Tourismus in den Städten der Alpen ist zudem nicht mit dem klassischen Städtetourismus vergleichbar.

Die *Öffentliche Dienstleistungen* dominieren bei den Urbanisationszonen der Typen 2 und 4, bei den beiden anderen nicht. UT 2 und 4 repräsentieren ein oberes und ein unteres Niveau öffentlicher Dienste. Die Zahl der ADM-Typen bleibt zwischen 1980 und 1990 gleich, es kommt aber zu Verschiebungen. Die Arbeitsplätze der öffentlichen Dienste und die zentralörtlichen Institutionen wirken damit als Pufferungssystem im wirtschaftlichen Strukturwandel.

Kleine Städte ohne periurbanen Gürtel weisen oft nur ein geringes Bevölkerungswachstum auf, z.T. geht ihre Bevölkerung zurück. Ihre Eigenschaft als Arbeitsplatzzentrum für ihr Umland nimmt dagegen zu. Diese Städte erfüllen Aufgaben als Zentrale Orte auf der Stufe einer vorwiegend ländlich strukturierten Alpenregion. Hierfür sind die vor Ort vorhandenen öffentlichen Dienstleistungen von besonderer Bedeutung, sichtbar am ADM- oder PA-Strukturtyp.

In Beantwortung der Forschungshypothesen 2 und 3 kann deshalb gesagt werden:

1. Die Wirtschaftsstrukturanalyse belegt, dass sich die derzeit wachstums- und wertschöpfungsstärksten Branchen in den Metropolregionen konzentrieren. Die Alpen profitieren nicht entscheidend vom postfordistischen Epochenwechsel. Mögliche Bedeutungsgewinne dürften sich deshalb nur in eng gestecktem Rahmen abspielen.
2. Grosse Teile des Alpenrandes in Deutschland, Frankreich und der Schweiz sind durch Wohn- und Freizeitnutzungen bestimmt. Vor allem in den Zentral- und Ostalpen dominiert jedoch 1990 am Alpenrand noch die industrielle Wirtschaftsstruktur. In einigen Regionen bestehen industrielle und touristische Aktivitäten parallel. Die Tertiarisierung grosser Teile des Alpenrandes aufgrund der Ausdehnung der perialpinen Verdichtungsräume ist damit belegt.
3. Die Verstärkung der Netzwerkfunktion der Alpenstädte geht aus drei Prozessen hervor:
 - a. Der Einbezug des Alpenrandes in perialpine Verdichtungsräume bedeutet eine Beteiligung der Alpenrandstädte an deren europäisch-globaler Entwicklungsperspektive.
 - b. Wo die industriellen Urbanisationszonen bestehen bleiben, führt ihre Weiterentwicklung zur Verringerung der traditionellen Industriezweige und zu einer Verstärkung der stark spezialisierten und global orientierten Branchen. Dadurch verändert sich die Arbeitsplatzstruktur. Für die Städte bedeutet das, dass sie Qualitäten entwickeln müssen, um für Beschäftigte dieser Branchen, die in der Regel von aussen kommen, attraktiv zu sein. Dies gilt entsprechend auch für die Attraktivität für Fremdkapital für bauliche und betriebliche Investitionen.
 - c. Die Urbanisationszonen, die eine hohe Spezialisierung im Tourismus aufweisen, verdanken dies einem internationalen Dienstleistungsangebot und dem Wettbewerb auf einem globalen Tourismusmarkt. Ihre Leitbilder und Investitionsentscheidungen sind auf die Erhaltung dieser und gegebenenfalls der Ausbildung neuer Funktionen ausgerichtet. In beiden Fällen bedeutet dies eine internationale Positionierung als Stadt und damit einen Ausbau der Netzwerkfunktion gegenüber der Funktion als lokales Versorgungszentrum.

9 Funktionale Charakteristik der Alpenstädte anhand von sechs Urbanen Entwicklungstypen

9.1 Abgrenzungskriterien für die Urbanen Entwicklungstypen

Ziel des Kapitels ist es, anhand der massgeblichen Urbanisations- und Strukturwandelprozesse und den zugrundeliegenden theoretischen Überlegungen aus der Kombination von Urbanisations- und Strukturtypen eine überschaubare Zahl von Typen zu konstruieren. Gemäss der in den Forschungshypothesen aus theoretischen Erwägungen formulierten Fragestellung und den Ergebnissen der empirischen Untersuchungen sind

- die Metropolisierung kleinerer Alpenstädte,
- die perialpine Orientierung des Alpenrandes
- die Verstärkung der Netzwerkfunktion eines Teils der Alpenstädte und
- die Beibehaltung einer vorherrschenden Versorgungsfunktion für die übrigen Alpenstädte als massgebliche Prozesse und Funktionen der Städte im Alpenraum bestimmt worden.

Daher sollen die aus Urbanisations- und Strukturtyp synthetisierten Urbanen Entwicklungstypen auf diese vier Entwicklungen zugespitzt werden. Die Vielzahl möglicher Kombinationen aus Urbanisations- und Strukturtyp muss zu diesem Zweck deutlich reduziert werden. Deshalb werden für die Synthesetypen entweder der Urbanisationstyp oder der Strukturtyp als entscheidend gewertet. Dieses Vorgehen rechtfertigt sich durch die unterschiedlichen Problemlagen: In Verdichtungsräumen kann davon ausgegangen werden, dass die wirtschaftlichen Aktivitäten durch einen selbsttragenden Mix von Branchen erbracht werden und der Erfolg von ihrer Vernetzung untereinander abhängig ist. Diese Beziehungen können auf der gewählten Untersuchungsebene nicht untersucht werden. Die Bildung der Strukturtypen zeigt gewisse Muster (KDL-Übervertretung bei den Kernen der Metropolregionen, ADM-Übervertretung bei den Kernen der Agglomerationen). Eine differenziertere Typisierung kann aber für die Verdichtungsräume keine zusätzlichen Informationen mehr liefern. Anders bei den Stadtregionen und singulären Urbanisationszonen: Hier sind die Strukturtypen aussagekräftiger, weil die geringere Grösse und das geringere Branchenspektrum weniger Entwicklungsalternativen zulassen. Sie sind daher auch eher in der Lage, Informationen über die aktuelle Problemlage und die Entwicklungsperspektiven dieser Urbanisationszonen zu geben.

Der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverlauf wird für die Typisierung nicht beigezogen, da davon ausgegangen wird, dass diese Indikatoren keine Festlegung für die künftige Entwicklung bedeuten. Ausgeschlossen werden bei der Typisierung und den anschliessenden Berechnungen die Gebiete ausserhalb der Alpenabgrenzung. Dadurch entfällt eine Diskussion um die Entwicklungsperspektive der Metropolen und der perialpinen Regionalhauptstädte. Analog zu den in den Vorarbeiten für die Alpenregionen erarbeiteten regionalen Entwicklungstypen (BÄTZING UND MITARBEITER, 1993) wurde für die aus räumlicher und wirtschaftlicher Struktur synthetisierten Typen die Bezeichnung *Urbane Entwicklungstypen* gewählt. Der dynamische Aspekt, der durch den Begriff *Entwicklung* repräsentiert wird, bezieht sich auf die Ausdifferenzierung der untersuchten Städte in ihre heutige Position.

Urbane Entwicklungstyp 1: Perialpine Metropolregionen oder Agglomerationen (Alpenanteile)

Zu diesem Entwicklungstyp zählen alle Alpengemeinden des Alpenrandes, die zu perialpinen Metropolregionen oder Agglomerationen gehören (Urbanisationstypen UT 1 und UT 2.1). Während die perialpinen Kerne der Metropolregionen zumeist durch KDL-Strukturtypen und die Kerne der Agglomerationen durch ADM-Typen besetzt sind, dominieren in den Alpenanteilen die Strukturtypen PDL und IND (oder die entsprechenden Mischtypen). In den Urbanisationszonen mit PDL-Typen sind es die mit Wohnen und Freizeit verbundenen Ferien- und

Kureinrichtungen sowie Zweitwohnungen und die entsprechenden Dienstleistungen. Bei den industriellen Urbanisationszonen handelt es sich vor allem um die alten Industriegebiete Italiens und Österreichs. Die Alpentale der perialpinen Verdichtungsräume spiegeln damit das funktionale Gefälle innerhalb der Verdichtungsräume wider. Mit der beschriebenen Arbeitsteilung betrifft die Einbindung des Alpenrandes in die Ökonomien der Verdichtungsräume in besonderer Weise das Flächenmanagement, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und von Verkehrsdienstleistungen (wie z.B. den Bau von Zubringerstrassen, Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Nutzung von Verkehrsflughäfen). Mit ihrer Mischung aus landschaftlichen und urbanen Qualitäten lösen die Alpenstädte des Alpenrandes spezifische Probleme der Agglomerationskerne und verstärken die Standortattraktivität der gesamten Grossregion. Prinzipiell wird auch die Rolle der Städte am Alpenrand aufgewertet. Gleichzeitig behalten die Städte des Alpenrandes die Bedeutung für ein mehr oder weniger ländlich verbliebenes Hinterland, für das sie weiterhin zentralörtliche Funktionen erfüllen.

In ihrer geographischen Position am Alpenrand und ihrer funktionalen Einbindung in verschiedene ausseralpine Wirtschaftsräume sind diese Gebiete von allen Entwicklungstypen am wenigsten auf eine alpenumspannende Zusammenarbeit angewiesen. Die Entwicklungsdynamik am Alpenrand löst daher auf längere Sicht die betreffenden Gebiete aus einer gemeinsamen Interessenlage heraus. Dieser Entwicklungstyp hat in den vergangenen Jahrzehnten das stärkste Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum im Alpenraum gehabt. Mittlerweile gehören zu diesem Urbanen Entwicklungstyp 28,2% der Bevölkerung der urbanisierten Alpengemeinden, das sind 17,4% der gesamten Alpenbevölkerung.

Urbaner Entwicklungstyp 2: Alpenagglomerationen

Zu diesem Entwicklungstyp zählen die Alpengemeinden des Urbanisationstyps UE 2.2. Im Unterschied zu UE 1 sind bei diesem Typ die Kerne der Agglomerationen (Regionalhauptstädte und ihre Urbanisationszonen) enthalten und werden mitberechnet. Die "profilbildenden Kerne" (KRÄTKE, 1999: 71) bilden die Regionalhauptstädte mit ihren Urbanisationszonen. Als Strukturtyp dominiert aufgrund ihrer hochrangigen politischen Steuerungsfunktionen und Hochschuleinrichtungen der ADM-Strukturtyp. Die KDL-Komponente erscheint allenfalls als Mischtyp. Für die randlichen Urbanisationszonen dieser Agglomerationen kommen prinzipiell alle Strukturtypen in Frage.

In vielerlei Hinsicht sind die Alpenagglomerationen mit den perialpinen Agglomerationen vergleichbar: die Kernstädte sind in beiden Fällen Regionalhauptstädte, die an der Spitze der nationalen Städtehierarchien stehen, die in vergleichbarer Grössenordnung international ausgerichtet sind und die ebenso ihre Einzugsgebiete in der Vergangenheit erweitert haben. Am konsequentesten kommt das in Grenoble zum Ausdruck, das eine der grössten Universitäten Europas beherbergt und in der Nuklearforschung und Elektronikindustrie eindeutig international positioniert ist. Ähnliches gilt (auf anderen Gebieten) für Salzburg (Festspiele) oder Innsbruck (Universität). Eine Ausdifferenzierung der Wirtschaftsstruktur zugunsten der Entwicklung des KDL-Typs ist in Form der Mischtypen nur ansatzweise bemerkbar.

Ein Unterschied zu den perialpinen Agglomerationen besteht darin, dass die Alpenagglomerationen etwas kleiner sind als diese und auch ihr verstädtertes Einzugsgebiet weniger gross ist. Der für die Ausweisung als eigenständiger Typ massgebliche Unterschied wird darin gesehen, dass bei den Alpenagglomerationen auch die Agglomerationskerne innerhalb der Alpenabgrenzung liegen. Dadurch ist einerseits das alpine Einzugsgebiet grösser und die Bedürfnisse der Alpentale sind prinzipiell stärker zu gewichten. Zum anderen besteht hier nicht die Möglichkeit, Fehlentwicklungen in der Regionalpolitik auf den Konflikt zwischen endogener Entwicklung und exogenen Einflüssen zu reduzieren, da die betreffenden Städte im Rahmen der jeweiligen Städtesysteme sowohl aus ihrer wirtschaftlichen Stärke heraus wie aufgrund ihres politischen Gewichtes im jeweiligen Nationalstaat prinzipiell zu einer relativ eigenständigen Regionalentwicklung für ein grösseres Einzugsgebiet fähig sind. Aufgrund ihrer Interessenlage müssen sie an einer Stärkung der eigenen Position im Rahmen der europäi-

schen Städtekonkurrenz wie an einer Stärkung ihres Hinterlandes (das ihnen einen Teil der Existenzbegründung liefert) interessiert sein. In den Alpenagglomerationen leben ca. 29,4% der Bevölkerung der urbanisierten Alpengemeinden, das sind 18,1% der Alpenbevölkerung.

Urbaner Entwicklungstyp 3: Industriell-tertiäre Stadtregionen oder Urbanisationszonen

Zur Typisierung der Urbanisationszonen unterhalb der Agglomerationsebene wird die Wirtschaftsstruktur als Unterscheidungskriterium herangezogen. Dies ist deshalb sinnvoll, weil auf dieser Ebene naturräumliche und historisch bedingte Spezialisierungen bestehen, die regionale Besonderheiten repräsentieren und in positiver wie negativer Hinsicht die zukünftigen Perspektiven bestimmen. Viele der Stadtregionen (in Italien auch der singulären Urbanisationszonen) sind industriell spezialisiert. Hinter den industriellen Strukturtypen verbergen sich verschiedene Phänomene industrieller Produktion, die auf statistischem Wege nicht voneinander getrennt werden können:

- kleine, industriell dominierte Talschaften auf der Basis lokaler Produktionssysteme (z.B. Val d'Arve, Lumezzane/Gardone Val Trompia);
- über einen langen Zeitraum aus handwerklicher Produktion in die heutige Form von Grossbetrieben entwickelte traditionelle Montanindustrie (Steiermark);
- in der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts durch phasenweise Zuwanderungsschübe von Industriearbeitern oder Arbeiterbauern gekennzeichnete Industrie (z.B. Domodossola oder französischer Alpenraum).
- Standorte von forschungs- und entwicklungsintensiven Industrien (z.B. Villach).

Die Industrialisierung der Zwischen- und Nachkriegszeit erfolgte häufig unter politischen Gesichtspunkten (Aosta, Bozen) oder nach dem Prinzip "verlängerter Werkbänke". Ein Drittel der industriellen Neugründungen erfolgte zwischen 1945 und 1985 (GEBHARDT, 1990: 241ff.). Diese Industrieanlagen sind inzwischen teilweise bereits wieder stillgelegt.

Die industrielle Struktur hat auch in den 1990er Jahren noch zu grossen Teilen bestanden. Unabhängig vom Typus der industriellen Entwicklung bezeugt das Fortbestehen dieser Industrie eine grosse Anpassungsfähigkeit, so dass wichtige Kriterien, die Claude Courlet (1992) für industrielle Distrikte nennt (Anpassungsfähigkeit und Flexibilität) für die verarbeitende Industrie im Alpenraum (sofern sie bis jetzt besteht) angenommen werden können. Da diese Eigenschaften gerade für die italienische Industrie im Nordosten Italiens beschrieben worden sind (z.B. GARAFOLI, 1992), dort aber nur singuläre Urbanisationszonen bestehen, wurden auch Urbanisationszonen des Urbanisationstyps UT 4 zu diesem Urbanen Entwicklungstyp gerechnet, d.h. es wird nicht zwischen singulärer Urbanisationszone und Stadtregion unterschieden. Es werden deshalb singuläre Urbanisationszonen (UT 4) und Stadtregionen (UT 3.1. oder 3.2) zum Urbanen Entwicklungstyp *Industriell-tertiäre Stadtregionen und Urbanisationszonen* zusammengefasst. Die singulären Stadtregionen werden dazu gerechnet, wenn der IND-Strukturtyp, oder auch die Mischtypen ki, IP/ip- und ia vorliegen. Die Stadtregionen werden dazu gerechnet, wenn die *Mehrzahl* ihrer Urbanisationszonen zum IND-Typ, zum ki-, oder zum IP/ip-Mischtyp gehören. Der Begriff industriell-tertiär verweist dabei darauf, dass der industrielle Strukturwandel auch bei Erhalt der Produktionsstandorte mit einer Ausdifferenzierung der Branchen und einem Wechsel zum tertiären Sektor verbunden ist. In den *Industriell-tertiären Stadtregionen und Urbanisationszonen* leben 18,2% der Bevölkerung der urbanisierten Alpengemeinden, das sind 11,2% der Alpenbevölkerung.

Urbaner Entwicklungstyp 4: Touristisch-tertiäre Stadtregionen

Analog zum UE 3 wurde ein Urbaner Entwicklungstyp ausgewiesen, der Stadtregionen abbilden soll, die mehrheitlich durch Dienstleistungen gekennzeichnet sind. Dieser Entwicklungstyp unterscheidet sich von UE 3 dadurch, dass die industriellen Branchen nicht oder nicht mehr dominieren. Für den touristischen Entwicklungstyp (UE 5) sind diese Stadtregionen jedoch zu gross. Da diese Stadtregionen auf den Alpenrand (bzw. Talbereiche) beschränkt sind, ist ihre wirtschaftliche Ausrichtung nicht vorrangig durch den Alpentourismus

bestimmt. Als Stadtregion am Alpenrand ist ihre Situation anders als die der touristisch spezialisierten Kleinstädte in den Alpen. Ihre Strukturtypen sind zudem weniger homogen. Die Stadtregion Ticino präsentiert beispielsweise drei verschiedene Schwerpunkte in den Urbanisationszonen Lugano, Locarno und Bellinzona. Selbst die Städte der Riviera sind in ihrer wirtschaftlichen Struktur nicht ausschliesslich touristisch. Aufgrund ihrer 'Zwischengrösse' zwischen singulärer Urbanisationszone und Agglomeration mit vornehmlich tertiären Strukturtypen werden diese Einheiten daher gesondert typisiert. Zum Entwicklungstyp *Touristisch-tertiäre Stadtregion* zählen alle Alpengemeinden, die den Urbanisationstyp 3.1 oder 3.2 und mehrheitlich tertiäre Strukturtypen aufweisen. In ihnen leben 9,2% der Bevölkerung der urbanisierten Alpengemeinden, das sind 5,7% der Alpenbevölkerung.

Urbaner Entwicklungstyp 5: Touristische Alpenstädte

Dem UE 5 wurden nur singuläre Urbanisationszonen zugewiesen, und nur Urbanisationszonen mit dem Strukturtyp PDL. Damit sollen typische Tourismusstädte samt Umland abgegrenzt werden, wie sie in den Arbeiten zu den kommunalen und regionalen Entwicklungstypen als zentrendominierte Regionen gekennzeichnet wurden (BÄTZING UND MITARBEITER, 1993). Hierunter fallen die typischen 'alpinen Städte' wie Chamonix, St. Moritz, Kitzbühel. Ferner wurden die Urbanisationszonen dazugenommen, deren Gesundheitswesen eindeutig auf die Bedürfnisse des Kur- und Wellness-Tourismus ausgerichtet ist, die aber in der Statistik wegen ihrer Zuordnung zum Gesundheitswesen als ADM-Typen auftauchen. Hierzu gehören Bad Ischl und Davos. Zu diesem Typ gehören somit die Gemeinden mit ihren (meist kleinen) Urbanisationszonen, die sich aus den Anfängen des Tourismus heraus entwickelt haben, deswegen zumeist schon längere Zeit klar international ausgerichtet sind und die Schwelle zur Stadt überschritten haben, d.h. nicht nur Zeichen partieller oder saisonaler Verstädterung aufweisen, wie sie für grosse Tourismusgemeinden kennzeichnend sind.

Daneben gehören aufgrund ihres PDL-Strukturtyps eine Reihe kleiner Urbanisationszonen zu diesem Entwicklungstyp (wie z.B. Brunico-Bruneck), die sich nur wenig von zentralörtlich profilierten Urbanisationszonen (siehe UE 6) unterscheiden. Dagegen wurden die PA/pa-Mischtypen aufgrund der Überlegung, dass der Anteil touristischer und privater Dienstleistungen in den Alpen generell höher ist als in den perialpinen Gemeinden, nicht mehr diesem Entwicklungstyp zugerechnet. Es zeigt sich, dass mit 18 Vertretern gar nicht so viele Städte zu diesem Typ gehören, wie man vielleicht erwarten würde. Wegen der geringen Einwohnerzahl ihrer Kernstädte und der topographischen Lage im Alpeninneren mit geringerer Bevölkerungszahl repräsentieren die Gemeinden mit *touristischer Urbanisierung* nur 4,7% der Bevölkerung der urbanisierten Alpengemeinden, das sind 2,9% der Alpenbevölkerung insgesamt.

Urbaner Entwicklungstyp 6: Alpenstädte mit vorwiegender Versorgungsfunktion

Der UE 6 umfasst die singulären Urbanisationszonen mit den Strukturtypen *ADM*, *PA/pa*, *ohne Spezialisierung* sowie in bestimmten Fällen *ia* (wenn vorher ein IND-Strukturtyp bestand). Damit sollen nicht Urbanisationszonen erfasst werden, 'die nichts anderes haben', sondern Urbanisationszonen, die durch die Dominanz ihrer Versorgungsdienstleistungen vornehmlich Aufgaben für ein mehr oder weniger grosses Hinterland erbringen und aufgrund ihrer Strukturtypen vermutlich ein geringeres Mass an wirtschaftlichen Aussenbeziehungen unterhalten als die Urbanisationszonen der anderen Entwicklungstypen. Es handelt sich um die Urbanisationszonen, die vor allem in ein Städtesystem auf Kantons- oder Bundesländerebene eingebunden sind. Mit den Kernstädten dieses Entwicklungstyps verbindet sich am ehesten das Bild der Alpenstadt, die für das Umland vor allem zentralörtliche Funktionen ausübt. Aufgrund der vielen Mischtypen ist bei diesem Typ die Anzahl beträchtlich. Trotz der zumeist geringen Ausdehnung liegt der Anteil der Bevölkerung mit 10,2 (6,3% der Gesamtalpenbevölkerung) am urbanisierten Alpenraum noch über dem Anteil von UE 4. Berücksichtigt werden muss die Bandbreite unterschiedlicher Situationen, die von Langnau i.E. (mit knapp 10'000 Einwohnern) bis zu Aosta (als Hauptort einer autonomen Provinz und damit Akteur auf der nationalen politischen Ebene) reicht.

Karte 11:

Urbane Entwicklungstypen in den Alpen

Types urbaines de développement dans les Alpes

Tipi di sviluppo urbano nelle Alpi

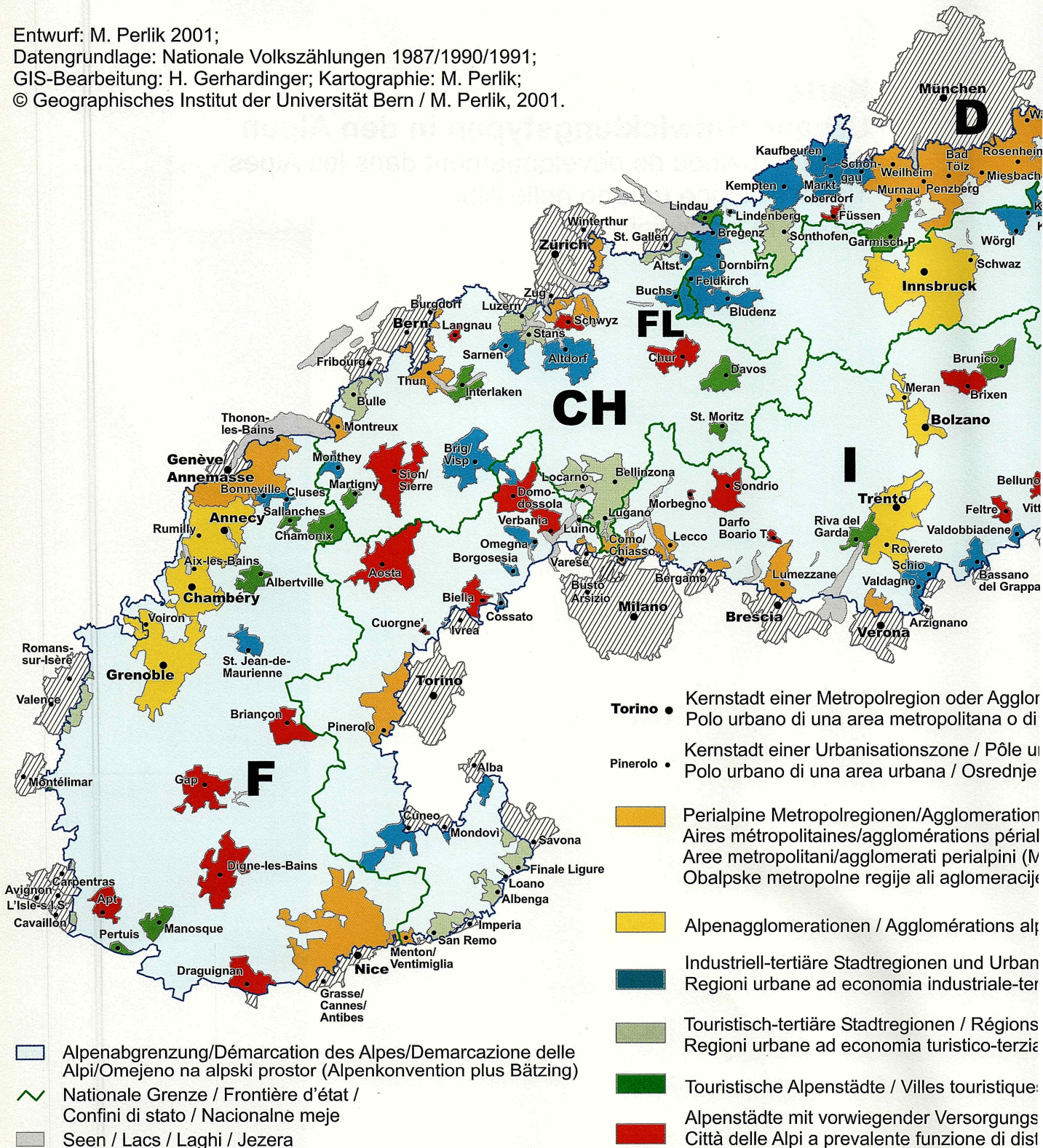
Urbani razvojni tipi v Alpah

Entwurf: M. Perlik 2001;

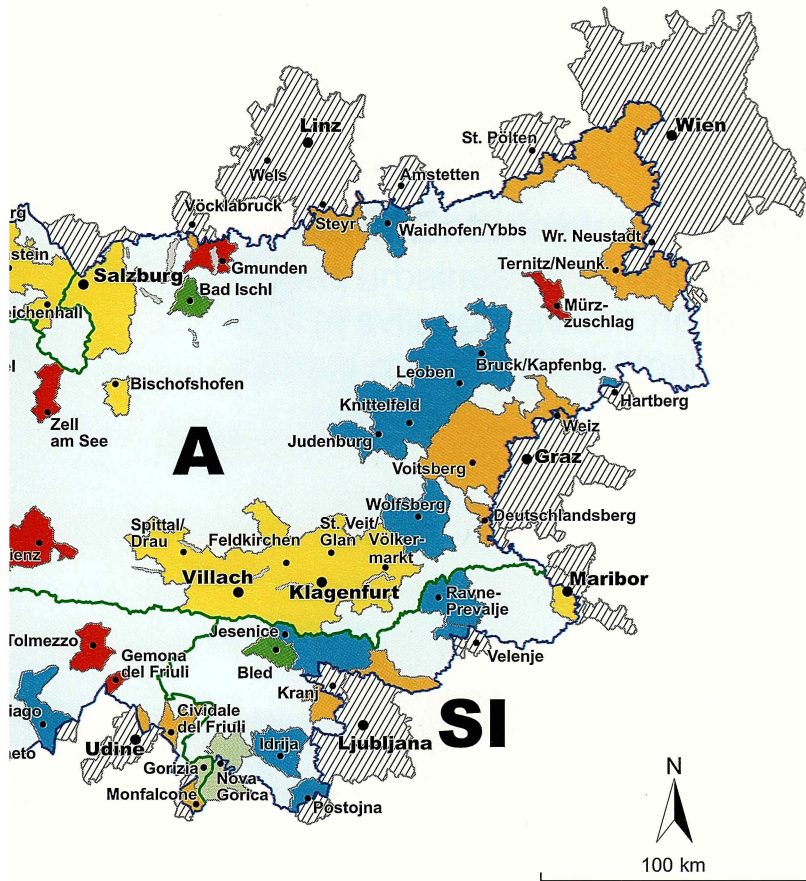
Datengrundlage: Nationale Volkszählungen 1987/1990/1991;

GIS-Bearbeitung: H. Gerhardinger; Kartographie: M. Perlik;

© Geographisches Institut der Universität Bern / M. Perlik, 2001.



Manfred Perlik (2001): Alpenstädte - Zwischen
Metropolisation und neuer Eigenständigkeit.
Geographica Bernensia P38.



den Alpen
uns ter
Alpes

on / Pôle urbain d'une aire métropolitaine ou d'une agglomération /
glomerato / Osrednje mesto neke metropolne regije ali aglomeracije

d'une aire urbaine
nekega območja urbanizacije

Alpenanteile) /
(Bordure des Alpes) /
e delle Alpi) /
iki del)

' Agglomerati alpini / Alpske aglomeracije

iszonen / Régions urbaines ayant une économie industrielle-tertiaire /
e aree urbane/Industrijsko terciarna mestna ali urbanizacijska območja

nes ayant une économie touristique-tertiaire /
uristično terciarna mestna območja

e urbane ad economia turistica / Turistična alpska mesta

on / Chefs-lieux ayant une fonction dominante de distribution /
one /Alpska mesta s pretežno oskrbovalno funkcijo

Tab. 35: Bildung der Urbanen Entwicklungstypen.

	Urbaner Entwicklungstyp (UE)	Urbanisationstyp (UT)	Strukturtyp (ST)
1	Perialpine Metropolregion oder Agglomeration (Alpenanteil)	Metropolregion (UT 1) oder Agglomeration mit perialpiner Kernstadt (UT 2.2)	Unabhängig vom Strukturtyp
2	Alpenagglomeration	Agglomeration mit Alpen-Kernstadt (UT 2.1)	Unabhängig vom Strukturtyp
3	Industriell-tertiäre Stadtregion oder Urbanisationszone	Stadtregion (UT 3) oder Singuläre Urbanisationszone (UT 4)	Industrieller Strukturtyp (spezialisiert oder als ki-, IP-, ip-Mischtyp), entweder allein (UT 4) oder mehrheitlich (UT 3). IA/ia-Mischtyp, wenn 1980 ein anderer, nichtindustrieller Typ bestand; KDL-Typ, wenn 1980 ein IND-Typ oder ki-Mischtyp bestand.
4	Touristisch-tertiäre Stadtregion	Stadtregion (UT 3)	Mehrheitlich nichtindustrielle Strukturtypen
5	Touristische Alpenstadt	Singuläre Urbanisationszone (UT 4)	Ausschliesslich PDL-Typ
6	Alpenstadt mit vorwiegender Versorgungsfunktion	Singuläre Urbanisationszone (UT 4)	ADM-Typ, PA/pa-, os-Mischtyp; ia-Mischtyp, in den Fällen, wo 1980 ein IND-Typ bestand

9.2 Die Bedeutung der Urbanen Entwicklungstypen für die Alpen und ihre Veränderungen zwischen 1980 und 1990

Tab. 36 zeigt das anteilmässige Gewicht der einzelnen Urbanen Entwicklungstypen an der Gesamtbevölkerung und den Arbeitsplätzen innerhalb der Alpenabgrenzung. An der anteilmässigen Verteilung zeigt sich die dominierende Stellung, die die lediglich acht Alpenagglomerationen und die sechs perialpinen Metropolregionen/Agglomerationen für den Alpenbogen haben. Weiter lassen sich folgende Aussagen ableiten:

- Am Alpenrand (UE 1) ist 1990 der Anteil der Einwohner (27,9%) deutlich höher als der Anteil der Arbeitsplätze (21,1%). Allerdings steigt zwischen 1980 und 1990 die Arbeitsplatzzahl mit 9,3% stärker als die Einwohnerzahl (8,0%). Sichtbar wird dadurch die besondere Bedeutung des Alpenrandes als Wohnort. Zugleich bestätigt sich die Tendenz, dass in Verdichtungsräumen eine Diffusion der Arbeitsplätze in die Nebenzentren erfolgt.
- In den Alpenagglomerationen (UE 2) ist die Ausgangslage umgekehrt, der Anteil der Arbeitsplätze ist höher als der Anteil der Einwohner. Die Differenz verstärkt sich zwischen 1980 und 1990 noch. Das relative Übergewicht der Arbeitsplätze in den Alpenagglomerationen ist ein Indiz dafür, dass mit den Urbanisationszonen das Ausmass der Periurbanisation in den Alpen eher noch unterschätzt wird. Die aktuelle Bedeutung der Alpenagglomerationen als Arbeitsplatzzentren gibt zugleich einen Hinweis auf mögliche Agglomerationsvorteile im Hinblick auf künftiges Wachstum.
- Die industriell-tertiären Typen (UE 3) verlieren anteilmässig stärker bei den Arbeitsplätzen als bei der Bevölkerung. Dieser Typ repräsentiert Regionen der Alpen, die sich in einer Umbruchsituation befinden. Dabei verlieren sie ihre Bedeutung als Standort grosser Betriebsstätten sowie anteilmässig an der Gesamtzahl der Arbeitsplätze. Dagegen können sie mehrheitlich ihr demographisches Gewicht halten, so dass prinzipiell für diese Urbanisationszonen Entwicklungsperspektiven erhalten bleiben.
- Der umgekehrte Fall – absoluter Bevölkerungsrückgang und absolutes Arbeitsplatzwachstum in den 1980er Jahren – liegt bei den touristisch-tertiären Stadtregionen (UE 4) vor. Anteilmässig verlieren sie bei beiden Parametern. Die Zusammensetzung der Vertreter dieses Typs ist sehr heterogen. Zudem spielt die konkrete regionale Situation bei diesem Entwicklungstyp eine grössere Rolle als bei den anderen Typen. Dadurch ist keine einheitliche Entwicklung erkennbar.
- Die Entwicklungstypen des Typs UE 5 spielen trotz hoher Wachstumsraten bei den Einwohnern und Arbeitsplätzen anteilmässig keine Rolle. Dies liegt daran, dass es sich bei diesem Typ um die Städte in den höheren Lagen der Alpen handelt, die keinen oder nur einen kleinen periurbanen Gürtel ausgebildet haben und deren Einzugsgebiet dünnbe-

siedelt ist. Die Zahlen geben jedoch nur die ständige Wohnbevölkerung wieder. Durch die touristische Funktion dieser Städte sind städtische Infrastruktur, Transportkapazität und Konsumangebot für eine grössere Bevölkerungszahl ausgelegt, als es dem unmittelbaren Einzugsgebiet entspricht. Eine anteilmässige Zunahme dieses Typs ist denkbar aufgrund der grösseren Dynamik, die die Vertreter dieses Typs in der Regel haben, aufgrund eines Typwechsels anderer Urbanisationszonen zu diesem Typ und durch Erreichens der Stadtgrösse von grossen touristischen Gemeinden.

- Die Vertreter des Typs UE 6 verlieren anteilmässig an Einwohnern, halten aber ihren Arbeitsplatzanteil. Aus ihrer Struktur und der Entwicklung 1980-1990 ergibt sich, dass sie in ihrer Entwicklung weniger dynamisch sind als die Vertreter von UE 5. Sie dürften in ihrem Anteil weiter zurückgehen oder diesen Anteil aufgrund regionaler bzw. nationaler Ausgleichsziele allenfalls knapp behaupten. Darüberhinaus lassen sich nur wenige Aussagen machen, da die Vertreter dieses Typs sehr unterschiedlich zusammengesetzt sind und in stärkerem Masse Typwechsel stattfinden.

Tab. 23: Urbane Entwicklungstypen, Einwohner und Arbeitsplätze mit Berücksichtigung des Typwechsels* (Teilgebiet B).

Urbane Entwicklungstypen		Urbanisationszonen		Einwohner						Arbeitsplätze (ohne Deutschland)								
		Anzahl		Anzahl						Anteile**								
		1980	1990	1960 [Tsd.]	1970 [Tsd.]	1980 [Tsd.]	1990 [Tsd.]	1995 [Tsd.]	1960 [%]	1970 [%]	1980 [%]	1990 [%]	1995 [%]	1980 [Tsd.]	1990 [Tsd.]	1980 [%]	1990 [%]	
1	Perialpine Metropolregionen/Agglomerationen (Alpenanteile)	46	46	1'715	1'953	2'174	2'347	2'450	a)	26,8	26,8	27,3	27,9	28,2	582	636	20,9	21,1
									b)	15,1	15,9	16,7	17,2	17,4				
2	Alpenagglomerationen	23	23	1'821	2'111	2'359	2'487	2'566	a)	28,4	28,9	29,6	29,6	29,5	922	1'008	33,1	33,4
									b)	16,1	17,2	18,1	18,2	18,2				
3	Industriell-tertiäre Stadtregionen oder Urbanisationszonen	42	47	1'221	1'364	1'441	1'541	1'585	a)	19,1	18,7	18,1	18,3	18,2	505	529	18,1	17,5
									b)	10,8	11,1	11,0	11,3	11,2				
4	Touristisch-tertiäre Stadtregionen	23	21	648	758	787	773	802	a)	10,1	10,4	9,9	9,2	9,2	359	376	12,9	12,5
									b)	5,7	6,2	6,0	5,7	5,7				
5	Touristische Alpenstädte	17	18	298	335	359	400	412	a)	4,7	4,6	4,5	4,8	4,7	88	111	3,2	3,7
									b)	2,6	2,7	2,8	2,9	2,9				
6	Alpenstädte mit vorwiegender Versorgungsfunktion	32	28	697	777	843	865	882	a)	10,9	10,7	10,6	10,3	10,2	327	359	11,7	11,9
									b)	6,2	6,3	6,5	6,3	6,3				
B	Alpen, urbanisierte Zone	183	183	6'400	7'298	7'963	8'412	8'697	a)	100	100	100	100	100	2'784	3'019	100	100
									b)	56,5	59,4	61,1	61,7	61,6				
D	Alpen, ländliche Zone			4'922	4'991	5'078	5'229	5'411	a)	0	0	0	0	0				
									b)	43,5	40,6	38,9	38,3	38,4				
E Alpen, gesamt				11'322	12'289	13'041	13'641	14'108		100	100	100	100	100				

* Die Zeitschnitte 1960, 1970 und 1980 beziehen sich auf den Urbanen Entwicklungstyp 1980 (konstituiert durch die Betriebszählungsdaten 1980), die Zeitschnitte 1990 und 1995 auf den Urbanen Entwicklungstyp 1990 (Betriebszählung 1990).

** Anteile bezogen auf: a) den urbanisierten Alpenraum; b) den gesamten Alpenraum.

*** Anteile bezogen auf den urbanisierten Alpenraum ohne Deutschland.

9.3 Fazit

Ziel war es, die analytisch erarbeiteten Urbanisations- und Strukturtypen zusammenzuführen und eine reduzierte Zahl Urbaner Entwicklungstypen als Instrument zur Beurteilung der Rolle der Städte für die Regionalentwicklung im Alpenraum zu synthetisieren. Urbanisations- und Strukturtypen wurden dabei nach folgenden Überlegungen unterschiedlich gewichtet:

- Am Alpenrand sind die Beziehungen zwischen perialpinen Verdichtungsräumen und den

Städten des Alpenrandes, die in ihr Kräftefeld geraten, von primärer Bedeutung. Sie sind deshalb das entscheidende Typisierungskriterium. Der grössenmässige Unterschied zwischen Metropolregion und Agglomeration wird ausser acht gelassen (UE 1).

- Die gleichen Prozesse laufen auch innerhalb der Alpengrenzen ab. Hier sind es die Regionalhauptstädte selber, die diese Entwicklung massgeblich steuern (UE 2).
- Bei den nichtmetropolisierten Urbanisationszonen ist die wirtschaftliche Spezialisierung das wichtigere Kriterium, um deren Rolle und die Perspektive zu charakterisieren. Unter dieser Prämisse wurden industrielle (UE 3) und touristische Spezialisierung (UE 5) sowie ein Überwiegen der zentralörtlichen Versorgungsfunktion (UE 6) ausgewiesen.
- Ein sechster Typ (UE 4) umfasst Stadtregionen, die eine vorwiegend tertiarisierte Wirtschaftsstruktur aufweisen, die aufgrund ihrer Grösse, topographischen Lage und urbanen Ausstattung aber nicht vorwiegend oder ausschliesslich touristisch ausgerichtet sind.

Die Forschungshypothesen 3a/b thematisieren das Verhältnis zwischen Innen- und Aussenorientierung der Alpenstädte. Es wird darin davon ausgegangen, dass sich auch in den Alpen die lokale Zentrenfunktion der Städte auflöst, die Versorgungsaufgaben jedoch weiterhin einen erheblichen Teil der Aufgaben der Alpenstädte ausmachen. Die Forschungshypothesen werden durch die Urbanen Entwicklungstypen in folgender Weise gestützt:

- Bei den UE 1 dominiert die Netzwerkfunktion auf europäisch-globaler Ebene. Die darin einbezogenen Urbanisationszonen des Alpenrandes werden für diese Aufgabe funktionalisiert und werden dadurch an der internationalen Ausrichtung mitbeteiligt. Gleichzeitig üben sie als Scharnierstädte weiterhin Aufgaben für ihr eigenes Hinterland aus. Diese Funktionen gelten auch für die Urbanisationszonen des Typs UE 2.
- Die UE 3, 4 und 5 sind vor allem über ihre Leitbranchen in internationale Netzwerke integriert, selbst wenn sie relativ klein sind. Diese Integration ist unterschiedlich stark und hängt von der jeweiligen Leitbranche und deren Bedürfnissen ab. Auch bei starker internationaler Einbindung fallen die Aufgaben lokal-regionaler Versorgung nicht weg, sie sind im Gegenteil in vielerlei Hinsicht notwendig für die regionale Standortattraktivität.
- UE 6 definiert sich vor allem über die Dominanz öffentlicher Einrichtungen und Verwaltungstätigkeiten. Die Netzwerkfunktion ist gegenüber der Versorgungsfunktion untervertreten. Die überregionale Ausrichtung ist als schwach anzunehmen. Wie die Verschiebungen der Strukturtypen zeigen, ist dieses Verhältnis aber zeitlich und strukturwandelbedingnt variabel.

Aufgrund des demographischen Gewichts und der funktionalen Bedeutung ergibt sich eine Zweiteilung in die metropolisierten (UE 1 und 2) und in die dezentralen Typen (UE 3 bis 6). Beide Gruppen sind in Ausgangssituation und Perspektiven höchst unterschiedlich: Die metropolisierten Typen erfahren eine beschleunigte Integration in das europäische Städtesystem. Den dezentralisierten Typen verbleiben die Aufgaben im Rahmen einer flächenhaften Besiedelung und ausführende Aufgaben im Rahmen der globalen Arbeitsteilung. Sie stehen in der Bedeutungshierarchie derzeit an untergeordneter Stelle, besitzen jedoch Aufwertungspotentiale. Die Urbanen Entwicklungstypen begründen damit eine neue, an den Städten orientierte Regionalisierung des Alpenraumes. Diese Regionalisierung stellt neben das bisher in den Alpen dominierende Gegensatzpaar Stadt/Land eine Zweiteilung der Städtehierarchie. Es muss daher nach Wegen gesucht werden, um Interessengegensätze zu begrenzen, wenn die Städte künftig ihre Aufgabe für sich selbst und ihr Umland wahrnehmen sollen.

10 Überprüfung der Typisierung an acht Beispielen

Begleitend zur Datenauswertung wurden in acht Alpenstädten zusätzliche qualitative Untersuchungen durchgeführt, um die Ergebnisse der Datenauswertung und der Typisierungen zu bestätigen. Dies geschah durch Fachgespräche mit Kommunalpolitikern, Fachbeamten, örtlichen Wirtschaftsvertretern und Vertretern kultureller Institutionen, die in ihrer Eigenschaft als lokale Akteure und Entscheidungsträger befragt wurden. Ziel der Gespräche war dabei in erster Linie, ein möglichst kohärentes Bild von den massgeblichen lokalen Problemen der betreffenden Alpenstadt und ihrem Umland zu erhalten und einen Eindruck vom Selbstverständnis ihrer Akteure zu gewinnen.

Die Auswahl der Vertreter erfolgte aus einem bewusst breiten Spektrum, wobei Verankerung vor Ort und Kenntnis der kommunalen Situation das Hauptkriterium der Auswahl bildeten. In den meisten Fällen wurde die Vertreter von lokalen Gewährspersonen vorgeschlagen. Die Fragen orientierten sich an den von den Gesprächspartnern und -partnerinnen vertretenen Sachkompetenzen in ihrem lokalen Kontext. Die zunächst angestrebte Fokussierung liess sich dabei nicht immer durchhalten. Durch die Anzahl der Gesprächspartner war es allerdings möglich, die gleiche Problematik von verschiedenen Blickwinkeln zu beleuchten und Gesprächsteilnehmer mit Aussagen aus vorherigen Interviews zu konfrontieren. Die Gespräche wurden in der Regel digital aufgenommen, jedoch nicht transkribiert. Ihre Auswertung erfolgte vorrangig danach, die vorgenommenen Typisierungen zu bestätigen bzw. zu modifizieren und Veränderungen im Verhältnis zwischen der Versorgungs- und der Netzwerkfunktion der Städte herauszuarbeiten.

Tab. 37: Auflistung der ausgewählten Beispielstädte.

Stadt	Lage		Urbanisationstyp (Metropolisierung oder dezentrale Urbanisierung)		Strukturtyp	Urbane Entwicklungstyp	Veränderungs- dynamik
	Land	Region	Typ	Form			
Bad Reichenhall	D	Alpenrand	M	Agglomeration (Einzugsgebiet)	Touristisch (PDL)	Alpenagglomeration	Touristischer Strukturwandel
Gap*	F	Inneralpin	d	Singuläre Urbanisationszone	Öffentliche Dienste + touristisch (PA)	Alpenstadt mit vorwiegender Versorgungsfunktion	Starkes Bevölkerungswachstum
Domodossola	I	Alpenrand	d	Singuläre Urbanisationszone	Industriell + öffentliche Dienste (ia)	Alpenstadt mit vorwiegender Versorgungsfunktion	Industrieller Strukturwandel
Brixen	I	Inneralpin	d	Singuläre Urbanisationszone	Öffentliche Dienste (ADM)	Alpenstadt mit vorwiegender Versorgungsfunktion	Verstärkung der regionalen Position
Villach	A	Inneralpin	M	Agglomeration (Zentrum)	Industriell + touristisch (ip)	Alpenagglomeration	Internationale Netzwerkfunktion
Bruck und Kapfenberg	A	Inneralpin	d	Stadtregion von regionaler Bedeutung	Industriell (IND)	Industriell-tertiäre Stadtregion oder Urbanisationszone	Industrieller Strukturwandel
Innsbruck	A	Inneralpin	M	Agglomeration (Zentrum)	Öffentliche Dienste (ADM)	Alpenagglomeration	Internationale Netzwerkfunktion
Thun	CH	Alpenrand	M	Agglomeration (Einzugsgebiet)	Industriell + öffentliche Dienste (ia)	Perialpine Metropolregion oder Agglomeration (Alpenanteil)	Industrieller Strukturwandel
Brig und Visp	CH	Inneralpin	d	Singuläre Urbanisationszone	Industriell + touristisch (ip)	Industriell-tertiäre Stadtregion oder Urbanisationszone	Verstärkung der regionalen Position

* Gespräche im Juni 2001 nach Fertigstellung der Fallstudien.

Bei der Auswahl der Städte war von Anfang an ein Schwergewicht auf Österreich gelegt worden, weil sich dort (im Unterschied zur Schweiz) die grössten Städte innerhalb des Alpenbogens befinden und auch das funktionale Spektrum von Alpenstädten abgedeckt wird. Die Auswahl von Villach lag nahe, nachdem die Stadt 1996 beschlossen hatte, die städtische Seite der Alpen mit dem Projekt 'Alpenstadt des Jahres' national und international herauszu-

stellen. Aus der wissenschaftlichen Begleitung dieses Projektes ergab sich die Möglichkeit zur Erhebung der für die Fallstudie notwendigen Informationen. Dementsprechend beruhen die Aussagen zu Villach grösstenteils nicht auf formalen Interviews sondern entsprechen der Methode der teilnehmenden Beobachtung während zehn Aufenthalten in Villach innerhalb von 18 Monaten.

Bei der Vorauswahl der Städte bestand zudem die Absicht, je zwei Beispielstädte für vier Entwicklungstypen auszuwählen. Mit der Veränderung des Typenkonzepts im Verlauf der Arbeit und aufgrund technisch-praktischer Erwägungen musste dieser Anspruch etwas relativiert werden. Die letztlich getroffene Auswahl gibt jedoch das Spektrum der in der Datenanalyse identifizierten Alpenstädte weitgehend wieder: Es sind sowohl Städte enthalten, die Teil von Agglomerationen sind als auch Kernstädte von singulären Urbanisationszonen. Bezüglich der wirtschaftlichen Struktur verteilt sich das Spektrum auf industrielle und touristische Städte im Aufschwung oder Niedergang. Die Beispielstädte liegen in Deutschland (1), Italien (2), Österreich (3) und der Schweiz (2). Da die Urbanisierung der französischen Alpen relativ gut dokumentiert ist, wurde kein französisches Fallbeispiel eingeplant. Kurz vor der redaktionellen Fertigstellung dieser Arbeit ergab sich jedoch noch die Gelegenheit zu sechs ausführlichen Gesprächen mit Vertretern der Stadt Gap (Département Hautes-Alpes) im Rahmen der Verleihung des Prädikats der 'Alpenstadt des Jahres' für 2002. Dabei konnten die im Rahmen der Arbeit vorgenommenen Typisierungen bestätigt werden; eine ausführliche Vorstellung der Stadt war an dieser Stelle aber nicht mehr möglich. Slowenische Städte wurden nicht einbezogen, da hiermit eine Überlagerung des Themas mit den Transformationsprozessen in Ostmitteleuropa verbunden gewesen wäre.

Für die Auswertung wurde ein einheitliches Schema zugrundegelegt. Der Beschreibung der acht Städte wird ein Datenblock mit den für die gesamte Arbeit massgeblichen Parametern vorangestellt. Diese Daten dienen der Einordnung der Städte in den Gesamtkontext. Sie werden an dieser Stelle jedoch nicht weiter kommentiert. Es erfolgt dann eine Charakterisierung der lokalen Besonderheiten, die sich auf die von der Interviewpartnern subjektiv am stärksten wahrgenommenen Probleme und Potentiale stützt (1.). Anschliessend wird eine zutreffende oder abweichende Entwicklung gegenüber den in den Forschungshypothesen postulierten und aus der Datenanalyse interpretierten massgeblichen Entwicklungen (Metropolisierung und Verstärkung der Netzwerkfunktion) konstatiert (2.). Sofern für die vorgenommene Typisierung Entscheidungsspielräume bestanden, wird dies kurz begründet (3.). Es erfolgt anschliessend eine Darstellung der Position der Stadt in der regionalen oder überregionalen Städtehierarchie (4.). Abschliessend werden mögliche konkrete Entwicklungspfade mit Hilfe von Kurzscenarien illustriert (5.).

Den Interviewpartnern und -partnerinnen, die zu dieser Konkretisierung der vorrangig statistisch erarbeiteten Alpenstädtethematik beigetragen haben, sei an dieser Stelle für die aufgewendete Zeit nochmals gedankt. Namen und Angaben zu den Funktionen finden sich im Anhang.

10.1 Bad Reichenhall (Oberbayern/Deutschland)

Urbanisationszone Bad Reichenhall						
Periurbane Gemeinden (7)		Ainring, Anger, Bayerisch Gmain, Freilassing, Piding, Saaldorf, Schneizlreuth				
Einwohner	1950	1960	1970	1980	1990	1995
Bad Reichenhall	16'814	17'654	17'345	17'949	16'745	16'616
Periurbane Gemeinden	25'378	26'276	31'327	35'441	39'497	42'960
			Arbeitsplätze 1987			
			Bad Reichenhall		Periurbane Gemeinden	
Bergbau & Energie			346		140	
Verarbeitende Industrie			855		4'361	
Baugewerbe			1'214		1'524	
Transport & Kommunikation			387		863	
Einzelhandel			1'403		1'817	
Grosshandel			206		909	
Kommerzielle Dienstleistungen			860		947	
Beherbergung und private Dienstleistungen			1'897		1'768	
Verwaltung, Gesundheits-, Bildungswesen			2'268		1'776	
Summe Arbeitsplätze			9'436		14'105	
Auspendlerquote aus Reichenhall in Urbanisationszone Salzburg: nicht erfasst						
Höhenlage Bad Reichenhall: 472 m		Fläche Bad Reichenhall: 39,4 km ²		Fläche der Urbanisationszone: 298,8 km ²		
Urbanisationstyp	2.1	Zugehörigkeit zur Agglomeration Salzburg aufgrund der funktionalen Verflechtung im Grenzbereich Deutschland – Österreich und aufgrund der Aussagen des Landesentwicklungsplans Bayerns (BSLU, 1994).				
Strukturtyp 1990	PDL					
Urbane Entwicklungstyp	1					

1. Beschreibung der lokalen Besonderheiten

Bad Reichenhall ist Kreisstadt für einen ländlich-touristischen Gebietsteil (der zu den Alpen im morphologischen Sinn zu zählen ist) und einem an den Verkehrsachsen in Grenznähe liegenden periurbanen Gebietsteil im Einzugsgebiet von Salzburg. Im Mittelalter gewann die Stadt neben ihrer zentralörtlichen Bedeutung als lokaler Marktort überregionale Bedeutung infolge des Salzhandels. Sie war mit Stadtmauern befestigt, was ihre historische Bedeutung dokumentiert. In der zweiten Hälfte des 20. Jh. wurde mit dem von den Sozialversicherungen bezahlten Kurwesen eine Funktion auf der Ebene nationaler Arbeitsteilung unter den Spielregeln des öffentlichen Dienstes erbracht. Infolge der Änderungen im Sozialversicherungswesen verlor diese Aufgabe innerhalb von wenigen Jahren an Bedeutung. Das Kurwesen als Leitbranche hatte eine Ausrichtung auf eine ältere Klientel zur Folge. Eine Neuausrichtung auf Selbstzahler setzt eine wohlhabendere und etwas jüngere Klientel voraus, was mit dem bestehenden Image und dem zur Zeit vorhandenen know how nicht zusammenpasst. Die verschiedenen Akteurguppen (Gesundheitswesen, Liegenschaftsbesitzer, Einzelhändler und Industrielle) haben in dieser Situation noch nicht zu einem gemeinsamen Vorgehen gefunden. Allgemein wird das hohe Mietniveau für Geschäftsräume beklagt, das sich an den Umsatzzahlen zur Blütezeit des Kurwesens orientiert und zu einer Häufung der Geschäftsaufgaben geführt hat. Entsprechend hoch sind die Leerstände über einen längeren Zeitraum und Umnutzungen ehemaliger Einzelhandelsflächen.

Zur Zeit besteht noch ein erstaunlich vielfältiger Branchen-Mix innerhalb des Einzelhandels

mit relativ wenig überregionalen Kettenbetrieben, während die Liegenschaften sich zu einem grossen Teil in den Händen externer Investoren befinden. Die Vielfalt der nicht kettengebundenen Einzelhandelsbetriebe und ein kohärentes Erscheinungsbild der Innenstadt im Stil der 1950/60er Jahre (Funktionsmischung, Gebäudeproportionen, Leuchtreklamen) stellen an sich Trümpfe im Bemühen um Ortsspezifität dar. Durch das Bodenpreisniveau bei sinkendem Umsatz, einer fehlenden Anpassung der angebotenen Produktpalette und einem Fehlen kommunaler Lenkungsmaßnahmen zum Schutz des bestehenden Branchen-Mixes ist die touristisch und denkmalpflegerisch interessante Ensemble-Wirkung mittelfristig gefährdet.

Neben den Leerständen von Geschäftsflächen stellt die unterschiedlich wahrgenommene Verkehrsproblematik subjektiv das Hauptproblem in Bad Reichenhall dar und ist die Ursache von Konflikten zwischen verschiedenen Interessengruppen. Auf der einen Seite wird das restriktive Verkehrsregime in der Innenstadt direkt als Ursache der Probleme im Einzelhandel angesehen und aus der Benachteiligung des Einzelhandels gegenüber grossen Fachmärkten in Autobahnnähe eine mangelnde Konkurrenzfähigkeit der Stadt insgesamt abgeleitet. Dabei wird der objektive Bedeutungsverlust der klassischen Versorgungsaufgaben, der durch die räumliche Nähe zur Agglomeration Salzburg eingetreten ist, und der über kurz oder lang eine Aufgabenverschiebung bewirkt, übersehen. Auf der anderen Seite wird der überregionale Durchgangsverkehr als hohe Belastung und Beeinträchtigung der städtischen Qualitäten empfunden und Konsequenzen gefordert. Auch dieser Verkehr steht im Zusammenhang mit der weiträumigen Ausstrahlung der Agglomeration Salzburg (Pendler- und Lieferverkehr aus Österreich nach Salzburg als Ausweichroute).

2. Bestätigung der Forschungshypothesen

Metropolisierung

Die Agglomeration Salzburg, deren Kernstadt innerhalb der Alpenabgrenzung liegt, hat sich in den vergangenen Jahrzehnten aus dem Alpenraum vor allem in Richtung Flachland ausgedehnt. An der deutsch-österreichischen Grenze sind periurbane Strukturen entstanden mit einer Ansiedlung von grossflächigen Einkaufsmärkten, die einen beträchtlichen Kaufkraftabfluss aus den Städten zur Folge haben. Aufgrund der Grenzsituation hat sich Bad Reichenhall bislang nicht als Wohnort im Grünen für in Salzburg Beschäftigte entwickelt; zudem bestand bis vor kurzem erheblicher Wohnungsmangel aufgrund der Auslastung des Kurwesens und einer weitgehend kompakten Siedlungsentwicklung. Im Rahmen des Salzburger Städtetourismus besitzt Bad Reichenhall jedoch bereits jetzt eine Bedeutung als Ausweichquartier, vor allem bei Grossveranstaltungen (Salzburger Festspiele). Im Rahmen der Euregio-Entwicklung wird von Salzburger Seite eine verstärkte Zusammenarbeit im Rahmen der Förderung wirtschaftlicher Cluster (zusammen mit anderen Kurorten im Umland von Salzburg) zumindest angedacht. Schliesslich sieht der Landesentwicklungsplan Bayerns eine verstärkte Orientierung der Landkreise Traunstein und Berchtesgaden (Bad Reichenhall) nach Salzburg vor.

Verstärkung der Netzwerkfunktion

Die Netzwerkfunktion verstärkt sich infolge des Strukturwandels innerhalb des tertiären Sektors: Das traditionelle Kurwesen wurde über die Sozialversicherungen abgegolten und war regionaler Standortkonkurrenz so lange entzogen, wie es seinen Platz im öffentlichen Gesundheitswesen hatte. Dadurch hatten auch die Gemeinden und Städte, die auf diese Leistungen spezialisiert waren (Kurorte), in erster Linie Versorgungsaufgaben. Dies ändert sich nun, wo die Stadt neue externe Märkte erschliessen muss, wenn sie die bestehende Infrastruktur weiter nutzen will. Die angestrebten neuen Funktionen bestehen in einem auf ein spezielles Kundensegment zugeschnittenen Wellness-Tourismus für selbstzahlende Gäste und richten sich an einen internationalen Kundenkreis. Die verstärkte Integration in die Agglomeration Salzburg als Wohnort spielt zur Zeit grenzbedingt (noch) keine Rolle.

3. Typisierung

Urbanisationstyp: Weil eine Funktionsspezialisierung als Wohnort für zugewanderte höherqualifizierte Erwerbstätige aufgrund der Grenzlage bisher nicht stattgefunden hat, sind Pendlerdaten, die einzige quantitative Bestimmungsmöglichkeit für eine Agglomerationszugehörigkeit Salzburgs, nicht aussagekräftig. Die Zuordnung zum UT 2.2 orientiert sich an den Verflechtungen, die unmittelbar an der Grenze bestehen, gemäss dem Kriterium, dass Grenzsituationen die Integration in Agglomerationen beschleunigen. Daneben gelten die Aussagen des Landesentwicklungsplans Bayerns.

Der *Strukturtyp* ergibt für 1990 den PDL-Typ, der hier die touristische Variante kennzeichnet. Der *Urbane Entwicklungstyp* wird aufgrund des *Urbanisationstyps* festgelegt (UE 2).

4. Position im Rahmen der Städtehierarchie

Als Kreisstadt ist Bad Reichenhall auf unterer Stufe in die Städtehierarchie des Bundeslandes Bayern eingebunden. Aufgrund der Bevölkerungszahlen, der besonderen Lage in der Nähe einer Regionalhauptstadt und der wirtschaftlichen Umbruchsituation wird sich diese Position aus sich selbst heraus nicht verstärken. Hingegen ist, bei einem stärkeren Einbezug in die Euregio Salzburg, ein Partizipieren an deren Entwicklung möglich, was aber eine stärkere Integration in die intraregionale Arbeitsteilung der Agglomeration Salzburg voraussetzt.

5. Szenarien

Vollständige Integration in die Agglomeration Salzburg als Wohnstadt: Die Euregio Salzburg dehnt sich aus, so dass die Angebote Salzburgs auch für die angrenzenden deutschen Landkreise näher rücken. Dies führt sowohl zu einer Inanspruchnahme ihrer Einzelhandels- und Kulturangebote durch die ortsansässige Bevölkerung als auch zu einer Zuwanderung neuer Wohnbevölkerung nach Bad Reichenhall. Hierfür ist die Stadt prädestiniert, weil sie durch ein zentralörtliches Angebot auf unterer Stufe die Bedürfnisse einer wachsenden Wohnbevölkerung, die in Salzburg arbeitet, erfüllt. Das bestehende Wirtschaftsspektrum, das sich derzeit ohnehin in Umbau befindet, spezialisiert sich entsprechend. Zusammen mit den Nachbargemeinden und durch Umnutzungen lassen sich Flächenreserven für Wohnen und Freizeit mobilisieren. Parallel und sich gegenseitig verstärkend erfolgt ein Ausbau der Verkehrswege sowohl für den öffentlichen wie für den privaten Verkehr.

Teilintegration in die Agglomeration Salzburg: Die Stadt findet eine gemeinsame Perspektive und die Kompetenz zur Transformation vom Kurwesen zu einem internationalen Tourismus auf der Basis von Gesundheit und Wohlbefinden. Einer Zusammenarbeit mit Salzburg verschliesst sich die Stadt nicht, achtet aber sorgfältig darauf, alte Eigenheiten zu erhalten und neue selbst zu entwickeln. Die Integration in die Euregio Salzburg ist deshalb selektiv und erfolgt unter Beibehaltung eines eigenständigen, aber in Veränderung begriffenen Wirtschaftsprofils. Zwischen städtischen, Einzelhandels- und Grundbesitzerinteressen kommt es zu einem Ausgleich. Dadurch kann dem Kaufkraftabfluss in die Agglomeration Salzburg entgegengewirkt bzw. eine Aufgabenteilung erreicht werden. Ein Ausbau der Verkehrswege in Richtung Salzburg lässt sich zwar nicht vermeiden, die Stadt hat allerdings Steuerungsmöglichkeiten zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und setzt diese auch ein.

Passivität: Die Stadt findet sich damit ab, dass die wirtschaftlich erfolgreichen Zeiten des Kurwesens vorbei sind, findet aber keine gemeinsame Perspektive. Ein Teil der Akteure ist weiter im Tourismus für eine vorwiegend ältere Kundschaft tätig. Eine Kompetenz zur Transformation vom Kurwesen zu einem internationalen Tourismus lässt sich nicht herstellen. Einer Zusammenarbeit mit Salzburg verschliesst sich die Stadt, um nicht noch stärker in den Sog der Agglomeration gezogen zu werden. Der Kaufkraftabfluss nach Salzburg kann aber nicht verhindert werden. Immobilienbesitzer und Investoren realisieren so lange es geht

möglichst hohe Mieteinnahmen, das Einzelhandelsangebot verändert sich stärker zur Nah- und Grundversorgung und einer kleinen shopping-mall mit der internationalen Trinität Schnellimbiss-, Bekleidungs- und Buchhandelskette. Teile der Innenstadt wandeln sich zu Wohnzwecken. Als zentralörtliche Funktionen werden vor allem die Schulen in Anspruch genommen. Der Kurs entspricht einer passiven Teilnahme am Metropolisationsprozess.

10.2 Domodossola (Piemont/Italien)

Urbanisationszone Domodossola-Villadossola						
Periurbane Gemeinden (10)	Beura Cardezza, Bognanco, Crevoladossola, Masera, Montecrestese, Montescheno, Pallanzeno, Seppiana, Trontano, Viganella,					
Einwohner	1951	1961	1971	1981	1991	1995
Domodossola	13'720	16'728	19'719	20'300	18'865	18'911
Villadossola	6'669	7'189	7'327	7'419	7'469	7'107
Periurbane Gemeinden	11'877	11'745	11'837	13'044	12'575	12'735
	Arbeitsplätze 1981			Arbeitsplätze 1991		
	Domodossola/ Villadossola		Periurbane Gemeinden	Domodossola/ Villadossola		Periurbane Gemeinden
Bergbau & Energie	2'012		1'088	249		407
Verarbeitende Industrie	1'679		436	1'869		873
Baugewerbe	848		333	752		673
Transport & Kommunikation	1'676		122	1'121		157
Einzelhandel	1'545		393	1'448		399
Grosshandel	236		57	227		59
Kommerzielle Dienstleistungen	549		10	838		69
Beherbergung und private Dienstleistungen	682		201	670		192
Verwaltung, Gesundheits-, Bildungswesen	1'756		260	2'078		267
Summe Arbeitsplätze	10'983		2'900	9'252		3'096
Höhenlage Domodossola: 277 m	Fläche Domodossola + Villadossola: 55,0 km ²			Fläche der Urbanisationszone: 392,6 km ²		
Urbanisationstyp	4	Die geringe Grösse von Domodossola, Verbania und Brig (CH) sowie die unterschiedliche Ausrichtung aller drei Urbanisationszonen rechtfertigt keine Ausweisung als gemeinsame Stadtregion. Dagegen wurde die italienische Gemeinde Varzo aufgrund der Grenzgängerzahl der Urbanisationszone Brig zugewiesen (siehe dort).				
Strukturtyp 1980/1990	IND / ia					
Urbaner Entwicklungstyp	3					

1. Beschreibung der lokalen Besonderheiten

Domodossola ist Zentraler Ort für die Ossola-Täler, historischer Markt- und Passort mit entsprechender Bedeutung vor allem zur Zeit Jodok von Stockalpers im 17. Jh. In der Phase der Industrialisierung erfolgte der Aufbau einer stahlerzeugenden Industrie auf der Basis von Wasserkraft und – nach dem Bau der Simplonbahn – der Kohleenergie. 1944 war die Stadt für 34 Tage Zentrum der befreiten Gebiete Italiens, der "Repubblica Partigiana dell'Ossola", bevor die deutsche Wehrmacht das Gebiet bis zum Ende des Krieges besetzte. Diese Rolle am Ende des Zweiten Weltkrieges bildet einen Teil der städtischen Identität. Die eisenerzeugende und -verarbeitende Industrie litt seit der Gründerzeit unter Kapitalmangel und wechselte frühzeitig von den lokalen Eigentümerfamilien in die Hände international operierender Gesellschaften, deren Steuerungszentren sich ausserhalb des Tales, zumeist in Mailand, befanden (HEHL, 1999). In der Blütezeit der Massengüterproduktion nach dem Zweiten Weltkrieg war die Region Zuwanderungsgebiet für Arbeitskräfte aus ganz Italien. Die wichtigsten

Grossbetriebe Enichem, Montedison, Mapei und Sima wurden in den 1990er Jahren entweder geschlossen oder massiv verkleinert. Sie bedeuteten das Ende der industriellen Massen-güterproduktion in Domodossola. Eine Transformation der betreffenden Branchen der stahl-erzeugenden und der chemischen Industrie zu kleinen Nischenanbietern oder Neugründun-gen in verwandten Branchen fand nicht mehr statt. Ein grosser Teil der in früheren Jahren zugewanderten Bevölkerung verliess das Tal wieder. Aus dieser Zeit bestehen grössere Be-triebs-Wohnsiedlungen, die in den vergangenen Jahren verkauft wurden. Von den industriellen Schwerpunkten erhalten geblieben sind das extrahierende Gewerbe (Granit- und Mar-morsteinbrüche) und die Wasserkraftnutzung sowie umfangreiche Altlasten im Bereich von Abraumhalden. Der mit hohem Aufwand neu gebaute Güterbahnhof Domodossola II bietet gegenüber den hohen Arbeitsplatzverlusten nur wenige Arbeitsplätze und ist nicht ausge-lastet, da die Güterzüge aus Nord- und Mitteleuropa nach Busto Arsizio bzw. Novara weiter-geführt werden. Relativ neu ist die Aufwertung der alten Marktfunktion durch Besucher aus der Schweiz, die neben dem Wochenmarkt am Samstag auch die Gastronomie in Anspruch nehmen. Von daher erscheint es vielen Akteuren naheliegend, mit den Trümpfen einer histo-rischen Stadt und kulturellen Besonderheiten einen Nischentourismus für kulturell interes-sierte Wanderer aufzubauen. Ein grosses Problem stellt der Rückgang der Bevölkerung in Domodossola dar, so dass die Stadt nur geringen Spielraum zur Stützung der Region hat.

Weil in Domodossola nicht die Steuerungsfunktionen der Industriebetriebe angesiedelt wa-ren, konnte die Stadt nicht von Image und Kaufkraft eines Patronats oder ihrer leitenden An-gestellten profitieren. Aus den gleichen Gründen bestand auch kaum eine territoriale Bin-dung der Führungskräfte an die Stadt. Auf der anderen Seite hat laut Aussagen der Ge-sprächspartner auch die Arbeiterschaft als gesellschaftliche Kraft die Stadtentwicklung nicht entscheidend und dauerhaft bestimmen können. Daher besteht jetzt in der Stadt die Wahr-nehmung, dass durch die industrielle Phase die Stadt von ihrem bäuerlichen Hinterland ge-trennt wurde, weil im Zuge der Industrialisierung der agrarische Strukturwandel beschleunigt wurde. Jetzt, wo auch die Industrie zu einem grossen Teil verschwunden ist, sind auch die bäuerlichen Strukturen des Umlandes weitgehend zerstört (vor allem durch grosse Bevölke-rungsverluste) und es lässt sich an ihnen nicht mehr direkt anknüpfen. Eine Konstante in der Stadtentwicklung stellt das vom Rosmini-Orden geführte Kloster auf dem Kalvarienberg dar, das sich in den letzten Jahren der Stadt gegenüber geöffnet hat und das von der Stadt als Kulturstätte und Veranstaltungsort für Seminare aufgewertet worden ist. Die Grösse des Klosters bei abnehmender Grösse des Ordens bedeutet, dass beträchtliche Beiträge aus der Region zur baulichen Erhaltung erforderlich sind.

Die Situation in Domodossola lässt sich zur Zeit als Rückentwicklung zum Zentralen Ort für ein begrenztes Umland charakterisieren. Die Entscheidungsträger sind sich der sinkenden Bedeutung Domodossolas bewusst. Bei den gegenwärtig diskutierten Zukunftsperspektiven spielt der Einbezug des Umlandes (über die Institution der Gebietskörperschaft der *comunità montana*) eine grosse Rolle. Die Entwicklungsperspektive wird jetzt vor allem in Richtung ei-nes umweltverträglichen Tourismus gesehen, der die Vorzüge einer alten kompakten Klein-stadt und eines dünn besiedelten Umlandes mit landschaftlicher Attraktivität und dem guten Ruf der piemontesischen Küche herausstellt. Daneben gibt es alternative Strategien, die den Einstieg in höhere Bildungsstätten und Forschungseinrichtungen auf der Basis der industriellen Epoche und der notwendigen Beseitigung und Aufbereitung ihrer zahlreich vorhandenen Altlasten erreichen wollen.

2. Bestätigung der Forschungshypothesen

Metropolisierung und perialpine Orientierung

Weil Domodossola nicht im Pendlereinzugsgebiet einer Agglomeration oder Metropolregion liegt und keine stark wachsenden Wirtschaftsbranchen beherbergt, findet keine Bevölke-rungszunahme von aussen statt. Eine perialpine Orientierung ist anhand der Strukturdaten nicht ersichtlich, als Auspendlerzentrum ist Domodossola zu weit von Mailand entfernt. Eine

Metropolisierung lässt sich daher anhand der gegenwärtigen Prozesse nicht zeigen. Allerdings ist eine Zunahme der Zweitwohnsitze zu beobachten. Verkehrsmässig ist Domodossola in den Einzugsbereich des neuen Interkontinental-Flughafens Milano-Malpensa gelangt. Welche langfristigen Auswirkungen das haben wird, ist noch nicht absehbar.

Verstärkung der Netzwerkfunktion

Eine Verstärkung der Netzwerkfunktion ist aus der aktuellen Entwicklung nicht zu belegen. Dies liegt an der Umbruchsituation der Stadt, bei der noch nicht sichtbar ist, ob die Funktionsverluste seit den 1990er Jahren kompensiert werden können oder nicht. Die Veränderungen, die zur Zeit stattfinden, wirken entweder in Richtung einer Verringerung der Reichweite (auf die Nachbarländer bezogener Tourismus) oder bedeuten sogar eine Verstärkung der Versorgungsfunktion (steigende Bedeutung der *comunità montana*). Ein Beispiel für eine geschwächte Netzwerkfunktion ist, dass Domodossola in einem überregionalen Wettbewerb ('Alpenstadt des Jahres') trotz einem guten Dossier nicht gewinnen konnte, weil ihm anscheinend das für einen solchen internationalen Auftritt notwendige know how und Potential nicht zugetraut wurde.

3. Typisierung

Urbanisationstyp: Die Kernstädte der benachbarten Urbanisationszonen befinden sich alle in der gleichen Grössenordnung wie Domodossola, so dass Domodossola nicht Bestandteil einer Agglomeration oder einer Metropolregion ist. Aufgrund der unterschiedlichen Entwicklungsgeschichte von Domodossola und Verbania und dessen Lage am See werden beide Städte nicht als gemeinsame Stadtregion angesehen. Domodossola wird daher als singuläre Urbanisationszone klassiert.

Der *Strukturtyp* ergibt für 1980 den IND-Typ und für 1990 den Mischtyp IND/ADM (ia). Der *Urbane Entwicklungstyp* wird dementsprechend für 1990 als *industrielle Stadtregion* (UE 3) festgelegt. Bei weiterer Verstärkung der Dienstleistungen der Versorgungsfunktion ist ein Wechsel in Richtung *Alpenstadt mit vorwiegender Versorgungsfunktion* (UE 6) möglich.

4. Position im Rahmen der Städtehierarchie

In den 1990er Jahren wurde das Berggebiet der provincia Novara, zu der Domodossola gehörte, als eigenständige provincia Verbania-Cusio-Ossola ausgegliedert. Politisches und wirtschaftliches Zentrum der provincia ist Verbania, das damit aufgewertet wurde. Domodossola hat in der Regionalplanung Piemonts die Rolle eines Nebenzentrums.

5. Szenarien

Einseitige touristische Entwicklung: Die Bemühungen der *comunità montana* und der Stadt Domodossola zur Ankurbelung des Tourismus zeigen Erfolge, die über den Erwartungen liegen. Die Region entwickelt sich aufgrund des vorhandenen Flächen- und Liegenschaftsangebots zu einer gefragten Destination. In der Folge wachsen vor allem die privaten Dienstleistungen und die Branchen, die sich mit Errichtung, Verwaltung und Handel von Zweitwohnsitzen für eine Klientel aus Norditalien und der Schweiz beschäftigen.

Wiederanknüpfung an die industrielle Produktion: Die Stadt erschliesst sich neue Funktionen als Standort und Testfeld schadstoffbelasteter Industriebranchen. Für Sanierung und Konversion besitzt sie die nötigen Flächen und die erforderliche Sensibilisierung und bietet so für angewandte technische Wissenschaften, umwelttechnologische Unternehmen, aber auch für natur- und sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung ein breites Tätigkeitsfeld. Durch die Zusammenarbeit der lokalen Akteure mit auswärtigen Institutionen, vor allem mit Universitätsinstituten, werden die lokal vorhandenen Kompetenzen durch auswärtiges Wissen erweitert. Das neue Tätigkeitsfeld lässt sich mit den noch vorhandenen standortgebun-

denen industriellen Wirtschaftstätigkeiten verknüpfen. Damit werden die noch bestehenden Produkte Steine und Wasser aufgewertet und in ein gemeinsames regionales Produktionssystem integriert. Auf dieser Basis wird die Region sowohl allgemein als auch für einen qualitativ hochwertigen Nischentourismus attraktiv und die Anstrengungen von Stadt und comunità montana zu dessen Weiterentwicklung verlaufen erfolgreich. Es gelingt auf diese Weise, zunächst die Abwanderung aus der Stadt zu bremsen und längerfristig auch die Einwohnerzahl der Region zu stabilisieren.

Rückentwicklung: Die Abwanderung der Bevölkerung und eine zunehmende Überalterung der Bevölkerung schwächt dauerhaft die Bedeutung der Stadt. Die Rückentwicklung bedeutet, dass Domodossola die Grundversorgung für ein grösseres sehr dünn besiedeltes Umland anbietet. Die landwirtschaftliche Nutzung der Region erfolgt auf niedrigerem Niveau als früher, kann aber stabilisiert werden. Die touristische Bedeutung kann etwas vergrößert werden; die Region entwickelt einen verstärkt an Landschaft und regionaltypischen Produkten orientierten Nischentourismus auf zunehmend hohem Qualitätsniveau.

10.3 Bressanone/Brixen (Alto Adige-Südtirol/Italien)

Urbanisationszone Bressanone/Brixen						
Periurbane Gemeinden (3)	Luson/Lusen, Naz Sciaves/Natz-Schabs, Varna/Vahrn					
Einwohner	1951	1961	1971	1981	1991	1995
Kernstadt	11'797	13'456	16'017	16'101	16'992	17'610
Periurbane Gemeinden	4'437	4'865	5'308	6'078	6'693	6'958
	Arbeitsplätze 1981			Arbeitsplätze 1991		
	Brixen		Periurbane Gemeinden	Brixen		Periurbane Gemeinden
Bergbau & Energie	197		91	129		14
Verarbeitende Industrie	1'254		656	1'426		636
Baugewerbe	724		214	470		333
Transport & Kommunikation	322		81	281		105
Einzelhandel	991		179	1'069		312
Grosshandel	374		38	395		67
Kommerzielle Dienstleistungen	456		19	905		58
Beherbergung und private Dienstleistungen	1'215		382	1'060		436
Verwaltung, Gesundheits-, Bildungswesen	1'508		95	2'406		194
Summe Arbeitsplätze	7'041		1'755	8'141		2'155
Auspendlerquote Brixen in Urbanisationszone Bozen, 1991:					4,9%	
Höhenlage Brixen: 559 m		Fläche Brixen: 84,9 km ²		Fläche der Urbanisationszone: 245,1 km ²		
Urbanisationstyp	4		Brixen wurde nicht zur Agglomeration Bozen gerechnet, obwohl die Auspendlerquote mit 4,9% 1991 bereits relativ hoch ist. Ausschlaggebend war, dass beide Urbanisationszonen nicht aneinandergrenzen, die Distanz relativ gross und die periurbane Ausdehnung beider Urbanisationszonen gering ist.			
Strukturtyp 1980/1990	PDL / ADM					
Urbaner Entwicklungstyp	6					

1. Beschreibung der lokalen Besonderheiten

Bressanone-Brixen war während Jahrhunderten Bischofssitz und hatte in dieser Eigenschaft städtische Funktionen im beschriebenen Doppelsinn als Zentraler Ort der Agrargesellschaft und als Knoten im Netzwerk klerikal-politischer Zentren. Die lokalen Gesprächspartner sehen es als prägend für Brixen an, dass in der langen Übergangszeit von der klerikalen zur weltlichen Administration, deren symbolisches Ende erst 1964 mit der Verlegung des Bistums nach Bozen stattfand, eine geringe Veränderungsdynamik bestand, die unter anderem auch den Glücksfall eines nahezu unzerstörten historischen Stadtzentrums hinterlassen hat.

Alto Adige-Südtirol gehört seit Ende des Ersten Weltkriegs zu Italien und erlangte nach dem Zweiten Weltkrieg den Status einer autonomen Provinz. Bolzano-Bozen ist mehrheitlich italienischsprachig, die übrigen Städte und Gemeinden Südtirols sind mehrheitlich deutschsprachig. Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte betraf auch eine relative Aufwertung der Kleinstädte gegenüber Bozen unter Aspekten der Volksgruppenzugehörigkeit. In dieser Zeit stagnierte Bozen (dessen Bevölkerung sinkt seit den 1970er Jahren).

In den 1970er Jahren bestanden Pläne zur Ansiedlung eines Grossbetriebs der Reifenfirma Continental mit 700 geplanten Arbeitsplätzen. Brixen hat diese Ansiedlung abgelehnt. Es ist anzunehmen, dass hierbei auch die Aspekte der Volksgruppenzugehörigkeit ausschlaggebend waren: Die auf einem grossen Anteil unqualifizierter Arbeit beruhende Grossindustrie Bozens diente in den 1930er Jahren der Italianisierung Südtirols und war bis zuletzt zumeist von italienischen Arbeitern dominiert. In Bozen ist diese Industrie in den vergangenen 15 Jahren weitgehend stillgelegt worden (Lancia, Viberti, Magnesio). Rückblickend war die damalige Verweigerungshaltung von Vorteil, da damit eine Industrieentwicklung nach dem Prinzip der reinen Montagebetriebe mit geringer Standortpersistenz verhindert werden konnte. Auf umgezonten Landwirtschaftsflächen fand kurz darauf eine Ansiedlung industrieller Unternehmen mit zumeist handwerklicher Basis und kleinbetrieblichen Strukturen statt (z.B. Durst-Fototechnik), deren Entwicklung als sehr erfolgreich geschildert wird. Dies gilt in ähnlicher Weise auch für Bozen nach dem Ende der Massengüterindustrie, für die zur Zeit die Neuansiedlung auf den Industriebrachen erfolgt und wo bereits alle Flächen vergeben sind.

Die Städte Südtirols sind überregional durch ihren Tourismus bekannter als durch ihre Industrie. In Brixen bestehen beide Wirtschaftszweige nebeneinander. Die touristischen Besucher Südtirols kommen zumeist aus Deutschland oder aus den anderen Regionen Italiens. Neben dem Erholungstourismus hat sich in den letzten Jahren der Kongresstourismus entwickelt. Brixen ist dabei in beiden Fällen im Vorteil, für die jeweilige Besuchergruppe sowohl Fremdes als auch Vertrautes anzubieten. Die Stadt dient für die Touristen als Stützpunkt für den Besuch der Region. Die Altstadt ist in den letzten Jahren für den Einkaufstourismus aufgewertet worden, wobei ein relativ kohärentes Konzept mit Gestaltungsplänen und Nutzungsregelungen von Stadtparlament und Stadtrat beschlossen und umgesetzt werden konnte. Die Neugestaltung der historischen Altstadt zeigt exemplarisch, dass auch kleine Städte, die nur begrenzt international ausgerichtet sind (die sich z.B. beim Tourismus auf traditionelle Herkunftsregionen stützen), internationalen Ansprüchen bei Neuinvestitionen genügen und die entsprechenden Trends kennen müssen, um Infrastrukturplanungen kompetent entscheiden zu können.

Als Ergebnis der spezifischen Situation Südtirols ist schliesslich der dezentrale Ausbau höherer öffentlicher Einrichtungen zu werten. Die Universität Bozen ist auf die Standorte Bozen und Brixen aufgeteilt. In Brixen befindet sich die Fakultät für Bildungswissenschaften, für die derzeit ein Neubau in Brixen erstellt wird.

2. Bestätigung der Forschungshypothesen

Metropolisierung

Metropolisationsprozesse lassen sich im Fall von Brixen nicht belegen. Dies dürfte als Südtiroler Sonderfall zu einem grossen Teil durch die politische Konstellation der Volksgruppenzu-

gehörigkeit verursacht sein, durch die die relativ grosse Bedeutung der kleinen Alpenstadt Brixen gegenüber der grossen Alpenstadt Bozen entstanden und derzeit auch nicht gefährdet ist.

Verstärkung der Netzwerkfunktion gegenüber der Versorgungsfunktion

Eine Verstärkung der Netzwerkfunktion lässt sich aus der aktuellen Entwicklung nur schwach herauslesen. Sie findet auch nicht beim Tourismus statt, wo sich die Herkunftsländer (Deutschland und Italien) offenbar nur wenig verändert haben. Hinweise auf eine Verstärkung der internationalen Einbindung der Stadt gibt eher der Aufbau eines kleinbetrieblich strukturierten industriellen Sektors mit teilweiser internationaler Orientierung sowie der Ausbau des Universitätsstandortes, wodurch Brixen eine stärkere Aussenorientierung erfahren könnte.

3. Typisierung

Urbanisationstyp: Die vorhandenen geringen Pendlerverflechtungen deuten nicht auf eine gemeinsame Agglomeration mit Bozen. Allerdings sind in Italien die Pendlerverflechtungen weniger aussagekräftig als in den anderen Ländern. Darüberhinaus grenzen die Urbanisationszonen Brixen und Bozen nicht aneinander. Die spezielle, durch Volksgruppendenken beeinflusste Regionalentwicklung Südtirols hat ebenso ein Zusammenwachsen der Urbanisationszonen verhindert wie regionalplanerische Leitbilder einer kompakten, Zersiedelung meidenden Regionalentwicklung (BIADENE/CONSTANTINI/MAYR FINGERLE, 1997). Deshalb wird im Falle von Brixen von einer singulären Urbanisationszone (UT 4) ausgegangen.

Der *Strukturtyp* ergibt für 1980 den PDL-Typ und für 1990 den Typ ADM. In der Veränderung des Strukturtyps spiegelt sich das stärkere Wachstum der nichttouristischen Arbeitsplätze und der oben beschriebenen Diversifizierung sowohl in Richtung eines industriellen wie in Richtung eines zentralörtlichen Profils. Der *Urbane Entwicklungstyp* wird dementsprechend für 1990 als *Alpenstadt mit vorwiegender Versorgungsfunktion* (UE 6) klassiert.

4. Position im Rahmen der Städtehierarchie

Die Situation in Südtirol unterscheidet sich insofern von den Alpenstädten in anderen Regionen, als eine – ursprünglich im Volksgruppendenken verhaftete – Konkurrenz auf regionaler Ebene eine politisch regulierte Aufgabenteilung der Städte untereinander hervorgebracht hat. Dies hatte zur Folge, dass das Einzugsgebiet der Agglomeration Bozen sich nur auf eine geringe Fläche erstreckt und die Kleinstädte neben ihrer zentralörtlichen Funktion für die Seitentäler teilweise auch Funktionen ausüben, die anderswo von Städten der Grössenordnung der Regionalhauptstadt ausgeübt werden (Universitätsstandort Brixen). Ein Bedeutungsgewinn innerhalb der Städtehierarchie auf nationaler und internationaler Ebene ist gleichwohl allenfalls gemeinsam mit Bozen zu sehen.

5. Szenarien

Integration in eine wachsende Agglomeration Bozen: Das wirtschaftliche Wachstum Südtirols konzentriert sich wieder stärker auf Bozen als in der Vergangenheit. Bozen verstärkt damit seine Position im europäischen Städtesystem. Die Einwohnerzahlen der Stadt wachsen wieder. Die Umstrukturierung der industriellen Branchen verläuft erfolgreich und zieht weitere Neuansiedlungen nach sich. Die Agglomeration dehnt sich aus. Die Pendlerverflechtungen zwischen Bozen und Brixen verstärken sich. Brixen wird in die Agglomeration Bozen integriert, behält aber die eigenen wirtschaftlichen Schwerpunkte und ist aufgrund seiner neuen zentralörtlichen Funktionen auch politisch stark genug, um als Kooperationspartner ernst genommen zu werden.

Erhaltung und Ausbau der gegenwärtigen Nischenposition: Die günstige Position Südtirols in Europa bleibt weitgehend erhalten, ihr regionalpolitischer Spielraum und ihre teilweise Sonderentwicklung aufgrund ihres Status als autonome Provinz ebenfalls. Diese Konstellation hält die bisherige ausgeglichene Entwicklung auf regionaler Ebene aufrecht. Die ortsansässigen Unternehmen sind durch ihre Grösse und Eigentümerstruktur weitgehend in der Region verankert; es finden diesbezüglich auch kaum Veränderungen statt. Unter Wachstumsbedingungen ist es vergleichsweise einfacher, Funktionen und Einflusspielräume auszubalancieren. Brixen vergrössert durch den Ausbau der Universität seine zentralörtlichen Funktionen und ist durch touristische und industrielle Aktivitäten so abgesichert, dass sich vorübergehende Einbrüche durch die jeweils anderen Branchen ausgleichen lassen.

Polarisierung zugunsten von Bozen: Auf europäischer Ebene entwickeln sich vor allem die Zentren der wirtschaftsstarke Regionen. Die ortsansässigen Unternehmen geraten in Schwierigkeiten und verlegen teilweise ihren Standort, teilweise stellen sie den Betrieb ein. Auch in Südtirol wird verstärkt auf ein Wachstum in Bozen gesetzt. Das Wachstum der Agglomeration strahlt jedoch nicht auf Brixen aus. Die freiwerdenden Industrieflächen können nicht mit neuen Gewerbeansiedlungen kompensiert werden. Es erfolgt eine Polarisierung der Südtiroler Städtehierarchie, die zulasten der anderen Städte und auch von Brixen geht. In seine Aufgaben konzentriert sich Brixen daraufhin vor allem auf sein unmittelbares Einzugsgebiet und auf den Tourismus.

10.4 Villach (Kärnten/Österreich)

Urbanisationszone Villach						
Periurbane Gemeinden (20)	Afritz, Arnoldstein, Arriach, Bad Bleiberg, Feistritz an der Gail, Ferndorf, Finkenstein, Fresach, Hohenthurn, Nötsch im Gailtal, Paternion, Rosegg, St. Jakob im Rosental, Stockenboi, Treffen, Velden am Wörther See, Weissenstein, Wernberg, Ossiach, Steindorf					
Einwohner	1951	1961	1971	1981	1991	1995
Kernstadt	43'358	47'140	51'112	52'692	54'640	56'668
Periurbane Gemeinden	58'918	59'212	63'026	63'153	65'459	68'572
	Arbeitsplätze 1981			Arbeitsplätze 1991		
	Villach		Periurbane Gemeinden	Villach		Periurbane Gemeinden
Bergbau & Energie	467		582	98		222
Verarbeitende Industrie	6'275		4'701	6'686		4'247
Baugewerbe	2'214		1'256	2'090		1'528
Transport & Kommunikation	4'077		1'296	4'362		1'719
Einzelhandel	3'332		1'106	3'434		1'206
Grosshandel	1'525		308	1'540		367
Kommerzielle Dienstleistungen	1'531		257	2'649		507
Beherbergung und private Dienstleistungen	2'494		2'837	2'734		3'074
Verwaltung, Gesundheits-, Bildungswesen	4'069		1'704	5'628		2'058
Summe Arbeitsplätze	25'984		14'047	29'221		14'928
Auspendlerquote Kernstadt in Urbanisationszone Klagenfurt, 1991:						4,3%
Höhenlage der Kernstadt: 501 m		Fläche der Kernstadt: 134,8 km ²		Fläche der Urbanisationszone: 1'157,6 km ²		
Urbanisationstyp	2.2		Die Zugehörigkeit zur Agglomeration Klagenfurt-Villach ergibt sich aus der grossen periurbanen Ausdehnung des Kärntner Zentralraumes, unter anderem sichtbar an Verkehrswegen und baulicher Zersiedelung. – Die grosse Gemeindefläche Villachs stellt in den Alpen einen Sonderfall dar und ist durch Eingemeindungen, die noch in den 1970er Jahren stattfanden, verursacht.			
Strukturtyp 1980/1990	ip / ip					
Urbaner Entwicklungstyp	2					

1. Beschreibung der lokalen Besonderheiten

Die Gründung Villachs wird auf die Verkehrsgünst des Flussübergangs zurückgeführt und diese Rolle als Drehscheibe von Nord-Süd und Ost-West-Verkehrsströmen hat Villach über lange Zeit gespielt und Image und Selbstverständnis davon abgeleitet. Dies schliesst auch die Rolle als meistzerstörte Stadt Österreichs (neben Wiener Neustadt) im Zweiten Weltkrieg mit ein. Über Jahrzehnte galt Villach als die Eisenbahnerstadt Österreichs. Die Stadt hatte darüber ein relativ stabiles Arbeitsplatzangebot und befand sich, da Beschäftigte der Eisenbahn auch die Kommunalpolitik prägten, in der Situation einer gegenseitigen Interessenvertretung. Diese Dominanz hat im Rahmen der Produktivitätssteigerung der Eisenbahnen abgenommen, die Bahn spielt jedoch immer noch eine starke Rolle in Villach und die Erhaltung und Modernisierung des Standortes bleibt für Villach wichtig.

Die traditionelle Industrie in Villach (Metallverarbeitung, Chemische Industrie) befand sich schon früh im Niedergang und bereits in der Zwischenkriegszeit verschwanden einzelne Grossbetriebe. Das städtische Bürgertum der damaligen Zeit wird als wenig innovativ beschrieben. Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte die Region einen raschen agrarischen Strukturwandel mit Abwanderung der bäuerlichen Bevölkerung in die Industrien des extrahierenden Gewerbes (Steine und Erden, Bleibergbau) und den neu entstehenden Sommerfrischetourismus rund um die Kärntner Seen. Dieser Tourismus bewirkte eine massive Zersiedelung im Becken zwischen Villach und Klagenfurt (Leitbild "Wohnen und Strassen"⁴¹); in den 1990er Jahren befand sich dieser Tourismus in krisenhafter Verfassung.

1970 gründete die Firma Siemens ein Montagewerk für elektronische Bauteile in der Intention einer verlängerten Werkbank. In der Folge konnte dieser Betrieb seine Bedeutung werksintern kontinuierlich steigern. Ab 1979 wurde mit dem Entwicklungszentrum für Mikroelektronik Villach als F&E-Standort aufgewertet und erhielt konzerninterne Standortgarantien für die Lancierung neuer Produktelinien. Anfang der 1990er Jahre führte eine erstmalige Krise im Halbleiterbereich zur spin off-Gründung der Firma SEZ (Nass-Ätzmachines für Silizium-Rohlinge), was rückblickend gesehen der Startschuss für die industrielle Neuorientierung Villachs im Bereich der Halbleiterindustrie ('silicon Alps') war. Die Halbleiterindustrie gilt als volatiles Geschäftsfeld mit starken Wachstumsschwankungen. 1998 wurde die Schliessung eines kaum ein Jahr bestehenden Schwesterbetriebes (North Tyneside/Nordengland) aufgrund von Überkapazitäten beschlossen. Villach war eher zufällig aufgrund der anderen Produktpalette (Leistungshalbleiter) davon nicht betroffen. 1999 erfolgte die Ausgliederung der Halbleitergeschäfte aus dem Siemens-Konzern unter dem Namen Infineon. Das Wachstum der Halbleiterindustrie und der davon direkt und indirekt abhängenden Wirtschaftszweige bedeutet einen teilweisen Bruch mit der bisherigen industriellen Entwicklung und eine Weiterentwicklung zu einer neuen forschungsbasierten Industrie. Die Stadt hat ihren Willen erklärt, diesen Sprung aktiv zu unterstützen. Erklärtes Ziel ist es, "Siemens-fit" zu werden, wobei davon ausgegangen wird, dass das Potential der gesamten Region gebraucht wird, dass aber auch die gesamte Region davon profitieren kann. Konkret bedeutet dies, durch intraregionale Kooperation, hohe Lebensqualität und administrative Flexibilität Standortqualitäten hervorzuheben, die qualifiziertes Personal an den Ort binden, womit den gegenwärtigen Standortanforderungen der Halbleiterindustrie am besten entsprochen wird. In diesem Zusammenhang strebt Villach eine verbesserte Kooperation mit den Umlandgemeinden an.

Die Stadt beherbergt zentralörtliche Leistungen für Oberkärnten als Schulstandort (Berufsschulen, höhere Tourismusfachschule), die sich in jüngster Zeit noch verstärkt haben. Sie gewinnt darüberhinaus auch einen starken Kaufkraftzufluss. Ursprünglich waren keine universitären Einrichtungen von überregionaler Ausstrahlung vorhanden, d.h. es gibt kein traditionelles Studentenmilieu. Dennoch hatten sich auf der Basis der örtlichen und der zugezogenen Bevölkerung kulturelle Milieus und Gruppen von Nichtregierungsorganisationen entwickelt, die schliesslich auch auf die Kommunalpolitik Einfluss gewinnen konnten.

⁴¹ Kommentar des Bürgermeisters von Wernberg zur Siedlungsentwicklung der periurbanen Gemeinden im Umland von Villach.

Die Zusammenarbeit mit Städten und Gemeinden in den Alpen ist für Villach eine Option, allerdings nicht die einzige. 1997 initiierte Villach das Projekt 'Alpenstadt des Jahres' und organisierte es im Rahmen seiner jährlich wechselnden Schwerpunktprogramme. In der Zusammenarbeit mit anderen Städten beschränkt sich die Stadt nicht auf die Alpen, sondern arbeitet mit Städten ähnlicher Grösse und Problemlagen zusammen bzw. vergleicht sich damit (z.B. Wels, Steyr, Leoben, Dornbirn). Auch die Anstrengungen, die unternommen werden, um den Strukturwandel zur Halbleiterindustrie langfristig abzusichern, setzen nicht bei der alpenübergreifenden Zusammenarbeit mit anderen Alpenstädten an, sondern versuchen vorrangig, ein attraktives städtisches Umfeld für den Zuzug von qualifiziertem Personal herzustellen.

In seinem Leitbild strebt Villach eine Aufgabenteilung mit Klagenfurt an, bei dem die spezifischen Stärken einer gegenüber Klagenfurt grösseren Dynamik hervorheben werden und bewusst eine überregionale Rolle angestrebt wird, z.B. durch einen verstärkten Ausbau der kommerziellen Dienstleistungen. Die Stadt hat die Wirtschaftsförderung sowohl durch ein gesteigertes Anforderungsprofil als auch personalmässig gestärkt und forciert den Aufbau praxisnaher Hochschul-Studiengänge und Forschungseinrichtungen an der Schnittstelle zwischen Forschung und Marktreife.

2. Bestätigung der Forschungshypothesen

Metropolisierung

Villach bildet zusammen mit Klagenfurt die beiden, 50 km auseinanderliegenden massgebenden Pole des Kärntner Zentralraumes. Das dazwischen liegende Gebiet ist verkehrsmässig gut erschlossen und gehört zum Pendlereinzugsgebiet der beiden Städte. Aufgrund der Bevölkerungskonzentration und im Vergleich zu den anderen Agglomerationen lässt sich auch der Kärntner Zentralraum dem Urbanisationstyp der Agglomeration zuordnen, auch wenn die institutionellen Verflechtungen zwischen den Städten aufgrund der österreichischen Verwaltungsgliederung schwach sind⁴². Neben den Urbanisationszonen Klagenfurt und Villach werden hier zur Agglomeration noch die Urbanisationszonen Spittal a.d. Drau, St. Veit a.d. Glan, Feldkirchen i. K. und Völkermarkt gezählt. Zwischen den beiden Städten Klagenfurt und Villach besteht eine ausgeprägte funktionale Arbeitsteilung (Klagenfurt als Verwaltungssitz und Universitätsstandort, Villach als Industrie- und Eisenbahnerstadt). Daneben erfüllen beide Städte Aufgaben als Zentrale Orte für die Berggebietsgemeinden ausserhalb der Agglomeration. Metropolisierung bedeutet im Falle von Villach nicht den Einbezug in eine grössere Agglomeration sondern das Zusammenwachsen mit einem ähnlich grossen Nachbarn zu einer zweipoligen Agglomeration.

Verstärkung der Netzwerkfunktion

Die Verstärkung der Netzwerkfunktion Villachs lässt sich aus drei Entwicklungen ableiten, die exemplarische Bedeutung haben:

- Die Erfahrungen in Kärnten mit standortgebundenen Wirtschaftsaktivitäten (Landwirtschaft, Bergbau, Metallverarbeitung, Steinindustrie, Tourismus als einander ablösende Wirtschaftsbranchen) ist von Krisen und fallender Wertschöpfung gekennzeichnet. In der Konsequenz wird auf Wirtschaftsaktivitäten gesetzt, die nicht mehr an den Naturraum gebunden, sondern unabhängig davon zur gegebenen Zeit Spitzenbranchen darstellen und deshalb eine hohe Wertschöpfung liefern. Aus diesem Grund hat Villach – anders als etwa Innsbruck – der Kandidatur für die Olympischen Winterspiele 2006 immer zurückhaltend bis ablehnend gegenüber gestanden.
- Die ehemalige Bedeutung der Eisenbahnerstadt war gleichbedeutend mit einer gesicherten Position in der nationalen Städtehierarchy. Diese Bedeutung verringert sich zugun-

⁴² Die Städte und Urbanisationszonen gehören unterschiedlichen politischen Bezirken bzw. Statuarstädten an. Interkommunale Verbände und Planungsgemeinschaften sind in der Verwaltungsgesetzgebung nicht vorgesehen, die entsprechenden Sachfragen sind Angelegenheit des Bundeslandes Kärnten.

sten einer Leitindustrie mit globaler Ausrichtung.

- Bis Anfang der 1990er Jahre hielt Villach, wie andere Gebietskörperschaften auch, Kapitalbeteiligungen am staatlichen Elektrizitätsversorgungsunternehmen. Diese Beteiligungen wurden abgestossen und gegen renditeträchtigeren Beteiligungen ausgetauscht. Das neue Selbstverständnis und Leitbild geht davon aus, dass die Stadt als selbständiger Akteur auftritt und nicht mehr auf Aufgabenzuweisungen im Rahmen einer statischen Städtehierarchie angewiesen sein will.

3. Typisierung

Urbanisationstyp: Villach und Klagenfurt bilden zusammen mit 4 weiteren Urbanisationszonen die Agglomeration Klagenfurt-Villach. Die Urbanisationszonen liegen vollständig innerhalb der Alpenabgrenzung. Demnach trifft der Urbanisationstyp UT 2.2 zu.

Strukturtyp: Die hohe Zahl von Arbeitsplätzen im industriellen Sektor und bei der Bahn sowie die Arbeitsplätze der touristisch geprägten periurbanen Gemeinden ergeben zusammen den Mischtyp IND/PDL (ip).

Urbaner Entwicklungstyp: Alpenagglomeration.

4. Position im Rahmen der Städtehierarchie

Villach ist Statuarstadt und damit (bei insgesamt nur 17 Städten in Österreich) Teil der nationalen Städtehierarchie. Diese Rolle dürfte auch nicht gefährdet, sondern eher noch im Steigen begriffen sein (SCHREMMER ETAL, 1997). In einzelnen Fragen ist die Stadt in übernationale Netzwerke eingebunden und muss sich auch auf dieser Ebene bewegen (z.B. in Fragen der industriellen Standortsicherung oder auf europapolitischer Ebene). Eine Rolle in der europäischen Städtehierarchie ist jedoch allenfalls als mehr oder weniger gleichberechtigter Partner von Klagenfurt möglich und allenfalls auf lange Sicht zu erwarten.

5. Szenarien

Weiterentwicklung der industriellen Basis: Es erfolgt weiteres Wachstum und weitere Ausdifferenzierung der Industrien des Chip-Clusters (silicon Alps). Das Ausbildungsniveau in der Region wird durch den Ausbau der Studiengänge der Fachhochschulen verbessert und verbreitert. Der Aufschwung der vergangenen Jahre konsolidiert sich, so dass selbst ein eventueller Einbruch der Leitbranche von den übrigen stabilisierten Wirtschaftsaktivitäten abgefangen werden kann und mehrere Optionen offen sind. Die bestehende Leitindustrie differenziert sich weiter, auch die wertschöpfungsschwächeren Wirtschaftsbranchen können davon profitieren, weil sie als Besonderheit der Region gefragt sind. Die relative Eigenständigkeit gegenüber Klagenfurt aufgrund der wirtschaftlichen Stärke und der Nutzung des dynamischeren Image vergrößert sich. Aufgrund der Komplementarität beider Städte verliert die Konkurrenzsituation an Bedeutung und führt zu verstärkter Kooperation im Interesse gemeinsamer Standortattraktivität. Das dynamische Wachstum vergrößert allerdings auch die Agglomerationsnachteile über steigende Bodenpreise, Flächennutzungskonkurrenz und Verkehr sowie ökologische Fehler, so dass die Besonderheiten der Region gefährdet werden.

Ablösung von der eigenen industriellen Basis: Die hohe Dynamik der Halbleiterindustrie führt zu Überproduktion und Margenverfall und gefährdet den Standort Villach. Die gegenwärtige Leitbranche erweist sich daher relativ schnell als Sackgasse und wird aufgegeben. Es ist aber aufgrund des gewonnenen Selbstbewusstseins der vergangenen Jahre relativ einfach möglich, eine Neuausrichtung auf der Basis kommerzieller Dienstleistungen für das Dreiländereck Österreich-Italien-Slowenien aufzubauen, wobei die Grenzlage, die institutionellen und wirtschaftlichen Kooperationen, die Schnellverbindung nach Udine und der EU-Beitritt Sloweniens eine besondere Rolle spielen.

Stagnation und Rückentwicklung: Villach erweist sich trotz seines Freizeitwertes als wenig geeignet, auf Dauer die erforderlichen Netzwerkverbindungen für die Forschungs- und Entwicklungsabteilungen der Halbleiterindustrie zu gewährleisten, so dass es immer schwieriger wird, qualifiziertes Personal anzuwerben oder am Ort zu halten. Unabhängig davon, ob die Gründe in mangelnder Weltoffenheit in der Region oder aufgrund besserer Bedingungen in anderen Ländern zu suchen sind, erfolgt ein Zusammenbruch der Leitbranche, bevor sie sich gefestigt hatte. In der Folge bricht das regionale Produktionssystem zusammen und es verbleiben kaum Handlungsoptionen. Die Folge ist eine Strukturschwäche auf Landesebene. Aufgrund der Bedeutung innerhalb Österreichs erfolgt eine Unterstützung mit staatlichen Finanzhilfen, die aber nicht ausreichen, um den Abstand zu den anderen Bundesländern zu verringern. Ein Zusammenwachsen der Agglomeration findet nicht statt, die Weiterentwicklung Villachs und Klagenfurts erfolgt in Konkurrenz. Villach behält die an die Verkehrsinfrastruktur gebundenen Funktionen, wird aber bei den kommerziell interessanten Wirtschaftsaktivitäten von der überregionalen Dynamik abgekoppelt. Der Versuch auf Städte-Tourismus zu setzen scheitert, da das touristische Potential der Stadt zu gering ist. Für eine Rückentwicklung zum Zentralen Ort ist die Stadt zu gross. Aber die Reihe sich selbstverstärkender Fehleinschätzungen hat dazu geführt, dass der Gestaltungsspielraum für lange Zeit verloren ist.

10.5 Bruck-Kapfenberg (Steiermark/Österreich)

Bruck a.d. Mur – Kapfenberg						
Periurbane Gemeinden (10)	Frauenberg, Oberaich, Parschlug, Pernegg a.d. Mur, St.Katharein a.d. Laming, St.Lorenzen i. Mürztal, St.Marein i. Mürztal, Tragöss, Turnau, Mürzhofen					
Einwohner	1951	1961	1971	1981	1991	1995
Bruck an der Mur	14'731	16'087	16'530	15'068	14'046	13'967
Kapfenberg	23'789	23'894	26'300	25'716	23'380	23'064
Periurbane Gemeinden	13'982	14'695	16'267	17'004	17'620	18'160
	Arbeitsplätze 1981			Arbeitsplätze 1991		
	Bruck und Kapfenberg		Periurbane Gemeinden	Bruck und Kapfenberg		Periurbane Gemeinden
Bergbau & Energie	367		248	225		51
Verarbeitende Industrie	13'245		913	7'832		735
Baugewerbe	1'928		258	1'487		460
Transport & Kommunikation	1'143		191	1'317		292
Einzelhandel	1'990		226	1'864		237
Grosshandel	487		137	695		178
Kommerzielle Dienstleistungen	617		46	1'057		139
Beherbergung und private Dienstleistungen	961		367	990		389
Verwaltung, Gesundheits-, Bildungswesen	2'544		274	3'038		308
Summe Arbeitsplätze	23'282		2'660	18'505		2'789
Auspendlerquote von Bruck und von Kapfenberg in die Urbanisationszone Graz, 1990				4,0% bzw. 2,2%		
Auspendlerquote von Bruck und von Kapfenberg in die Urbanisationszone Leoben, 1990				3,7% bzw. 1,8%		
Höhenlage der Kernstadt: 491 m		Fläche Bruck und Kapfenberg: 99,6 km ²		Fläche der Urbanisationszone: 611,4 km ²		
Urbanisationstyp	3.2		Die Urbanisationszonen der Obersteiermark grenzen aneinander und sind durch ihre Wirtschaftsstruktur aufeinanderbezogen.			
Strukturtyp 1980/1990	IND / IND					
Urbaner Entwicklungstyp	3					

1. Beschreibung der lokalen Besonderheiten

Kapfenberg und Bruck an der Mur waren seit dem 15. Jahrhundert Zentren der stahlerzeugenden und -verarbeitenden Industrie. In den 1980er Jahren erlebte die gesamte Region Obersteiermark einen massiven Umbruch durch einen teilweisen Zusammenbruch der Wertschöpfungskette, der ursprünglich von der Gewinnung (Bergbau am Erzberg in den Eisenerzer Alpen) bis zur universitären Forschung (Montanuniversität in Leoben) umfasste. Leoben als das Zentrum der Obersteiermark erfuhr bereits 1848 mit der Abschaffung der Viertelshauptstädte einen schweren Bedeutungsverlust. Leoben und Bruck sind heute Hauptorte von politischen Bezirken und dadurch Verwaltungsstandorte, Kapfenberg im Bezirk Bruck an der Mur war in der Vergangenheit reiner Industriestandort, hatte aber eine grössere Wohnbevölkerung als Bruck. Die Wohnbevölkerung blieb der Stadt weitgehend erhalten trotz massivem Arbeitsplatzabbau in den 1980er Jahren.

Neben den weltweiten Überkapazitäten in der eisen- und stahlverarbeitenden Industrie, die sich gegenwärtig in weiteren Konzentrationsprozessen (Fusion Usinor-Arbed) bzw. Absatzbewegungen aus der Stahlerzeugung (Mannesmann, Thyssen/Krupp) zeigen, werden österreichisch-spezifische Gründe für die Krise in der Obersteiermark geltend gemacht. Insbesondere wird die Strategie einer Konzentration der Edelstahlbereiche in den 1970er Jahren unter dem Dach der Staatsholding ÖIAG für diese Entwicklung verantwortlich gemacht, die einen Ausbau der Rolle als hochspezialisierter Anbieter von Werkzeugstahl behindert habe (für eine wirkliche Konkurrenzfähigkeit im Bereich der Massenproduktion wiederum fehlte die kritische Grösse und die internationalen Rahmenbedingungen). Seit 1995/96 sind die übriggebliebenen Betriebe in Kapfenberg (Böhler-Uddeholm) und Bruck a.d. Mur (Voest-Alpine, VA) teilprivatisiert und verfolgen auf ihren jeweiligen Geschäftsfeldern Expansions- und Übernahmestrategien (z.B. die vollzogene Übernahme des schwedischen Uddeholm-Konzerns durch Böhler und die gescheiterte Übernahme der deutschen Salzgitter-Betriebe durch VA). Beide Unternehmen sind zur Zeit profitabel. Vor allem in Kapfenberg wird das Bemühen betont, die Abhängigkeit von einem ehemals das gesamte städtische Leben dominierenden Industriebetrieb (einschliesslich Sozial- und Gesundheitswesen) abzustreifen. Die Neuausrichtung betraf zunächst die Ansiedlung von Industrieunternehmen auf den frei gewordenen Flächen, die nach den Angaben der Verantwortlichen sehr erfolgreich verlief. Allerdings bedeutete dies auch, dass die Stadt zu Beginn nicht sehr wählerisch sein konnte, was die Auswahl der Interessenten betraf. Zugleich hatte der Niedergang der alten Industrie nicht oder nur in ungenügender Masse die Gründung neuer spin off-Betriebe zur Folge, so dass derzeit wohl nicht von einem stabilisierten Stahl- oder Werkstoff-Cluster gesprochen werden kann. Im Bereich der Stahlproduktion spielt die Zusammenarbeit mit der technologischen Forschung der Technischen Universität Leoben immer noch eine grössere Rolle als die neugegründete Fachhochschulabteilung in Kapfenberg, die auf Dienstleistungen im Bereich der industriellen Produktion ausgerichtet ist. Aufgrund der nach wie vor hoch integrierten Stahlunternehmen ist die angestrebte Erhöhung des F&E-Anteils in der Region wahrscheinlich nur betriebsintern möglich, wobei sich die Betriebe grossräumig über mehrere Standorte verteilen. Die wichtigsten Steuerungsfunktionen befinden sich in Wien. Die Neuansiedlung von Betrieben anderer Branchen deutet zugleich darauf hin, dass sich das Automotive-Cluster von Graz in die Obersteiermark ausdehnt (was noch innerhalb des geforderten 1-Stunden-Erreichbarkeitsradius liegt).

Die Situation von Bruck an der Mur unterscheidet sich gegenüber Kapfenberg insofern, als Bruck auch traditioneller Handelsplatz und Sitz der politisch-administrativen Aufgaben ist und die wesentlichen materiellen und institutionellen Versorgungsfunktionen innehatte. Daher war Bruck nie im gleichen Masse monostrukturiert und ihre Entscheidungsträger waren nicht im gleichen Masse mit den Leitbetrieben verbunden; teilweise sahen sie sich sogar als echte Konkurrenten an, die das Lohnniveau anhoben und den Arbeitsmarkt austrockneten. In der traditionell stärker differenzierten Bevölkerungsstruktur dürfte denn auch der gegenwärtige Hauptvorteil gegenüber Kapfenberg im Aufbau von Kultur- und Freizeitattraktivität zu suchen

sein, auch wenn hierfür von Seiten Kapfenbergs in hohem Mass die bessere topographische Lage von Bruck (keine Strassensiedlung) verantwortlich gemacht wird.

Das Bundesland Steiermark verfolgt eine Wirtschaftsförderung der industriellen Cluster, womit prinzipiell auch eine besondere Stützung der Leitbetriebe des Eisen- und Stahlbereichs sowie des auf sie abgestimmten Umfeldes erhofft werden kann. Dies bedeutet zugleich, dass sich die Perspektive der beiden Städte in starkem Masse daran messen lässt, inwieweit es gelingt, die bestehenden über die Bezirke Judenburg, Knittelfeld, Leoben, Bruck und Mürzzuschlag verteilten Wertschöpfungsketten des Montanbereichs zu erhalten und auszubauen. Die beiden Städte stehen dem Cluster-Gedanken eher distanziert gegenüber, was aus den Krisenerfahrungen mit der monostrukturierten Industrie nachvollziehbar ist; man setzt vor allem in Kapfenberg eher pragmatisch auf Kompensation, wobei in der Anfangsphase wenig Auswahlmöglichkeit blieb und auch jetzt nicht die Kooperation mit einem bestimmten Leitbetrieb im Vordergrund steht, sondern die Überlegung, ob das ansiedlungswillige Unternehmen zum modernen Image der Stadt passt und Zukunftschancen hat. Gegenwärtig wird die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzsituation nach den Ansiedlungserfolgen und der Neuausrichtung einzelner Betriebe als stabilisiert angesehen. An der industriellen Ausrichtung wird aufgrund der Vorleistungen (insbesondere im Ausbildungswesen) festgehalten. Die relative Sicherheit nach einer (noch nicht vollständig abgeschlossenen) Periode des Strukturwandels ergibt sich daraus, dass die industriellen Kompetenzen der Region erhalten geblieben, z.T. sogar ausgebaut worden sind, sowohl in Bezug auf bestehende Produktionsverbände (Wertschöpfungsketten), wie in Bezug auf schulische Infrastruktur und Selbstverständnis der Region.

Beide Städte haben komplementäre Stärken und Schwächen: Kapfenberg hat Spielraum im Flächenangebot. Es hat auf dem Höhepunkt der industriellen Strukturkrise aktiv und flexibel zur Erneuerung des industriellen Schwerpunkts reagiert und vermittelt dadurch den Eindruck grösserer Dynamik. Bruck an der Mur hat eine vom österreichischen Staatsverständnis relativ gesicherte Position als Bezirkshauptstadt und hat dementsprechende Stärken für ein weiteres Umland anzubieten. Beide Städte haben Personalstellen geschaffen, die diese Positionen nach aussen für die angesprochenen Zielgruppen (Investoren, Konsumenten, Ansiedlungswillige) kommunizieren. In beiden Städten wird bestätigt, dass die Komplementarität der Positionen eine engere Zusammenarbeit notwendig macht. Das Verhältnis zwischen den beiden Städten wird gegenüber früher als wesentlich verbessert dargestellt. Allerdings sind Visionen, wie dauerhaft ein eigenständiges Gegengewicht gegen die derzeit wachstumsstarke Agglomeration Graz aufgebaut werden könnte, derzeit kaum erkennbar.

Die Region ist von zwei Verkehrsprojekten direkt betroffen, deren Ausgang noch ungewiss ist und deren raumwirksame Folgen sowohl Bedeutungsgewinn wie -verlust bedeuten können: Erstens fällt durch den Bau der direkten Eisenbahnverbindung Graz – Klagenfurt in Zukunft die Notwendigkeit für den Umsteigeknoten in Bruck weg. Die Obersteiermark ist dann in ihrer überregionalen Erreichbarkeit allein auf ihre eigene Bedeutung angewiesen, die bisher verkehrstechnisch bedingte Unterstützung fällt weg. Zweitens würde eine Neutrassierung der Semmeringstrecke mit einem Basistunnel die Obersteiermark stärker an Wien anbinden. Dies könnte eine Aufwertung, aber auch den Wandel zur Auspendlerregion zur Folge haben.

2. Bestätigung der Forschungshypothesen

Metropolisierung

Die bisherigen Regionalpolitiken gingen davon aus, die traditionellen Wirtschaftszweige zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dem entspricht der Gedanke des Werkstoff-Clusters. Der gegenwärtige Strukturwandel hat aber auch zur Folge, dass sich Unternehmen neu ansiedeln, die Zulieferer für das Automotive-Cluster Graz sind. Bereits heute sind die Pendlerströme aus Bruck und aus Kapfenberg in die Urbanisationszone Graz stärker als in die Urbanisationszone Leoben. Daher kann gesagt werden, dass auch hier die Prozesse der Metropolisierung eingesetzt haben.

Verstärkung der Netzwerkfunktion

Das engmaschige, aus relativ kleinen Städten bestehende Städtesystem Österreichs reflektiert in besonderer Weise den Planungsgedanken des zentralörtlichen Systems in Bezug auf landesweiter Einwohnerverteilung und Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen (Versorgungsfunktion). Die Montanindustrie wurde 1945 verstaatlicht und war dadurch in ihrem Aktions- und Expansionsradius weitgehend auf die nationale Volkswirtschaft begrenzt. Insofern hat diese Stufe gesellschaftlicher Arbeitsteilung das zentralörtliche System nicht gesprengt, sondern materiell zu seiner Aufrechterhaltung beigetragen. Mit der Aufgabe dieser Organisationsform erfolgt der Umbau der Unternehmen, die Teilnahme an globalen Märkten und Neuaquisitionen. Die Netzwerkfunktion wird auf der Produktionsseite über das Leitbild des Werkstoff-Clusters und die Herausbildung regionaler Produktionssysteme (die international integriert sind) gestärkt. Die lokalen Akteure setzen dieses Konzept durch die internationale Positionierung ihrer Städte und eine aktive Ansiedlungspolitik um. Parallel zur internationalen Vernetzung der Produktion wächst somit auch in Bruck und Kapfenberg die Netzwerkfunktion.

3. Typisierung

Urbanisationstyp: Die Region Obersteiermark hat sich innerhalb Österreichs nicht zu einem Verdichtungsraum von nationaler Bedeutung entwickelt. Es hat sich auch kein dominantes Zentrum entwickelt, das in größerem Umfang als Knoten überregionale Aufgaben erfüllen würde. Aufgrund der grossen Anzahl an Arbeitsplätzen in der eisen- und stahlverarbeitenden Industrie und der kleinräumigen administrativen Bezirksgliederung besteht eine Stadtregion, die über die dominierende Wirtschaftsbranche auch funktional miteinander verflochten ist. Für diese Urbanisationsstruktur wurde ein eigenständiger Urbanisationstyp geschaffen (UT 3), da es sich hier nicht um singuläre Urbanisationszonen handelt.

Der *Strukturtyp* ist trotz der massiven Arbeitsplatzverluste industriell. Daran wird der insgesamt langsamere Rückgang der industriellen Branchen in den peripher gelegenen Alpenregionen deutlich. Zudem ist die Urbanisationszone Bruck-Kapfenberg ein Beispiel für die Verstärkung traditioneller Strukturen in der Rückgangphase, bei der infolge des industriellen Rückgangs der tertiäre Sektor noch stärker verliert.

Der *Urbane Entwicklungstyp* für die gemeinsam als Stadtregion ausgewiesenen Urbanisationszonen der Obersteiermark (Bruck-Kapfenberg, Leoben, Knittelfeld und Judenburg) wird aufgrund der mehrheitlich industriellen Strukturtypen als UE 3 klassiert.

4. Position im Rahmen der Städteharchie

Wie bereits für die Klassierung des Urbanisationstyps begründet wurde, handelt es sich bei den Kernstädten in der Obersteiermark um Zentren, die vor allem auf der regionalen Ebene Gewicht haben.

5. Szenarien

Einbezug der Obersteiermark in die Agglomeration Graz: Der industrielle Strukturwandel geht weiter und geht mit einer Veränderung der Wirtschaftsbranchen einher. Die neuangesiedelten Branchen sind nicht Teil eines auf die Obersteiermark konzentrierten regionalen Produktionssystems, sondern als Zulieferer auf die Agglomeration Graz ausgerichtet. In der Folge verstärkt sich der Einbezug der Obersteiermark in die Agglomeration Graz weiter. Der Beitrag der Obersteiermark besteht damit in erster Linie in der Zurverfügungstellung geeigneter Flächen für Logistikunternehmen, Zulieferbetriebe und Wohnungsbau. Die bestehenden regionalen Produktionssysteme werden geschwächt und brechen ab; ein möglicher Neuaufbau geschieht auf einer anderen Basis.

Spezialisierung auf Wohnen und Freizeit: Die industriellen Branchen geben den Standort auf. Das Bundesland ändert die wirtschaftspolitischen Leitbilder zu ihrer Erhaltung entsprechend. Die bisher vermiedene Abwanderung findet nun doch statt. Das entstehende Vakuum und die Verfügbarkeit grosser Flächen zieht Investoren aus dem Touristik- und Freizeitbereich an. Die Region ändert Bevölkerungsstruktur und Image.

Erhaltung des regionalen Produktionssystems auf industrieller Basis: Es gelingt, die industriellen Kompetenzen zu erhalten und weiter zu entwickeln. Dies wird möglich, weil in der Region mit dem industriellen Strukturwandel Schritt gehalten werden kann und neue Produktionsstrukturen, neue Produkte und neue, an die Produktion gekoppelte spezifische Dienstleistungen entwickelt werden. Diese können entweder im Bereich fortgeschrittener Technologien oder im Bereich von Design und Vermarktung liegen. Auch wenn die weltweite Branchenentwicklung der heutigen Leitindustrien nicht von den Standortgemeinden beeinflusst werden kann, so haben sie doch Möglichkeiten, über die kommunalpolitische Aktivitäten die Bedingungen der Weiterentwicklung zu steuern: z.B. über das Engagement, höhere Ausbildungsstätten am Ort auszubauen und die Studierenden an den Ort zu binden. Neben einer stärkeren Spezialisierung drückt sich die erfolgreiche Transformation der alten Industrie in einer stärkeren branchenübergreifenden Zusammenarbeit der regionalen Akteure aus und führt zu einer Rekonstituierung des regionalen Produktionssystems.

Versorgungsfunktion mit etwas Tourismus: Es gelingt nicht, das Werkstoffcluster aus seiner heutigen Form weiter zu entwickeln. Die metallverarbeitenden Aktivitäten verlieren weiter an Bedeutung und werden schliesslich aufgegeben. Das Leitbild 'Werkstoffcluster' wird auf die Holzverarbeitung reduziert. Die Bevölkerungszahl sinkt. Bruck und Kapfenberg behalten weitgehend ihre zentralörtlichen Funktionen, gewinnen aber keine neuen hinzu. Für spezialisierte Konsumansprüche und Dienstleistungen wird der Weg weiter, aufgrund der beschleunigten Verkehrsverbindungen allerdings auch schneller. Die Städte konzentrieren ihren Ausbau der Infrastruktur an den Bedürfnissen der touristischen Umlandgemeinden. Dadurch wird eine gewisse Erweiterung der städtischen Infrastruktur möglich. Im erfolgreichen Fall ist diese auch wirtschaftlich tragfähig und kann von der einheimischen Bevölkerung mitgenutzt werden; im negativen Fall wird sie am Bedarf vorbei geplant und schränkt die kommunalen Freiheitsgrade weiter ein.

10.6 Innsbruck (Tirol/Österreich)

Urbanisationszone Innsbruck						
Periurbane Gemeinden (65) (Nebenzentren unterstrichen)	Mieming, Mötztal, Rietz, Silz, Stams, Absam, Aldrans, Ampass, Axams, Baumkirchen, Birgitz, Ellbögen, Flauring, Fritzens, Gnadenwald, Götzens, Gries a. Brenner, Gries i. Sellrain, Grinzens, Gschnitz, Inzing, Kematen i. T., Kolsass, Kolsassberg, Lans, Matrei a. Brenner, Mieders, Mils, Mühlbachl, Mutters, Natters, Navis, Oberhofen i. Inntal, Obernberg a. Brenner, Oberperfuss, Patsch, Pettnau, Pfaffenhofen, Pfons, Poling i. T., Ranggen, Rinn, Rum, St. Sigmund i. Sellrain, Scharnitz, Schmirn, Schönberg i. Stubaital, Sellrain, Sistrans, <u>Hall i. T.</u> , Steinach a. Brenner, Telfes i. Stubai, <u>Telfs</u> , Thaur, Trins, Tulfes, Unterperfuss, Vals, Voels, Volders, Wattenberg, <u>Wattens</u> , Wildermieming, Zirl, Weer					
Einwohner	1951	1961	1971	1981	1991	1995
Innsbruck	95'055	100'695	116'010	117'287	118'112	109'150
Periurbane Gemeinden	76'335	84'651	105'600	122'713	138'397	145'968
	Arbeitsplätze 1981		Arbeitsplätze 1991			
	Innsbruck		Periurbane Gemeinden		Innsbruck	
					Periurbane Gemeinden	
Bergbau & Energie	1'279		413		469	
Verarbeitende Industrie	8'900		12'725		6'871	
Baugewerbe	4'179		3'560		4'194	
Transport & Kommunikation	4'395		1'890		7'719	
Einzelhandel	6'392		2'931		7'820	
Grosshandel	5'322		2'224		4'403	
Kommerzielle Dienstleistungen	6'922		1'006		9'458	
Beherbergung und private Dienstleistungen	5'333		3'688		6'149	
Verwaltung, Gesundheits-, Bildungswesen	15'675		4'720		19'648	
Summe Arbeitsplätze	58'397		33'157		66'731	
Höhenlage Innsbruck: 574 m	Fläche Innsbruck: 104,9 km ²			Fläche der Urbanisationszone: 1'868,6 km ²		
Urbanisationstyp	2.2	Alpenagglomeration zusammen mit Urbanisationszone Schwaz.				
Strukturtyp 1980/1990	ADM/ADM					
Urbaner Entwicklungstyp	2					

1. Beschreibung der lokalen Besonderheiten

Die Entwicklung Innsbrucks zu einer der wenigen Grossstädte innerhalb der Alpen geht auf die Verlegung des Residenzses der Habsburger im 15. Jh. zurück. Mit diesem Wechsel verlor die benachbarte, durch den Salzhandel gross gewordene Stadt Hall, die im mittelalterlichen Städtesystem an dieser Stelle Stadtfunktion ausübte, gegenüber Innsbruck an Bedeutung. Innsbruck wurde in der Folge Universitätsstandort, setzte sich als Regierungsstandort Anfang des 18. Jahrhunderts gegenüber Bozen durch und blieb es für das heutige Bundesland Tirol.

Innsbruck ist stärker als andere vergleichbare Alpenstädte durch reliefbedingte Einschränkungen und Vorteile gekennzeichnet. In der Agrargesellschaft betraf das vor allem die Benachteiligung in der Erreichbarkeit bewirtschaftbarer Flächen an den Talhängen (BOBEK, 1928). Von der industriellen Entwicklung blieb die Stadt weitgehend ausgespart. Nach dem

Zweiten Weltkrieg hat die Stadt aber innerhalb Österreichs an Bedeutung gewonnen, als sich die Nachkriegsentwicklung geopolitisch bedingt auf die westlichen Bundesländer konzentrierte. In der postfordistischen Phase werden Städte als Standorte nichttouristischer Dienstleistungen wichtig und jetzt stellt die geringe Flächenverfügbarkeit im Talboden einen entscheidenden Nachteil dar, woraus verstärkte Flächennutzungskonkurrenzen resultieren. Unter touristischen Gesichtspunkten und als attraktiver Wohnstandort für spezielle Zielgruppen stellen die naturräumlichen Bedingungen einen Vorteil dar.

Aus den topographischen Gegebenheiten leitet sich daher in starkem Masse das Selbstverständnis Innsbrucks als *die* Alpenstadt ab⁴³. Die Konstellation von imposantem Nordketten-Gebirge und historischem Stadtbild mit Ensemble-Wirkung hat Innsbruck schon Anfang der 1970er Jahre zur Destination eines frühen Städtetourismus aus Übersee werden lassen. Dieses Bild der Stadt mit hoher Lebens- und Freizeitqualität prägt heute zu einem grossen Teil auch den Aussenaustritt der Stadt. Die naturräumliche Ausstattung ist ein identitätsstiftender Faktor und ein Marketingschwerpunkt. Aus dem Blick fällt dabei leicht, dass dieser identitätsstiftende und werbewirksame Aspekt zeitlichen und gesellschaftlichen Änderungen unterworfen ist und nicht verabsolutiert werden kann.

Die Stadt hat durch diese Positionierung eine problematische touristische Entwicklung erfahren, die durch einen hohen Anteil des Tagestourismus, vergleichsweise niedrige Wertschöpfung und eine Konzentration der touristischen Aktivitäten auf relativ kleiner Fläche gekennzeichnet ist. Auf den Wandel im internationalen Städtetourismus zugunsten einer stärkeren Gewichtung des kulturellen Angebots einer Stadt wurde bislang nicht oder zu wenig reagiert. Als Beispiel wird die mangelnde Inwertsetzung vorhandener Museen angeführt. Zusätzlich zu dem klassischen Tagestourismus hat Innsbruck über lange Zeit nach aussen das Image einer Stadt des Sportes vermittelt, wobei von der Rolle als Austragungsort der Olympischen Winterspiele 1964 und 1976 gezehrt werden konnte. Diese Rolle, die die massgebenden lokalen Akteure für eine dritte Olympia-Kandidatur nutzen wollten, ist offenbar in der Bevölkerung als "Mehr vom Gleichen" diskreditiert und nicht mehr mehrheitsfähig. 1997 wurde dieses Anliegen per Abstimmung abgelehnt. Die Ablehnung dieser Spielart touristischer Funktionen durch die Stadt deutet auf einen Wechsel der Bevölkerungsstruktur und zeigt, dass die Bevölkerung in ihrer Einschätzung, in welchen strategischen Netzwerken die Stadt in Zukunft präsent sein soll, gespalten ist (GANTNER, 1995, FRITZ, 1997). An der Diskussion um die aktuelle und künftige Bedeutung des Tourismus zeigt sich zugleich die begrenzte Tragweite einer Entwicklungsstrategie, die die Funktion einer Stadt in hohem Masse auf Inszenierungen gründet und mit der Tatsache konfrontiert ist, dass Inszenierungen einem raschem Verschleiss ausgesetzt sind.

In der Beurteilung der Wirtschaftsstruktur wurde von den Gesprächspartnern auf eine schrittweise Ablösung der touristischen Bedeutung durch das Anwachsen der Arbeitsplätze im Bereich der Finanzdienstleistungen und Wirtschaftsdienste (kommerzielle Dienstleistungen) hingewiesen, wozu auch der Ausbau der Sozial- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität (SOWI) gezählt wird, die sich als Sprungbrett für spin off-Gründungen entwickle. In den Betriebszählungsdaten von 1991 war eine solche Entwicklung noch nicht sichtbar, gemäss Standortquotient war Innsbruck 1991 noch weit davon entfernt, in dieser Hinsicht Spezialisierungen zu entwickeln.

In den Gesprächen wurde immer wieder die Konzentration hochzentraler öffentlicher Institutionen und Dienstleistungen (vor allem Universität und Universitätskliniken) für ein grosses Einzugsgebiet hervorgehoben. Mit Ausnahme der Beurteilung der SOWi-Fakultät wurde dabei aber zumeist stärker auf die Rolle, die diese Einrichtungen in zentralörtlicher Hinsicht spielen, hingewiesen, als auf die Impulse, die durch den Forschungsbetrieb dieser Einrich-

⁴³ Es wird zumeist unterschlagen, dass die Agglomeration Grenoble ebenfalls zwischen Gebirgsmassiven liegt und vollständig zum Alpengebiet gehört; es übertrifft Innsbruck zudem sowohl in der Grösse der Kernstadt wie der Agglomeration. An sich ein Detail, ist dieses Beispiel insofern von Bedeutung, als es zeigt, dass Alpensicht und -probleme im wesentlichen an die Sprachgrenzen gebunden bleiben.

tungen ausgelöst würden. Dem entspricht die geäußerte Einschätzung, dass die Potentiale dieser Einrichtungen nicht ausgeschöpft werden, wofür als Beispiel die geringe Präsenz der 28'000 Studierenden in der Stadt, ein kaum ausgeprägtes intellektuelles Milieu und eine relativ geringe Zahl von spin off-Gründungen angeführt wurden.

Innsbruck hat keine industrielle Tradition. Die Standortpolitik der Stadt Innsbruck hatte schon frühzeitig den *zweiten Sektor* ausgeklammert, zeitweise wurde eine Ansiedlung des industriellen Gewerbes direkt verhindert. Das aktuelle Leitbild propagiert aufgrund des Flächenmangels der Stadt eine wertschöpfungsintensive Flächennutzung, worunter vor allem kommerzielle Dienstleistungen verstanden werden.

Demgegenüber besteht ein Gürtel industriell strukturierter Gemeinden und Nebenzentren. Die Gemeinde Wattens hat über 5'000 Arbeitsplätze, davon mehr als 4'200 im industriellen Sektor. Grösster Betrieb ist die Glasschleiferei Swarovski; die Produkte (kunsthandwerkliche Artikel und optische Präzisionsinstrumente) werden für einen internationalen Markt hergestellt und als genuin Tiroler Produkte vermarktet. In den Gesprächen kam zum Ausdruck, dass der industrielle Gürtel nicht oder nur ungenügend in die Entwicklungsüberlegungen der Stadt einbezogen ist. Eine Verknüpfung der bestehenden Branchen, etwa im Sinne einer Bildung von Clustern wird nicht aktiv angestrebt. Diese Nichtbeachtung regionaler Potentiale ist teilweise auf die generellen Probleme zwischen Stadt und Umland zurückzuführen. Das Stadt-Umland-Verhältnis, wird von den beteiligten Gesprächspartnern fast ausnahmslos als "schlecht" und von gegenseitiger Konkurrenz bestimmt dargestellt, weil oft gegenseitige Übervorteilungsabsichten unterstellt würden. Es besteht eine Anrainerproblematik im Falle der störenden Infrastruktur (Flughafen). Die Umlandgemeinden spielen die Vorteile ihrer Flächenreserven aus. Dies hat dazu geführt, dass die Stadt Innsbruck trotz des erwähnten Leitbildes der Ansiedlung eines flächengrossen Möbelmarktes auf ihrem Stadtgebiet zugestimmt hat, um Kaufkraftabflüsse zu vermeiden. Die Notwendigkeit einer Kooperation auf Agglomerationsebene ergibt sich darüberhinaus aus der demographischen Entwicklung: wie die Einwohnerentwicklung zeigt, stagniert die innerstädtische Bevölkerung während das periurbane Wachstum auch in den 1990er Jahren weitergeht. Gegenwärtig besteht Zusammenarbeit einzig im Tourismus, wo die Tourismusverbände zusammengelegt wurden.

Fragen der Stadtgestaltung: In die geschlossene Bebauung, bestehend aus mittelalterlicher Stadt, Bauten der Zwischenkriegszeit und Wiederaufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg sind seit den siebziger Jahren mehrere Grossüberbauungen implantiert worden, die heute grösstenteils als Bausünden gelten. Es wird berichtet, dass dies zu einem Reflex in der öffentlichen Meinung geführt habe, der sich in einer grundsätzlichen Ablehnung von Neubauten äussere, die nicht die Gestaltungselemente der traditionellen Bebauung zitieren. Die Bebauung der letzten Jahre ist dementsprechend noch stark der architektonischen Postmoderne der 1980er Jahre verhaftet, d.h. in dieser Hinsicht bestand zumindest bis in jüngste Zeit ein verspäteter Nachvollzug anstelle einer trendbildenden Gestaltung. Gleichzeitig wurde aber auch berichtet, dass im Bereich der Architekten ein Generationenwechsel stattgefunden habe und eine Auseinandersetzung um zeitgenössische Architektur stattfindet. Bislang sind im Stadtbild diese jüngsten Veränderungen noch kaum sichtbar. Eine Ausnahme bildet die Neubebauung des Adambrau-Areals (unter Erhalt eines kleinen Teils der alten Industriegebäude). Ein Zeichen für eine gewisse Veränderung der öffentlichen Meinung und einer Abkehr vom folklorisierenden Bauen ist auch darin zu sehen, dass im Wettbewerb um den Neubau der Bergisel-Skisprungsschanze mit der Vergabe an Zaha Hadid der Entwurf einer Architektin ausgewählt wurde, die bisher nur in Fachkreisen und nicht beim grossen Publikum bekanntgeworden ist.

Alpenspezifität und Austauschbarkeit der Probleme: Abgesehen vom Flächenmangel (der teilweise auch ein Problem schlechter interkommunaler Zusammenarbeit ist) handelt es sich bei den Besonderheiten Innsbrucks nicht um alpenspezifische Besonderheiten, sondern um

Sachprobleme, die mit denen ähnlich grosser Städte vergleichbar sind. Innsbruck ist eine Grossstadt in den Alpen mit einem Gürtel von periurbanen Agglomerationsgemeinden und den typischen Agglomerationsproblemen. Für die Vergleichbarkeit mit ausseralpinen Städten gibt es eine Reihe von Belegen:

- Kooperation mit ausseralpinen Grossstädten zwischen den verschiedenen Institutionen (Universitätskliniken, Stadtwerke, Planung neuer Stadtviertel),
- Konkurrenz mit direkten Nachbarn (z.B. Bozen),
- grossstädtisches Angebot im Öffentlichen Verkehr (z.B. Nachtkurse),
- Streit um die Abgeltung von Zentrumsleistungen, Probleme der interkommunalen Zusammenarbeit,
- Herausstellung von Landschaftsbild und Umweltqualitäten mittels Stadtmarketing zur Positionierung der Stadt nach aussen,
- Interessen- und Zielkonflikte zwischen verschiedenen Einwohnergruppen in Fragen der zukünftigen Entwicklungsstrategie, in Fragen von Umweltbelastungen und in Gestaltungsfragen, Bildung von Bürgerinitiativen,
- vergleichbares Einzelhandelsangebot (mit Städten gleicher Grösse und mit anderen Tourismusstädten),
- gehobenes Kulturangebot (mit Schwerpunkten auf Alter Musik, in dieser Hinsicht konkurrierend mit Salzburg).

Die Spezifität Innsbrucks besteht in der Möglichkeit, mit einem inszenierten Alpenbild besondere Dienstleistungen erstellen und verkaufen zu können. Es handelt sich somit um eine Spezialisierung, die aus der Kombination von naturräumlichen Faktoren mit der historischen Siedlungsentwicklung resultiert und die so lange anhält, wie dafür eine Nachfrage besteht.

2. Bestätigung der Forschungshypothesen

Metropolisierung

Innsbruck bildet eine bevölkerungs- und flächengrosse Urbanisationszone, die mehrere Gemeinden von Stadtgrösse als Nebenzentren einschliesst (Hall, Telfs, Wattens). Hinzu kommt die Urbanisationszone Schwaz, die direkt an die Urbanisationszone Innsbruck anschliesst. Im Norden und Süden reicht die Urbanisationszone Innsbruck bis an die beiden Landesgrenzen, im Westen und Osten ist das Einzugsgebiet von Innsbruck und Schwaz methodisch bedingt eher noch zu knapp abgegrenzt. Lediglich die Gemeinden des Seefelder Sattels entziehen sich noch eindeutig dem direkten Einzugsgebiet von Innsbruck; sie bieten ihrerseits hochgradig internationalisierte Tourismusangebote der oberen Preiskategorie an und nutzen dafür die internationale Erreichbarkeit über den Innsbrucker Flughafen. Mit dieser Beschreibung erfüllt Innsbruck die Kriterien, die für Metropolisationsprozesse in den Alpen angenommen wurden.

Verstärkung der Netzwerkfunktion

Die Verstärkung der Netzwerkfunktion lässt sich am Beispiel von Innsbruck nicht belegen. Ein Teil der Gesprächspartner führt gerade die ungenügende Dynamik und geringe Aussenorientierung als Schwäche von Innsbruck an. Mehrfach wurde das Vorgehen Villachs bei der Erfindung des Wettbewerbs 'Alpenstadt des Jahres' als Beispiel für eine gewisse Selbstbezogenheit und Selbstzufriedenheit Innsbrucks genannt, was dazu führt, dass Eigenschaften, die man sich selbst zuschreibt, von Anderen besetzt werden.

3. Typisierung

Urbanisationstyp: Die Urbanisationszone Innsbruck bildet zusammen mit der Urbanisationszone Schwaz eine Agglomeration. Die Agglomeration liegt vollständig innerhalb der Alpenabgrenzung. Deshalb ist der Urbanisationstyp UT 2.2.

Strukturtyp: Sowohl 1980 wie 1990 wird die Arbeitsplatzstruktur durch die – z.T. hochzent-

ralen – öffentlichen Dienstleistungen dominiert. Die kommerziellen Dienstleistungen erreichen nicht die Schwellenwerte einer deutlichen Übervertretung. Auch die zahlreichen touristisch strukturierten Arbeitsplätze der periurbanen Gemeinden relativieren nicht die Bedeutung der öffentlichen Dienste. Deshalb ergibt sich bei der Zuordnung der ADM-Typ. *Urbaner Entwicklungstyp: Alpenagglomeration.*

4. Position im Rahmen der Städtehierarchie

Als Landeshauptstadt gehört Innsbruck zur zweiten Hierarchieebene im nationalen Städtesystem. Dies ist die Rangstufe, die gegenwärtig in mehreren Staaten an politischer und wirtschaftlicher Bedeutung gewinnt. Für die Zukunft ist damit auch Innsbruck potentiell als eine Stadt von europäischer Bedeutung anzusehen.

5. Szenarien

Mehr vom Gleichen: Die Stadt verstärkt ihre Anstrengungen in den Bereichen, für die sie bekannt ist und in der Vergangenheit Stärken herausgebildet hat. Dazu gehört ein Festhalten an der touristischen Ausrichtung, die allerdings modifiziert und auf höhere Preissegmente ausgedehnt wird. In diesem Konzept wird am Sporttourismus festgehalten, wofür die Veranstaltung von Grossereignissen als wichtiges Instrument dient. Anpassung und Ausbau der dazu nötigen Beherbergungskapazität und der Verkehrsinfrastruktur sowie der entsprechenden Marketingkonzepte bilden einen Schwerpunkt der Stadtentwicklung. Der zweite Schwerpunkt besteht darin, bestehende öffentlichen Funktionen zu erhalten und auszubauen, wofür die Pflege der politischen Netzwerke auf nationaler Ebene von grosser Bedeutung ist. Dieser Kurs ist nicht unumstritten und spaltet die Einwohner der Stadt. Er setzt sich schliesslich doch durch, weil die bisher führenden regionalen Akteure ihre Anstrengungen verstärken und ihre Führungsrolle behalten, indem sie ihre Konzepte teilweise einer geänderten Nachfrage anpassen. Die Kritiker dieser Entwicklung setzen sich nicht durch, weil sie sich aus unterschiedlichsten Interessengruppen zusammensetzen und ihr gemeinsames Interesse, die Stadtentwicklung zu beeinflussen, letztlich doch nicht stark genug ist.

Aufbruch: Das Wachstum der kommerziellen Dienstleistungen nimmt auch in Innsbruck stark zu und verändert die Zusammensetzung der Einwohner sowie der wirtschaftlichen und politischen Akteure. Auf der Basis dieser geänderten Interessenlagen lässt sich das Leitbild höherer spezifischer Wertschöpfung in die Praxis umsetzen. Dazu erbringt die Stadt erhebliche Vorleistungen, die sich vor allem auf eine Änderung der internationalen Wahrnehmung beziehen und einen Ausbau der urbanen Infrastruktur für internationale Entscheidungsträger und insbesondere deren Familienangehörige erfordern. Die Stadt verstärkt mit dieser Strategie ihren Einfluss im europäischen Städtesystem. Diese Ausrichtung geht mit einer Verstärkung der Metropolisationsprozesse im Umland einher, gleichzeitig besteht die Tendenz, sich vom Berggebietskontext zu lösen. Langfristig ist die Stadt aus sich selbst heraus zu klein, um dauerhaft die neue Rolle zu spielen. Daher werden Korrekturen im Hinblick auf eine intensivierte Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden und dem weiteren Umland notwendig.

Bedeutungsverlust: Auch als Grossstadt ist Innsbruck nicht vor einem Bedeutungsverlust geschützt. Im konkreten Fall wird Innsbruck zum Verhängnis, dass es einerseits hochzentrale Einrichtungen für ein grosses Einzugsgebiet konzentriert hat und entsprechend auch als Arbeitsplatzzentrum mit einem grossen Einzugsgebiet fungiert. In diesen Funktion bleibt die Stellung der Stadt auf nationaler Ebene relativ lange gesichert. Allerdings bedingt diese Position zunehmend auch einen Auftritt auf europäischer Ebene und hier gelingt es Innsbruck nicht, in angemessener Weise Fuss zu fassen. Das weltweite Alpen-Image erweist sich als nicht tragfähig, und sogar kontraproduktiv, da dieses Image von Entscheidungsträgern als inszeniert abgelehnt wird. Die Stadt verliert an Attraktivität für Führungspersonen, was sich

zunächst bei Standortentscheidungen für Firmensitze bemerkbar macht. In der Folge verliert auch das Studieren in Innsbruck an Attraktivität. Private Investoren ziehen sich entweder zurück oder drücken der Stadt Projekte zu Bedingungen auf, die ihre Entwicklungschancen langfristig eher verschlechtern. Diese Entwicklungen führen letztlich auch zu Konsequenzen auf nationaler Ebene, was sich in der Form verringerter Bundeszuweisungen für öffentliche Einrichtungen in der Stadt und für Infrastrukturausbauten in der Region bemerkbar macht. Auf diese Weise werden auch die traditionell starken hochrangigen öffentlichen Dienstleistungen (insbesondere die universitäre Forschung) in ihrer Entwicklung zurückgeworfen. Die Wachstumspole in diesem Teil der Alpen verschieben dadurch zugunsten der Grossräume München und Salzburg.

10.7 Thun (Berner Oberland/Schweiz)

Urbanisationszone Thun						
Periurbane Gemeinden (27) (Nebenzentren unterstrichen)	Krattigen, Brenzikofen, Niederstocken, Oberstocken, Reutigen, <u>Spiez</u> , Wimmis, Uttigen, Amsoldingen, Blumenstein, Buchholterberg, Fahrni, Heimberg, Hilterfingen, Höfen, Homberg, Längenbühl, Oberhofen am Thunersee, Pohlern, Schwendibach, Sigriswil, <u>Steffisburg</u> , Thierachern, Uebeschi, Uetendorf, Unterlangenegg, Zwieselberg					
Einwohner	1950	1960	1970	1980	1990	1995
Kernstadt	24'157	29'034	36'523	36'891	38'211	39'094
Periurbane Gemeinden	40'940	45'589	50'799	53'634	60'672	62'166
	Arbeitsplätze 1985		Arbeitsplätze 1991		Arbeitsplätze 1995	
	Thun	Periurbane Gemeinden	Thun	Periurbane Gemeinden	Thun	Periurbane Gemeinden
Bergbau & Energie	0	394	135	317	90	440
Verarbeitende Industrie	6'330	4'286	5'147	4'899	4'098	4'138
Baugewerbe	2'943	2'377	2'891	2'458	2'461	2'463
Transport & Kommunikation	1'416	1'065	1'706	1'306	1'932	929
Einzelhandel	3'542	2'285	3'891	2'578	3'447	2'370
Grosshandel	393	398	451	612	555	756
Kommerzielle Dienstleistungen	2'097	993	2'661	1'228	2'297	1'217
Beherbergung und private Dienstleistungen	2'051	2'366	2'180	2'420	2'336	2'212
Verwaltung, Gesundheits-, Bildungswesen	4'455	2'434	4'854	3'947	4'962	3'875
Summe Arbeitsplätze	23'227	16'598	23'916	19'765	22'178	18'400
Auspendlerquote von Thun in die Urbanisationszone Bern, 1990					13,1%	
Höhenlage Thun: 562 m	Fläche Thun: 21,6 km ²			Fläche der Urbanisationszone: 271,3 km ²		
Urbanisationstyp	2.1	Zugehörigkeit zur Agglomeration Bern aufgrund der Pendlerverflechtung.				
Strukturtyp 1980/1990	os / ia					
Urbaner Entwicklungstyp	1					

1. Beschreibung der lokalen Besonderheiten

Thun ist die zehntgrösste Stadt der Schweiz und weist sowohl in der Langzeituntersuchung (1870-1990) wie im Zeitraum 1960-1995 stark überdurchschnittliche demographische Wachstumsraten auf. Allerdings ist dieses Wachstum in besonderem Masse azyklisch: Als grösster Militärstandort der Schweiz und Standort eines bedeutendes Teils der Schweizer Rüstungsindustrie war der konjunkturelle Aufschwung über Jahrzehnte an die Existenz der globalen politischen Machtblöcke bzw. politischer Krisensituationen gebunden. Spätestens ab 1990 ist das stark überdurchschnittliche Bevölkerungswachstum der Stadt auf die Lage am Alpenrand in unmittelbarer Nähe zu Bern und die dadurch bedingte Attraktivität für Pendler mit Arbeitsplatz in Bern zurückzuführen.

Mit dem Zusammenbruch des Ostblocks seit 1989 hat die, im Auftrag des ganzen Landes wahrgenommene, militärische Funktion an Gewicht verloren. Zur gleichen Zeit geriet auch die traditionelle Industrie in die Krise: Der grösste Betrieb, die Metallwerke Selve wurde in betrügerischer Absicht aufgekauft und geriet in Konkurs. Für die Stadt und die Umlandgemeinden bedeuteten diese Einschnitte einerseits einen ökonomischen und politischen Schock, andererseits wurde in der Stärkung der Wohnfunktion und des Tourismus eine Chance gesehen, um sich von problematischen, an Bedeutung verlierenden Branchen und dem entsprechenden Image der Stadt zu lösen. In dieser Situation entstanden die Planungen zur Ausweitung der Einzelhandelsfläche und die Pläne zur Neunutzung der Industriebrache Selveareal als reines Wohnquartier.

In der Folge stieg die Zahl der mit dem Tourismus verbundenen Arbeitsplätze. Die Zahl der kommerziellen Dienstleistungen ist seit den 1990er Jahren jedoch wieder rückläufig. Die Einzelhandelszone wurde realisiert. Zur Zeit ist die Situation so, dass bestehende alteingesessene Fachgeschäfte und überregional vorhandene Anbieter nebeneinander bestehen und nach Aussagen der lokalen Akteure ein weites Einzugsgebiet bedienen, welches aufgrund des derzeit günstigen Branchen-Mixes und bequemer Erreichbarkeit bis nach Bern reicht. Die nach der Betriebseinstellung der Firma Selve beschlossene Wohnüberbauung wurde in der geplanten Form nicht realisiert, was zunächst an der Schwierigkeit lag, interessierte Investoren zu finden. Während der 1990er Jahre wurden die Flächen zu günstigen Konditionen zwischengenutzt, so dass sich auf dem Gelände eine für Industriebrache typische Mischung aus industriellem Kleingewerbe, Kulturinitiativen und Freizeitindustrie ansiedeln konnte. Dieses Gewerbe hat mittlerweile ein regionales (Berner Oberland) und schweizweites Einzugsgebiet aufgebaut. Die Stadt hat das Gelände zwischenzeitlich in Absprache mit dem kantonalen Raumplanungsamt gekauft, um es der Spekulation zu entziehen und den möglichen Planungsmehrwert in kommunalen Händen zu halten. Verschiedene Faktoren, wie die Entwicklungsdynamik der Zwischennutzungen, der für viele Städte in Europa sichtbar gewordene Bedeutungsgewinn von Unterhaltungs- und Kulturangeboten als überregionale Funktion von Städten, sowie der gestiegene Stellenwert von kulturellen Initiativen und an Kultur gebundenes Gewerbe in Thun selbst haben dazu geführt, dass die reine Wohnnutzung der freigewordenen Flächen inzwischen in Frage gestellt ist. Mit der Idee eines Museumsprojektes auf dem Gelände ehemaliger Militäranlagen, das den Themenkomplex Militär, Sicherheitspolitik und Frieden einem breiten und einem Fachpublikum zugänglich machen soll, streben die politischen Akteure der Stadt eine eigenständige Profilierung nach aussen an, die sich nicht in erster Linie an die Agglomerationsbevölkerung wendet, sondern zumindest schweizweit agiert. Bezüglich der regionalen Ausrichtung betreibt Thun mit vier Nachbargemeinden (Spiez, Steffisburg, Uetendorf und Heimberg) als Wirtschaftsraum Thun ein gemeinsames Flächenmanagement und eine koordinierte Industrieansiedlungspolitik. Dies deutet auf ein kooperatives Stadt-Umland-Verhältnis. Allerdings sind nicht alle Umlandgemeinden in diese Allianz einbezogen und es bestehen, ähnlich der Situation in grösseren Agglomerationen, Interessengegensätze zwischen Kernstadt und Nachbargemeinden mit hohem Steueraufkommen über die Finanzierung der Zentrumsleistungen.

2. Bestätigung der Forschungshypothesen

Metropolisierung und perialpine Orientierung

Aufgrund seiner räumlichen Nähe zu Bern, den vorhandenen Pendlerverflechtungen und dem dokumentierten Bevölkerungswachstum ist Thun Typbeispiel für den als Metropolisierung bezeichneten Einbezug kleinerer Urbanisationszonen in die Einzugsgebiete benachbarter, grösserer Urbanisationszonen. Dieser Entwicklung entsprechen auch die Ausweisung neuer Wohngebiete und Flächen für den Einzelhandel. Eine umgekehrte Inanspruchnahme (zu anderen als zu Wohnzwecken) der städtischen Funktionen Thuns durch die Agglomeration deutet sich bislang über die Freizeiteinrichtungen auf dem Selveareal an (Café Mokka, Nachtwerk) sowie über die Veränderungen des Einkaufsverhaltens (durch Berner Besucher, bei aufgewertetem Angebot, u.a. durch eine Filiale des Berner Warenhauses Loeb).

Zusätzlich zur Funktion innerhalb der Agglomeration nimmt Thun Aufgaben für die Seitentäler des Berner Oberlandes, die nicht Teil der Urbanisationszone Thun sind, wahr. Neben den traditionellen Versorgungsaufgaben war dies in der Vergangenheit auch die Funktion als Arbeitsplatzzentrum, vor allem durch die Metall- und Rüstungsbetriebe, die eine grössere Zahl an niedrig qualifizierten Arbeitsplätzen anboten. Bislang sind keine entscheidenden Erfolge gelungen, die weggefallenen Arbeitsplätze im sekundären Sektor zu kompensieren. Die verschiedentlich beschriebene Ausweitung des Arbeitsplatzangebots einer Agglomeration auf deren Nebenzentren (FOURNY/PAGAND/PRADEILLES, 1997) ist demnach prinzipiell auch für Thun möglich, erfolgt aber nicht automatisch.

Verstärkung der Netzwerkfunktion

Thun ist in seiner industriellen Periode von Anfang an überregional orientiert, so dass das zentralörtliche Modell der Agrargesellschaft nur teilweise gilt. Jedoch ist die Aussenorientierung auf die Schweiz begrenzt; gerade die militärischen Funktionen, die die Stadt arbeitsteilig auf nationaler Ebene für die Schweiz ausübt, machen deutlich, dass die Stadt nicht oder nicht vorrangig in einer (wirtschaftlich dominierten) Städtekonkurrenz aktiv ist. Die Netzwerkfunktion spielt dadurch eine vergleichsweise geringe Bedeutung.

Jetzt, nach dem Niedergang der zivilen und der militärischen Schwerindustrie, stellt sich für die Stadt die Frage der Neuausrichtung. Die künftigen Funktionen werden nicht als Aufgabenzuweisung über die Bundesebene zugewiesen werden. Die lokalen Akteure der Stadt müssen in der Suche nach Ersatz entweder selbständig nach aussen aktiv werden oder sie akzeptieren passiv eine Lösung als Wohnstandort im Gesamtinteresse der Agglomeration Bern, wie sie bei ungesteuerter Entwicklung spontan weitergehen dürfte. Während in letzterem Fall die Weiterentwicklung der Stadt von der künftigen Bedeutung Berns in der europäischen Städtehierarchie abhängt (und die Entscheidung somit an die grössere Stadt delegiert wird), setzt die Suche nach einem Ersatz der verlorengegangenen Funktionen die Konsensfindung in der Stadt und den anschliessenden aktiven Aussenaustritt voraus. Die in Frage kommenden Aufgaben müssen sich in stärkerem Masse als vorher in den Rahmen einer globalen Arbeitsteilung einpassen; die beteiligten Akteure – die politischen ebenso wie die wirtschaftlichen – müssen die dafür notwendigen Positionen innerhalb der Netzwerke besetzen können. Der Strukturwandel verstärkt somit die Netzwerkfunktion gegenüber der Versorgungsfunktion.

3. Typisierung

Urbanisationstyp: Die Urbanisationszone Thun ist mit der Urbanisationszone Bern über Pendlerbeziehungen eng verflochten und deshalb Teil der Agglomeration Bern. Auch im Selbstverständnis ist dieser Befund akzeptiert.

Strukturtyp: Die Strukturtypisierung als os-Typ (1980) bzw. IND/ADM-Mischtyp (ia) im Jahr 1990 ist auf die Zuordnung der Rüstungsbetriebe zur Branchengruppe der öffentlichen

Dienstleistungen zurückzuführen.

Urbaner Entwicklungstyp: Da bei den Urbanisationszonen in Verdichtungsräumen der Strukturtyp keine Rolle spielt, ergeben sich bei der Zuordnung keine Probleme, Thun gehört zu einer perialpinen Agglomeration. Die Unterscheidung in Alpenagglomerationen und perialpine Agglomerationen macht Sinn, weil damit die Frage angesprochen ist, ob sich eine Alpenstadt stärker auf das Hinterland im Gebirge bezieht oder verstärkt auf den perialpinen Raum ausrichtet. Im vorliegenden Fall wird diese Orientierung durch die Mitgliedschaft des Kantons Bern im Espace Mittelland, der vor allem ausseralpine Gebiete umfasst, vorgezeichnet.

4. Position im Rahmen der Städtehierarchie

Thun spielt als Mittelstadt eine Rolle in der regionalen und – aufgrund des weitgehenden Fehlens grosser Städte in der Schweiz – ansatzweise auch in der nationalen Städtehierarchie. In der Eigensicht vergleicht sich Thun am ehesten mit Biel und Burgdorf; weitergehende Ambitionen gibt es realistischweise keine. Aufgrund der Umbruchsituation im Rahmen des Strukturwandels bestehen gegenwärtig auch keine erkennbaren Rangpositionen in speziellen Netzwerken.

5. Szenarien

Die bisherigen Funktionen erfahren einschneidende Veränderungen: Die überregionale Aufgabe als Militärstadt verliert an Bedeutung, ohne dass klar ist, was an diese Stelle tritt. Die zentralörtliche Funktion für das Berggebiet verliert teilweise an Bedeutung (Gütertausch) und gewinnt neue Aspekte hinzu (Institutionen, Dienstleistungen, Kultur). In dieser Situation stehen mehrere Optionen offen, die entweder bewusst durch die Bevölkerung der Stadt Thun entschieden werden oder durch die Ausweitung des Einflussgebietes der Agglomeration Bern:

Schwerpunkt Wohnnutzung: Ausrichtung der Leitbilder und Richtpläne auf die Gewinnung zusätzlicher einkommensstarker Haushalte in der Absicht, das Steueraufkommen am Ort deutlich zu erhöhen⁴⁴, soziales Konfliktpotential möglichst auszutrocknen und einen deutlichen Imagewandel der Stadt herbeizuführen. Diese Positionierung setzt auf die Verstärkung des Einbezugs in die Agglomeration Bern, die den Grossteil der qualifizierten Arbeitsplätze zur Verfügung stellt. Thun steuert den attraktiven Wohnstandort am See bzw. Fluss bei sowie die nahen Freizeitmöglichkeiten im Berner Oberland. Bei diesem Entwicklungspfad wird davon ausgegangen, dass die Umlandgemeinden nicht entscheidend zum Aufschwung der Stadt beitragen können, weshalb die Bedürfnisse der Oberland-Gemeinden auch nicht in besonderer Weise berücksichtigt werden müssen. In Bezug auf die innerstädtische Entwicklungsplanung haben die bestehenden Strukturen nur soweit Sinn, als sie ein pittoreskes Bild abgeben, das in der Aussenwerbung der Stadt genutzt werden kann. Unter günstigen Umständen kann ein qualitativ hoch stehendes Distributionsangebot erhalten werden, es ist aber auch möglich, dass sich dieses langfristig doch auf Bern konzentriert. Die Risiken dieser Entwicklung liegen in einer Festlegung auf einen Schwerpunkt, der wenig eigenständige Steuerungsmöglichkeiten zulässt, da die Nachfrage in hohem Masse von der Agglomerationsentwicklung abhängt und die Herausbildung neuer regionaler Kompetenzen in Produktion und Dienstleistungen vernachlässigt wird. Die Glättung des Erscheinungsbildes für eine vornehmlich Ruhe suchende Wohnbevölkerung verstärkt das Image einer wenig innovativen Stadt und kann auch Vorteile wie ein attraktives Stadtbild degradieren oder kurzfristigen Modeerscheinungen unterwerfen.

⁴⁴ Aufgrund des schweizerischen Steuersystems haben die Gemeinden formal einen hohen Gestaltungsspielraum bei der Festsetzung des Steuerfusses. Aufgrund des hohen Gemeindeanteils am versteuerbaren Einkommen hat die Zusammensetzung der Wohnbevölkerung einen grossen Einfluss auf die Einnahmesituation einer Kommune.

Schweizweiter innerstädtischer Freizeitpark: Die Entwicklung auf dem Selveareal und der kulturelle Aufschwung in der Stadt überzeugt die Entscheidungsträger von der grossen Aussenwirkung, die der Stadt ein dynamisches Image verleiht. Die heute schon weitgehend von Vergnügungsbetrieben kommerziell genutzten Industriebrachen werden in ihrer Ausrichtung konsolidiert und befriedet. Die Stadt investiert in den Kulturbereich in der Absicht, Thun zu einem Breitband-Ausflugsziel schweizweit bekannt zu machen. Das geplante Museum zum Thema Krieg und Frieden könnte, bei techniklastiger Konzeption, die gleiche Funktion einnehmen. Diese Entwicklung entspricht in ihren Auswirkungen in mancher Hinsicht einer einseitigen Ausrichtung auf die Wohnnutzung, insbesondere was die Inszenierung der Stadt für ein auswärtiges Publikum betrifft. Der Unterschied besteht in einer breiteren Zielgruppe und einer Vergrösserung des Einzugsgebietes. Die umliegende Region profitiert wahrscheinlich etwas stärker davon, da ihr sowohl das Konsumangebot wie auch geringer qualifizierte Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Aufgrund der geringen Ausdehnung der Stadt sind allerdings die Angebote für ein überregionales Publikum raschen Abnützungerscheinungen unterworfen. Im schlimmsten Fall resultiert ein innerstädtisches Disneyland. Sofern die Stadt ausschliesslich auf diese Karte setzt, muss sie damit rechnen, sowohl durch die Anpassung der baulichen Strukturen als auch durch konstant hohe Investitionen in den Kulturbereich zur Aufrechterhaltung der Attraktivität die Alltagsfunktionen der Stadt einzuschränken.

Zukunftsgerichtete Neudefinition der industriellen Vergangenheit zur Erhaltung des Standorts für die Produktion von Gütern und höherwertigen Dienstleistungen. Damit wird ein Kontrapunkt zu einer reinen auf Wohnnutzung oder event-Betrieb abgestellten Stadtentwicklung gesetzt und es ist auch möglich, für die Region Arbeitsplätze anzubieten. Das verfügbare Flächenangebot ermöglicht das Eingehen auf Investorenwünsche. Als Problem stellt sich dabei, dass sich nicht zwangsläufig die wirklich gewünschten Unternehmen ansiedeln, die die Rolle eines Leitbetriebes oder einer Leitbranche für den Wirtschaftsraum Thun übernehmen könnten, sondern vor allem die Unternehmen und Branchen, die durch die Nähe zu Bern und ein preisgünstiges Flächenangebot angezogen werden, was die Integration Thuns in die Berner Agglomeration verstärkt. Deshalb ist die langfristige Aufwertung Thuns durch dieser Strategie nicht gesichert und stark davon abhängig, inwieweit es gelingt, Betriebe anzusiedeln, die in ein schlüssiges Entwicklungskonzept passen und sich gegenseitig ergänzen. Gelingt diese Kombination nicht, dann ist es auch nicht möglich, eine regionale Unverwechselbarkeit, die durch Spezialisierung, hohes Ausbildungsniveau und hohe Standortbindung gekennzeichnet ist, zu erreichen. Im positiven Fall, d.h., wenn es gelingt, mit einer Neuan siedlung/Neuausrichtung an vorhandenes know how anzuknüpfen und eine intensive Kooperation der Akteure zu erreichen, stellt dieser Entwicklungspfad die günstigste Kombination zwischen der Inwertsetzung regionaler Potentiale und extern gesteuerter Dynamik dar, die es der Stadt erlaubt, sowohl Versorgungsfunktion für ihr Umland als auch die aussenorientierte Netzwerkfunktion aktiv wahrzunehmen. Die Schaffung eines passenden Umfeldes in Bezug auf die Themengebiete Leitbildkonzeption, Stadtentwicklung, Stadt-Umland-Verhältnis, innovationsfreudige Akteurkooperationen und Aussenwahrnehmung ist auch bei diesem Entwicklungspfad unabdingbar. Projekte mit starker Aussenwirkung, wie das geplante, aus der militärischen Funktion heraus entwickelte Museum, können auch bei dieser auf Weiterentwicklung und Stärkung regionaler Kompetenzen ausgerichteten Strategie wichtig sein, benötigen dann aber, weil sie eher eine Institution als ein event-Ereignis darstellen, eine seriöse, weniger techniklastige Konzeption.

Rückentwicklung: Die bisher dargestellten Handlungsalternativen entsprechen Entwicklungspfaden, bei denen in allen Fällen die Netzwerkfunktion der Stadt gestärkt wird. Damit entsprechen diese Handlungsalternativen dem Szenario "Dynamisches Thun", das die Stadtbevölkerung diskutiert (und angenommen) hat. Theoretisch denkbar wäre auch ein Abfinden mit dem Verlust der abgebauten Arbeitsplätze und eine auf Erhaltung des Bestehenden, nur

auf die Versorgungsfunktion für das Umland zielende Stadtentwicklung. Dieses, unter dem Begriff "Vertrautes Thun" diskutierte Szenario, riskiert langfristig den Verlust der urbanen Eigenschaften, da die alten zentralörtlichen Funktionen an Bedeutung verlieren, die neuen nicht mehr aus eigener Kraft erstellt werden können und der Erhalt der urbanen Infrastruktur durch nationale Ausgleichspolitiken nur noch sehr eingeschränkt möglich ist. Ein solches Szenario wurde bei der Entscheidungsfindung in Thun abgelehnt.

10.8 Brig-Visp (Oberwallis/Schweiz)

Urbanisationszone Brig-Visp						
Periurbane Gemeinden (25)	Birgisch, Eggerberg, Mund, Naters, Ried bei Brig, Termen, Bitsch, Filet, Mörel, Ausserberg, Bürchen, Eischoll, Niedergesteln, Raron, Unterbäch, Baltschieder, Eisten, Embd, Lalden, Stalden, Staldenried, Törbel, Visperterminen, Zeneggen, Varzo (I)					
Einwohner	1950	1960	1970	1980	1990	1995
Brig	5'876	7'268	8'755	9'608	10'602	11'356
Visp	3'175	4'092	5'698	6'383	6'234	6'324
Periurbane Gemeinden	17'649	18'601	20'833	22'278	24'040	26'046
	Arbeitsplätze 1985		Arbeitsplätze 1991		Arbeitsplätze 1995*	
	Brig/Visp	Periurbane Gemeinden	Brig/Visp	Periurbane Gemeinden	Brig/Visp	Periurbane Gemeinden
Bergbau & Energie	207	223	184	140	83	107
Verarbeitende Industrie	3'456	607	3'791	981	3'783	878
Baugewerbe	1'686	1'117	1'785	1'414	1'889	1'051
Transport & Kommunikation	1'501	272	1'662	408	1'587	384
Einzelhandel	1'555	572	1'727	585	1'779	497
Grosshandel	343	91	427	125	376	143
Kommerzielle Dienstleistungen	1'247	191	1'602	277	1'424	312
Beherbergung und private Dienstleistungen	914	757	1'965	872	1'220	852
Verwaltung, Gesundheits-, Bildungswesen	2'049	440	2'377	658	2'634	481
Summe Arbeitsplätze	12'958	4'270	15'520	5'460	14'775	4'705
Höhenlage Brig: 681 m	Fläche Brig und Visp: 102,9 km ²		Fläche der Urbanisationszone: 675,0 km ²			
Urbanisationstyp	4	Die Urbanisationszonen Brig-Visp und Sion grenzen nicht aneinander und gehören zu unterschiedlichen Kantonsteilen (deutschsprachiges Ober-, französischsprachiges Unterwallis). Beide Urbanisationszonen wurden daher als singular gewertet.				
Strukturtyp 1980/1990	os / ip					
Urbaner Entwicklungstyp	3					
*Arbeitsplätze 1995 ohne Varzo (1991: 467 Arbeitsplätze)						

1. Beschreibung der lokalen Besonderheiten

Brig als Passfussort am Simplonpass gewann zu dem Zeitpunkt an überregionaler Bedeutung, als wegen des 30jährigen Krieges der Salzhandel zwischen Italien und Mitteleuropa nicht mehr über die bestehenden Handelsrouten geführt werden konnte. Der Aufbau der neuen Route über den Simplonpass erfolgte durch den Briger Kaufmann Jodok von Stockalper, der auf dem Höhepunkt seiner wirtschaftlichen Macht ein internationales Fernhandelsnetz kontrollierte, in das Brig eingebunden war. Mit der Veränderung der Transportrouten

nach Kriegsende sank auch die Bedeutung von Brig wieder. Von der ehemaligen Bedeutung der Stadt zeugt der Stockalperpalast, der heute als Rathaus dient und die übrigen Gebäude der Stadt deutlich überragt.

Brig bekam Ende des 19. Jahrhunderts als Zentraler Ort des Oberwallis Konkurrenz durch Visp, das früher als Brig an die neuen Verkehrsverbindungen angeschlossen wurde (Bau der Schmalspurbahn in das Mattertal infolge des aufkommenden Tourismus, in Betrieb seit 1891) und das, ebenfalls verkehrsbedingt, von der frühen Industrialisierung erfasst wurde (Ansiedlung der Lonza-Fabrik in Visp 1907). Die heutige verkehrsmässige Bedeutung erhielt Brig nach der Inbetriebnahme der Lötschbergbahn (1913).

Die Gemeindegrenzen von Brig, Naters und Visp grenzen aneinander. Bei der Bildung der Berggebietsregionen 1974 wurden für Brig und Visp und ihre Einzugsgebiete zwei unterschiedliche IHG-Regionen geschaffen. Die drei genannten Gemeinden sind seit langem funktional unterschieden: Brig als Verwaltungszentrum, Visp als Industriestadt, Naters als grosse periurbane Gemeinde, die nur durch die Rhône von Brig getrennt ist. Nach dem Zweiten Weltkrieg wachsen alle drei Gemeinden bevölkerungsmässig. Eine Ausnahme bildet nur Visp in der Periode 1981 bis 1991.

Gegenwärtig bestehen zwischen Brig und Visp Interessengegensätze und Konkurrenz in der Frage um die künftigen Standorte zentraler Einrichtungen: Mit dem Bau der neuen Alpen-transversale (NEAT) und der Verlegung des Mailander Flughafens in die Nähe der Simplon-Achse ist das Wallis erneut grossem Veränderungsdruck ausgesetzt, dessen genaue Auswirkungen noch nicht absehbar sind. Aus der NEAT-Trassenführung ergibt sich, dass der neue Lötschbergtunnel bei Visp ins Rhônetal tritt und der Bahnhof Visp in das Fahrplannetz der 'Bahn 2000' eingebunden wird, d.h. eine Verbindung Visp – Bern in knapp unter einer Stunde möglich ist, die einen Stundentakt mit Anschlussspinne zwischen beiden Städten erlaubt. Eine Verlegung des IC-Bahnhofs nach Visp hätte eine Aufwertung Visps zur Folge. Ähnlich entscheidend können Standortentscheidungen für andere zentralörtlicher Funktionen (Krankenhaus) oder im Schulbereich wirken. Die Diskussion um die Standortfrage des Bahnhofs und des Krankenhauses zeigen, dass gefestigte Positionen bei zentralörtlichen Funktionen auf kurze bis mittlere Sicht verschlechtert werden können. Es zeigt zugleich, dass die Probleme der betreffenden Gemeinden noch weitgehend auf der kantonalen Ebene gesehen werden (und auch da liegen) und eine gemeinsame verstärkte Ausserorientierung kein oder noch kein Thema ist.

Der Kanton Wallis ist seit Mitte letzten Jahres Vollmitglied der kantonalen Wirtschaftsförderungsgemeinschaft des Espace Mittelland, der von den Kantonen des westlichen Schweizer Mittellandes (BE, FR, SO, VD, NE, JU) gegründet worden ist. Daneben besteht eine institutionalisierte Zusammenarbeit in der Regione Insubrica (Tessin, Wallis, Lombardei und Piemont). Im Falle der Regione Insubrica liegen mit dem italienischen Alpenrand grosse Teile im Berggebiet. Diese Zusammenarbeit ist noch relativ gering entwickelt; sie umfasst u.a. Projekte aus dem Interreg-Programm der Europäischen Union (z.B. Projekte des Tourismus wie die Herrichtung des Stockalper-Weges über den Simplon-Pass). Im Falle des Espace Mittelland liegt der Schwerpunkt der Tätigkeit und die grösste Dynamik (wie es der Name angibt) im Schweizer Mittelland.

Wirtschaftsstrukturell erfüllen Brig und Visp die zentralörtlichen Versorgungsaufgaben für ihre Einzugsgebiete, d.h. Goms und die Matteredäler. In Brig sind darüberhinaus die Einrichtungen von Post und Bahn angesiedelt. Hier sind Umbrüche im Zusammenhang mit der Beschleunigung des Verkehrs und der Privatisierung der staatlichen Betriebe zu erwarten. Durch die durch diese Problematik ausgelöste Debatte werden gegenwärtig regionalpolitische Argumente bei Standortentscheidungen bis zu einem gewissen Grad mitberücksichtigt. Kürzlich wurde von den Schweizerischen Bundesbahnen beschlossen, das neue Call-Center für den Personenverkehr in Brig aufzubauen.

Visp ist durch die Chemiefabrik der Fa. Lonza (Feinchemie) dominiert. Insbesondere durch

die Lonza-Fabrik hat sich im Einzugsgebiet ein spezielles Arbeiterbauerntum entwickelt, das wegen seines modellhaften Charakters in der Schweiz lange Zeit zum Schulwissen gehörte. Ausser einem Tochterbetrieb des deutschen Bosch-Konzerns hat es in der jüngeren Vergangenheit keine grösseren Neuansiedlungen im industriellen Bereich gegeben. Die genannten Betriebe haben die Standortwahl entweder (historisch) aus Gründen der Energieverfügbarkeit getroffen oder (nach dem Zweiten Weltkrieg) in der Absicht, über den Arbeitsmarkt vom agrarischen Strukturwandel zu profitieren. Eine industrielle Tradition im Sinne eines industriellen Distrikts nach italienischem Muster gibt es nicht. Eine Ansiedlungspolitik im Sinne des "Cluster"-Gedankens oder einer gezielten Schwerpunktbildung wurde bisher noch nicht konsequent verfolgt. Die derzeitige Produktpalette der Firma Lonza wird als gut beschrieben. Falls der Standort Visp durch Lonza aufgegeben würde (z.B. in der Folge einer Übernahme oder einer Neuausrichtung der Geschäftsfelder) wäre dies nach den Aussagen aller Gesprächspartner eine Katastrophe nicht nur für Visp, sondern für die gesamte Region Oberwallis.

Defizite werden vor allem im Vorhandensein kultureller Initiativen und kommerzieller Kulturangebote genannt. Hier sind kleine Städte grundsätzlich benachteiligt, wenn sie nicht Angebote, die für Touristen erstellt werden, mitnutzen können. Eine magere Bandbreite kultureller Aktivitäten wirkt umso stärker als Problem, als die Bedeutung kultureller Angebote für die Attraktivität von Städten auf Zuzüger und Besucher in den letzten Jahren enorm gestiegen ist. Für das Wallis sind gewisse Mindeststandards im Kulturangebot vor allem im Hinblick darauf wichtig, qualifizierte Arbeitsplätze und Leitungsfunktionen in den Betrieben der Region besetzen und erhalten zu können. Attraktivität im Kulturangebot bezieht sich nicht nur auf etablierte Kultur, sondern umfasst eine weite Bandbreite. Die Anwesenheit oder Nichtanwesenheit kultureller Angebote entscheidet heute, in welchem Ausmass eine Stadt ihre Versorgungsfunktion wahrnehmen kann. In diesem Kontext sind die Anstrengungen zu sehen, die Visp durch den Bau der Mehrzweckhalle 'La Poste' auf einem Teilgebiet der Kulturpolitik getätigt hat. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, Besucher aus einem grösseren, überregionalen Einzugsgebiet anzuziehen. In eine ähnliche Richtung gehen die Anstrengungen, die mit der Leitbilderstellung für ein Innenstadt- und Einzelhandelsmarketing getätigt wurden.

2. Bestätigung der Forschungshypothesen

Metropolisierung

Brig-Visp ist nicht Teil eines inner- oder perialpinen Verdichtungsraumes. Aufgrund seiner Lage ist ein Einbezug in bestehende Verdichtungsräume auch nicht zu erwarten. Ein Wachstum und Zusammenwachsen mit benachbarten Urbanisationszonen (Sion, Domodossola) zu einer Stadtregion ist möglich, dies wird nach der hier entwickelten Definition aber nicht als Metropolisierung angesehen. Eine Weiterentwicklung zu einer Agglomeration ist auf absehbare Zeit schwer vorstellbar.

Verstärkung der Netzwerkfunktion

Anhand der ausgewerteten Daten und den Gesprächen lässt sich eine Verstärkung der Netzwerkfunktion für die Urbanisationszone insgesamt nicht erkennen. Allerdings zeigen sich gewisse Unterschiede zwischen Brig und Visp. Während für Brig die Position als Hauptort vergleichsweise gesichert erscheint, vermittelt Visp die Absicht einer Erweiterung seiner Ausenwirkung und seines Einzugsgebietes. In beiden Fällen geht es gleichwohl in der Hauptsache darum, ein städtisches Angebot im Sinne der Versorgungsfunktion sicherzustellen.

3. Typisierung

Urbanisationstyp: Aus der Abgrenzung der Urbanisationszonen ergibt sich, dass die Urbanisationszonen Brig-Visp und Sion-Sierre nicht direkt aneinandergrenzen. Weil zudem beide Urbanisationszonen unterschiedlichen Sprachregionen angehören, werden beide als singuläre Urbanisationszonen klassiert und nicht als Stadtregion.

Der *Strukturtyp* reflektiert die Mischung aus Industrie in Visp, Bahn und Post in Brig und den touristischen Arbeitsplätzen der Region. Der Strukturtyp wechselt vom os-Typ (1981) zum industriell-touristischen Typ, ip (1991). Dementsprechend ergibt sich der *Urbane Entwicklungstyp* der industriellen Urbanisationszone.

4. Position im Rahmen der Städtehierarchie

Die Position Brigs in der Städtehierarchie beschränkt sich auf die kantonale Ebene. Daneben besteht die Bedeutung Brigs auf nationaler Ebene in seiner Eigenschaft als Hauptort des deutschsprachigen Teils eines zweisprachigen Kantons. Dadurch ist eine Minimalposition der Stadt im Rahmen regionaler Kohäsion politisch weitgehend abgesichert. Als Eisenbahnknoten in Grenzlage zu Italien ist Brig in das europäische Verkehrsnetz integriert und den diesbezüglichen Veränderungen unterworfen.

5. Szenarien

Wohnstadt in den Alpen: Die Siedlungen im Talboden werden durch die neuen Verkehrsverbindungen als Wohnstädte aufgewertet, wobei die Städte ihre Landschaftsattraktivität herausstellen und bemüht sind, die Voraussetzungen für die Aufnahme zusätzlicher Wohnbevölkerung zu schaffen. Wegen der Naturgefahrenproblematik ist das absolute Bevölkerungswachstum allerdings begrenzt. Die Ausdehnungsmöglichkeit der Siedlungsfläche im Talboden ist nur eingeschränkt möglich. Daraus resultiert eine Verdichtung der Bebauung, die Verdrängung bestehender Nutzungen oder eine Ausweitung der Urbanisationszone auf angrenzende Gemeinden. Die beschleunigten Verkehrsverbindungen bewirken eine Veränderung der Bevölkerungs- wie der Wirtschaftsstruktur. Parallel dazu nimmt in den Umlandgemeinden die touristische Nutzung zu. Beide Entwicklungen bewirken, dass Brig und Visp sich zunehmend auf private Dienstleistungen für Wohn- und Freizeitnutzungen spezialisieren. Eine mögliche Aufgabe der industriellen Basis in Visp beschleunigt und verstärkt diesen Prozess.

Gezielte Entwicklung der nichttouristischen Aktivitäten: Neben der Wohnfunktion wird durch die lokalen Akteure von Anfang an ein grosses Augenmerk auf den Ausbau des Arbeitsplatzspektrums gerichtet. Der Erfolg bei der Ansiedlung des Call-Centers der Schweizerischen Bundesbahnen wertet den Standort auf und zieht ähnliche Standortentscheidungen im Bereich Transport, Logistik und kommerzielle Dienstleistungen nach sich. Darauf aufbauend wächst auch der Bedarf nach kulturellen Initiativen und Dienstleistungen. Die neuen Bedürfnisse von neuen Bevölkerungsgruppen erfordern eine Anpassung bestehender Leitbilder der Regionalentwicklung und eine Verknüpfung verschiedener Wirtschaftsbranchen in der Ausrichtung des regionalen Profils. In der Folge gelingt es, bestehende Wertschöpfungsketten zu verlängern und die Ausstrahlung nach aussen zu vergrössern. Es wird so möglich, auch wirtschaftlich ein Gegengewicht gegenüber den bestehenden Verdichtungsräumen zu schaffen.

Rückentwicklung: Abwanderungen allein infolge der isolierten Lage des deutschsprachigen Oberwallis sind aufgrund der politischen Rahmenbedingungen (hohe Mindeststandards regionaler Kohäsion) unwahrscheinlich. Eine mögliche Desinvestitionsentscheidung der ansässigen Grossbetriebe kann jedoch die regionalen Produktionssysteme entscheidend schwächen. Selbst wenn es in einem solchen Fall nicht zu deutlichen Bevölkerungsverlusten kommt, ist ein Zurückbleiben der urbanen Entwicklung gegenüber vergleichbaren Städten sehr wahrscheinlich. In der Folge können nur noch Mindeststandards kommunaler Infrastruktur gewährleistet werden, was sich insbesondere auf das vorhandene kulturelle Angebot negativ auswirkt und wiederum den Neuaufbau regionaler Produktionssysteme erschwert. Ein solcher Einbruch hat Rückwirkungen auf die gesamte Region. Zusätzlich steigt die Anfälligkeit für kommunale Fehlentscheidungen, was den Handlungsspielraum bei Haushaltsentscheidungen und bei der Flächennutzung weiter einschränkt.

Teil III: Aktuelle und künftige Rolle der Alpenstädte

11 Perspektiven der Alpenstädte

Aufgabe dieses Kapitels ist es, die in den Forschungshypothesen 3a/b vorgenommenen Überlegungen anhand der gewonnenen empirischen Ergebnisse abschliessend zu diskutieren. Dies betrifft die Aussagen zur Besonderheit der Alpenstädte gegenüber ausseralpinen Städten (Kap. 11.1) und zum sich wandelnden Verhältnis zwischen Versorgungs- und Netzwerkfunktion (Kap. 11.2). Dabei wird unterschieden, ob die Stadt Teil eines Verdichtungsraumes ist oder nicht (Kap. 11.3). Schliesslich werden in Kap. 11.4 für die sechs Urbanen Entwicklungstypen möglichen Entwicklungspfade in jeweils einer strukturstarken und einer strukturschwachen Variante skizziert.

Wenn in der Folge zumeist wieder von *Städten* gesprochen wird und der Begriff der *Urbanisationszonen* zurückhaltender gebraucht wird, so erfolgt dies, weil die Kernstädte innerhalb der Urbanisationszonen die massgeblichen Akteure darstellen, die sowohl im Verhältnis Stadt-Umland wie in den Aussenbeziehungen die treibende Kraft einer Region darstellen.

11.1 Die Alpenspezifität der Urbanisierung in den Alpen

In den Forschungshypothesen 3a/b war davon ausgegangen worden, dass die alpenspezifischen Aspekte der Städte tendenziell geringer werden, weil die Urbanisationsprozesse mit dem ausseralpinen Raum vergleichbar sind und die Einbindung der Städte und Regionen in die europäisch-globalen Netzwerkfunktionen auch die Alpenstädte erfasst. Diese Annahmen lassen sich anhand der demographischen Entwicklung und der Pendlerströme bestätigen:

- Das überdurchschnittliche Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze im Umland der Kernstädte zeigt, dass die periurbane Entwicklung auch die Alpenregionen erfasst und zur Herausbildung von Urbanisationszonen geführt hat.
- Vornehmlich am Alpenrand sind diese Urbanisationszonen mit grösseren Städten funktional verflochten und Bestandteil europäischer Metropolregionen oder Agglomerationen.
- Vornehmlich in den Ostalpen hat sich am Alpenrand und in den randnah gelegenen Alpentälern eine industriell dominierte Wirtschaftsstruktur erhalten, die z.T. hoch spezialisiert und international ausgerichtet ist. Dadurch werden diese Urbanisationszonen, auch wenn sie zumeist nicht verstärkt mit einer benachbarten Regionalhauptstadt verflochten sind, Teil internationaler Netzwerke, worin sie sich nicht von anderen, ausseralpin gelegenen Städten und Regionen unterscheiden. Dies gilt in noch stärkerem Masse für Städte mit dominierender Tourismuswirtschaft, die per Definition aussenorientiert ist.

Mit der Bestätigung, dass die in den Alpenstädten ablaufenden demographischen und wirtschaftlichen Prozesse im Grundsatz mit denen ausseralpiner Städte vergleichbar sind, wird für die Beurteilung ihrer Rolle deshalb vor allem entscheidend,

- ob die Städte innerhalb der regional/nationalen oder der europäisch/globalen Städtehierarchie von Bedeutung sind oder nicht,
- ob sie in übergeordnete Verdichtungsräume eingebunden sind,
- in welchem Verhältnis ihre Versorgungs- und Netzwerkfunktionen zueinander stehen und
- in welchem Masse nationale oder regionale Sonderentwicklungen wirksam sind.

Bei allen diesen Kriterien gibt es Gemeinsamkeiten zwischen inner- und ausseralpinen Städten in Abhängigkeit von ihrer hierarchischen Position und in Abhängigkeit von ihrer Stellung innerhalb prosperierender Regionen oder aber Rückgangsregionen. In Fortführung dieser Argumentation sind auch naturräumliche Kriterien *kein* Argument für eine Sonderrolle der Alpenstädte: Das von Interessenvertretern vielfach hervorgehobene attraktive Landschaftsbild ist auch im Falle der Alpenstädte eine Besonderheit des jeweiligen Ortes, das von Stadtmarketing und Wirtschaftsförderung eingesetzt wird, um auf sich aufmerksam zu machen und

Zuzüger oder Touristen zu gewinnen – so wie das an anderen Orten mit anderen naturräumlichen Voraussetzungen auch geschieht und in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat. Die Gemeinsamkeit mit anderen Städten besteht unter postfordistischen Bedingungen gerade darin, dass Städte, um einen drohenden Bedeutungsverlust zu vermeiden, gezwungen sind, ihre funktionalen Einzugsgebiete zu erweitern und zu diesem Zweck Besonderheiten anbieten müssen.

Dennoch hat das Relief einen wichtigen Anteil an der Alpenspezifität:

- Für einen Teil der Alpenstädte bildet das Relief sowohl unter Aspekten der Gefährdung als auch des Flächenmangels einen wichtigen Faktor;
- Reliefgründe sind dafür verantwortlich, dass in manchen Fällen die touristische Funktion die naheliegendste bleibt, auch wenn sich die Abhängigkeit von den physischen Faktoren gelockert hat;
- Reliefgründe bilden die Grundlage historischer Standortentscheidungen und schwieriger Erreichbarkeiten, deren Auswirkungen persistent sind;
- Reliefgründe sind verantwortlich für relativ kleine Einzugsgebiete und geringe Bevölkerungskonzentrationen, die sich in kleineren Versorgungsgebieten und relativem Schutz ('Distanzschutz') traditioneller Wirtschaftsaktivitäten und Soziokultur äussern.

Bei einer Zusammenschau aller Alpenstädte zeigt sich allerdings, dass längst nicht alle Städte innerhalb der Alpenabgrenzung mit einer besonderen Reliefproblematik konfrontiert sind (oder umgekehrt daraus besondere alpine Vorteile ziehen können). Dies gilt vor allem für die vielen Beckenlagen in den Alpen und den Alpenrand; es gilt verstärkt, nachdem den Flüssen in den breiten Talböden durch Verbauungen ihre alpine Dynamik weitgehend entzogen worden ist. Insofern sind Argumente, die die naturräumlichen Voraussetzungen als direkte Begründung der Alpenspezifität heranziehen, zu relativieren. Dass sie nicht ausgeblendet werden dürfen, zeigt sich an der erhöhten Anfälligkeit bestimmter Regionen für Naturgefahren, die auch die Städte betrifft (z.B. die Hochwasserereignisse vom September 1993 und Oktober 2000 in Brig). Wichtig erscheinen daher Begründungen, die einerseits die historischen Entwicklungspfade hervorheben und die verspätete Urbanisierung und geringere Ausdehnung der städtischen Gebiete als Fortwirken eines ungleichen Bevölkerungswachstums in Europa erklären, das seinen Ursprung zu einem grossen Masse in der Auseinandersetzung mit den naturräumlichen Voraussetzungen hat (indirekte naturräumliche Begründung).

Die Pfadabhängigkeit spielt noch in einem zweiten Punkt eine wichtige Rolle: In der fordistischen Phase sind die Alpen nur punktuell und in abgeschwächter Form industrialisiert worden. Dies führt zu einer verspäteten und anderen Urbanisierung, die auf kleineren Ausmassen beruht und deren charakteristische Form die Periurbanisierung in der Phase des Postfordismus ist. Zwar fällt auch in den Urbanisationszonen der Alpen das stärkste Bevölkerungswachstum noch in die fordistische Phase bis Anfang der 1970er Jahre. Allerdings fehlt auf der Gesamtalpenebene das suburbane Wachstum der ausseralpinen Städte. Die Periurbanisierung entwickelt sich in diesem Ausmass erst in den 1980er Jahren. Die Tatsache, dass die Industrialisierung zunächst nur punktuell die Alpen erfasst hat und in der Phase des Fordismus nie das Ausmass der ausseralpinen Industriegebiete erreicht hat, bedeutet, dass sich die Auswirkungen des industriellen Strukturwandels, sofern damit ökologische Altlasten und soziale Dequalifikation verbunden sind, alpenweit gesehen in Grenzen halten. Diese Ausgangslage hat allerdings auch eine nachteilige Komponente: Die Epoche der Industrialisierung hat ausserhalb der Alpen gesellschaftliche Strukturen hervorgebracht, welche die Urbanisierung befördert haben und die heute in der Weiterentwicklung oder auch in der Umnutzung vielfach als attraktive Urbanität gelten: bauliche Qualitäten, kulturelle Nischen, soziale Bewegungen, z.T. weit zurückreichende multiethnische Erfahrungen⁴⁵.

⁴⁵ Anzuführen ist die steigende Bedeutung von Zwischen- und dauerhaften Umnutzungen von Industriebauten und deren Umbau durch die aktuell gefragtesten Architekten (Fiat-Fabrik Torino-Lingotto, Hafengelände Duisburg). Das Spektrum reicht von alten Fabriken am Stadtrand für Messeveranstaltungen bis zur Übernahme nicht mehr benötigter Bankgebäude in zentraler Innenstadtlage durch kulturelle Trägervereine; vgl. auch KLAUS, 1996.

Durch den ursprünglich naturräumlich eingeschränkten, letztlich aber historisch anderen Verlauf der Urbanisierung in den Alpen sind die künftigen Wachstumsmöglichkeiten der Alpenstädte eingeschränkt. Sie können daher in der Regel anderen Städten nicht durch Wachstum Funktionen abnehmen. Wie theoretisch erörtert worden ist, können die wirtschaftlichen und politischen Steuerungs- und Distributionsaufgaben aufgrund der beschleunigten Erreichbarkeit in einer geringeren Zahl städtischer Knoten erledigt werden. Die aus diesen Gründen und unter den heutigen Rahmenbedingungen der Mobilität funktional notwendige Städtezahl sinkt daher und führt auch ausserhalb der Alpen zu Bedeutungsverlusten. Aus der besonderen Lage in den Alpen ergibt sich für die Städte daher, dass sie nur dann Entwicklungsmöglichkeiten haben, wenn sie sich auf die besonderen Bedingungen in den Alpen beziehen. Dies ist auf zweierlei Weise möglich: Erstens durch die Erhaltung und Verstärkung der Bedeutung für das nähere Umland und zweitens durch den Nachweis, dass die vorhandenen regionalen Qualitäten für eine überregionale Kundschaft sinnvoll und notwendig sind.

Kasten 7: Alpenspezifität als Ergebnis von Relief, Einwohnerzahl und konkreter historischer Entwicklung.

Reliefbedingtheit:

- *Boden- und Ressourcenknappheit:* Erhöhte Nutzungskonkurrenz, Gefahr der Übernutzung bei gleichzeitig erhöhter Anfälligkeit der Ökosysteme (bsp. geringes Wasserdargebot, geringe Selbstreinigungskräfte der Vorfluter). Schwache Suburbanisierung, starke Periurbanisierung mit hohen Verkehrsleistungen und Belastungen; unterschiedlich gute Erreichbarkeit. Mögliches innovatives Element: Zwang zu flächensparendem und ressourcenschonendem Verhalten.
- *Periphere Lage:* Abgeschwächtes industrielles Wachstum in der fordistischen Ära, geringe oder fehlende Netzwerkeinbindung. Mögliches innovatives Element: Im Rahmen des Zusammenbruchs der Massengüterindustrien erweisen sich handwerkliche Betriebs- und Qualifikationsstrukturen als flexibler und resistenter.

Geringe Einwohnerzahl:

- *Erhöhte Kosten pro Einwohner* zur Erstellung und Instandhaltung der Infrastruktur und der Erreichbarkeit. Dies erfordert Ausgleichsinstrumente auf nationaler Ebene, die politisch legitimiert werden müssen. Geringe Marktgrösse erschwert die Ansiedlung eines spezialisierten, vor Ort seine Dienstleistungen erbringenden Gewerbes. Mögliches innovatives Element: Besondere Schwierigkeiten bewirken auch einen erhöhten Handlungsbedarf, sofern diese Schwierigkeiten als gesamtgesellschaftliches Problem akzeptiert werden. Im Idealfall ermöglicht dies die Ansiedlung von höheren Ausbildungsstätten und Forschungseinrichtungen⁴⁶.

Verzögerte Entwicklung und individueller situationsspezifischer Entwicklungspfad

- Zunächst geringe Städtedichte. Auch die Industrialisierung findet abgeschwächt und nur punktuell statt. Die Entscheidungszentren der fordistischen Epoche liegen ausserhalb der Alpen. Die Prozesse der Sub- und Periurbanisierung finden verzögert statt. Weil damit andere Konstellationen (ökonomisch, technisch, kulturell) vorliegen, unterscheidet sich auch der potentielle Entwicklungspfad von dem ausseralpiner Städte. Mögliches innovatives Element: Andere Entwicklungspfade ermöglichen es, bereits bekannte Fehlentwicklungen zu vermeiden.

Neubewertung von regionalen Besonderheiten

- Aufgrund ihrer eigenen Geschichte, aufgrund der von aussen herangetragenem Erwartungen und aufgrund einer gesellschaftlichen Neubewertung regionaler Vielfalt wird von den Alpenstädten eher als von anderen Städten erwartet, dass sie die Besonderheiten der naturräumlichen und der gebauten Umwelt als wirtschaftliches Potential einsetzen. Mögliches innovatives Element: Kulturelle Neubewertung von Diversität als Lebensqualität und Ressource.

Zusammenfassend lässt sich damit Alpenspezifität wie folgt definieren: Angesichts Bedeutungsverlusten der physischen Faktoren und Bedeutungsgewinnen kultureller Differenzierung besteht die Besonderheit der Alpenstädte weniger in der konkreten Zugehörigkeit zu den Alpen als in ihrer Rolle, die sie innerhalb der Netzwerkökonomie und innerhalb von Städtesystemen spielen. Die geographische Lage, das Stadt- und Landschaftsbild sowie die Erreichbarkeit spielen heute eine Rolle:

a) für den konkreten Einzelfall und dessen Entwicklungschancen und

⁴⁶ Beispiel hierfür ist der Forschungsbedarf im Bereich des technischen Umweltschutzes zur Sanierung industrieller Altlasten, der auch unter Marktgesichtspunkten interessant werden könnte (relevant für Domodossola oder Arnoldstein bei Villach)

b) prinzipiell durch die Schaffung historischer Voraussetzungen, so dass sich heute der Alpenbogen zwischen den europäischen Metropolregionen befindet.

Dadurch werden in der nachfordistischen Epoche bestimmte Entwicklungspfade verunmöglicht und andere ermöglicht. Diese Perspektive gilt auch für ausseralpine Städte. In Bezug auf die Forschungshypothesen bedeutet das die Vergleichbarkeit der Alpenstädte mit anderen ausseralpinen Städten.

11.2 Versorgungs- und Netzwerkfunktion der Alpenstädte

1. Veränderung der Versorgungsfunktion in den metropolisierten Zonen

Für die Kerne der Metropolregionen ergibt sich die Bedeutung der Netzwerkfunktion per Definition und muss nicht nachgewiesen werden. Für die Kerne der Agglomerationen ist diese Bedeutung anhand des Strukturtyps nicht direkt nachweisbar (zumeist haben sie ADM-Typ und nicht KDL-Typ), sie lässt sich aber theoretisch und aus der Analyse konkreter Fallbeispiele ableiten. Für die kleineren Städte und ihre Urbanisationszonen drückt sich die Verstärkung der Netzwerkfunktion darin aus, dass sie Bestandteil von international ausgerichteten Regionen werden, deren Infrastruktur sie mitbenutzen und denen sie selbst Infrastruktur zur Verfügung stellen. Am stärksten fällt dabei die Spezialisierung als Wohnstandort und als innerstädtischer Freizeitpark ins Gewicht, womit die betreffenden Städte touristische Konzepte für den Agglomerationsraum übernehmen und modifizieren. Durch die Ausweisung von Wohnflächen, Bereitstellung von Ausweichquartieren für metropolitane Grossereignisse und Aufwertung zu Naherholungszielen bekommen auch kleinere Städte am Alpenrand eine internationale Kundschaft und werden in die internationale Ausrichtung der Agglomeration bzw. Metropolregion einbezogen. Ihre Versorgungsfunktion fällt deswegen nicht vollständig weg. Die betreffenden Städte entwickeln sich als Scharnierstelle zwischen Agglomeration und ländlich verbleibenden Seitentälern. Allerdings verringert sich auch hier die klassische Versorgungsaufgabe mit Gütern, da die Versorgung unter Umgehung der Stadt in periurbanen Gemeinden wahrgenommen werden kann. Dagegen gewinnen die institutionellen, sozialen und kulturellen Aufgaben relativ und absolut an Bedeutung.

2. Zunahme der Netzwerkfunktion der nichtmetropolisierten Zonen

Die Integration in Metropolregionen/Agglomerationen ist auch am Alpenrand nicht durchgängig. Gut 42% der städtisch/periurbanen Alpenbevölkerung lebt in nichtmetropolisierten Urbanisationszonen. Auch wenn diese im europäischen Städtesystem keine aktive Rolle spielen, sind verschiedene Kleinstädte unter ihnen schon seit längerer Zeit international ausgerichtet. Die wirtschaftsstrukturelle Spezialisierung dient hierbei als Indikator für das Verhältnis zwischen Versorgungs- und Netzwerkfunktion der Alpenstädte. Dies betrifft industrielle Urbanisationszonen, die für einen internationalen Markt produzieren. Bei ihnen handelt es sich in vielen Fällen um Fallbeispiele industrieller Distrikte, wie sie in der regionalwirtschaftlichen Literatur beschrieben worden sind (vor allem im Veneto). Die touristisch spezialisierten Urbanisationszonen richten sich grundsätzlich an einen auswärtigen Kundenkreis und sind darin z.T. schon sehr lange global tätig wie z.B. Kitzbühel, St. Moritz, Chamonix. Diese Internationalität betrifft nicht nur die Ausrichtung auf ein bestimmtes Kundensegment, sondern hat auch den Zuzug von internationalem Personal zur Folge. In Interlaken haben schon 1990 japanische Angestellte im Tourismusbereich gearbeitet⁴⁷. Diese Einbindung hat kontinuierlich zugenommen (BEUAUVIALA-RIPERT/ROUSIER, 1991 am Beispiel der Region Rhône-Alpes). Die Reichweiten dieser Kundenbeziehungen vergrössern sich und richten sich gegenwärtig vor allem auf den asiatischen Markt⁴⁸. Selbst bei Urbanisationszonen, die sich wie Domodossola im strukturellen Wandel befinden und noch auf der Profilsuche sind, sind Elemente überregionaler Ausrichtung sichtbar (z.B. der Wochenmarkt mit Doppelfunktion für Einheimische und Touristen aus der Schweiz). Deshalb sind auch die kleinen Kernstädte nicht von

⁴⁷ Interview mit Herrn Urs Zaugg, Direktor des Verkehrsvereins Interlaken 1990 im Rahmen des Nationalen Forschungsprojektes NFP25 Stadt und Verkehr.

⁴⁸ Als Beispiel dient hier die touristische Positionierung Tirols, vgl. *saison*, Nr. 4/2000: 11.

überregionalen Netzwerkeinbindungen abgekoppelt; auch bei ihnen verstärkt sich über die Internationalisierung ihrer Leitbranchen die Integration in diese Netzwerke.

Aus diesen theoretischen und durch Fallbeispiele gestützten Überlegungen wie auch aus der Anzahl und Verteilung der in der Strukturanalyse analysierten industriell oder touristisch spezialisierten Urbanisationszonen können für die Aufgaben der kleinen und mittleren Kernstädte in den Alpen (UT 3 / 4) folgende Aussagen getroffen werden:

1. Die kleinen und mittleren Städte erfüllen Aufgaben als untere Verwaltungs- und Versorgungszentren in der Hierarchie eines regionalen Systems Zentraler Orte für ihr Umland. Am ausgeprägtesten zeigt sich dieses System in den Bezirksstädten Österreichs.

Aufrechterhalten wird dieses System

- durch die physisch-topographischen Bedingungen (Haupttal/Seitentäler),
- die funktionalen Erfordernisse dünn besiedelter ländlicher Regionen und
- den politischen Konsens über die Notwendigkeit dezentraler Besiedlungs- und Versorgungsstrukturen, disparitätenvermeidender Regionalentwicklung und subsidiärer Entscheidungsstrukturen.

Auflösend wirken

- verbesserte Erreichbarkeit und Mobilitäts erleichterung (Relativierung der Topographie),
- Bevölkerungsrückgang in dünn besiedelten Regionen (agrarischer Strukturwandel) und
- neue Distributions- und Konsummuster mit Bedeutungsverschiebungen (von Gütern zu Dienstleistungen) und einer Veränderung der Reichweiten der Produkte; alte Standorte verlieren einen Teil ihrer bisherigen Funktionen und gewinnen keine oder nur teilweise neue Funktionen hinzu.

2. Die kleinen und mittleren Städte sind als Bevölkerungsansiedlungen nicht nur als Zentraler Ort für andere Gemeinden ihres Hinterlandes zuständig, sondern auch für die eigene Stadtbevölkerung und deren Lebenschancen und -standards⁴⁹. Selbst wenn diese Bevölkerung nur für das Umland oder die eigene Stadt tätig ist, so erhebt sie doch Anspruch auf eine städtische Infrastruktur, die mit anderen ausseralpinen Städten vergleichbar ist. Dieser Anspruch wird unter Verweis auf die grundsätzliche Gleichbehandlung der einzelnen Landesteile geltend gemacht und ist damit hauptsächlich normativ begründet (der funktionale Aspekt besteht in der 'Gegenleistung' für die territoriale Zugehörigkeit). Der Anspruch ist prinzipiell ortsunabhängig und wird von der nationalstaatlichen Ebene nicht bestritten, denn dies wäre eine Aufforderung zur Umsiedlung. Der von den lokalen Akteuren erhobene Anspruch auf Teilhabe an den aktuellen Erreichbarkeitsstandards und an überregionalen Kulturangeboten für sich selber und die übrige Stadtbevölkerung verstärkt die überregionale Ausrichtung und Integration.

3. Die Alpenstädte sind in unterschiedlichem Ausmass Standorte für Wirtschaftstätigkeiten, die für externe Regionen erbracht werden. Dies betrifft sowohl die traditionelle Industrieproduktion wie die (ehemalige) Stahl- und Chemieindustrie in Domodossola, designintensive Industrien wie im Veneto oder Dienstleistungen, die für eine zureisende Kundschaft (Touristen) erbracht werden. In wenigen Fällen (Lugano, Davos) haben sie sich zu Standorten hoch spezialisierter global angebotener Dienstleistungen entwickelt. In dieser Hinsicht sind die Städte in ein nationales, meistens auch ein internationales Netzwerk arbeitsteilig eingebunden.

Auch die Städte, die sich bisher als Zentraler Ort nur auf regionalpolitischer Ebene durchsetzen mussten, werden zunehmend in internationale Netzwerkbeziehungen eingebunden. Ein Teil dieser Aufgaben war früher nicht erforderlich oder wurde von übergeordneten Gebietskörperschaften wahrgenommen. Die Anforderungen an diese internationalen Kompetenzen steigen insbesondere dann, wenn Wirtschaftszweige verschwinden und die Städte sich neu positionieren. Die Anforderungen verschieben sich zugunsten einer stärkeren Eigenverantwortlichkeit der Städte, was in der Erstellung von Leitbildern, Anstellung von Stadtmarketingverantwortlichen und Wirtschaftsförderern seinen Ausdruck findet. Zugleich beteiligen

⁴⁹ SIEBEL (1999) charakterisiert die europäische Stadt durch Kompaktheit, städtischen Lebensstil und Emanzipationsgedanke. Hinzuzufügen wäre, dass die Städte auch materielle Grundlage für die Stadtbevölkerung darstellen.

sich die Städte an internationalen Allianzen und informellen Netzwerken, im Rahmen von Lobbying und europäischen Förderprojekten oder suchen zumindest die Zusammenarbeit mit Universitäten und Forschungsinstituten. Die zunehmende internationale Ausrichtung erfordert entsprechende Kenntnisse und Fähigkeiten der lokalen Akteure bei der Beurteilung der lokalen Stärken und Schwächen, der Beurteilung internationaler Nachfragebedürfnisse oder der Lösung von Interessen- und Nutzungskonflikten. Parallel dazu steigen die Ansprüche an die kulturellen Angebote und die Bereitstellung urbaner Infrastruktur, die notwendig sind, um den Standort für höher qualifizierte und international erfahrene Mitarbeiter akzeptabel zu gestalten. Die konkreten örtlichen Verhältnisse lassen gleichzeitig erkennen, dass die Städte mit diesen Aufgaben oft überfordert sind (PERLIK, 1998c).

3. Doppelcharakter der Alpenstädte

Aus der Untersuchung der Urbanisations- und Strukturmerkmale geht hervor, dass die Alpenstädte einen doppelten Charakter haben: Sie nehmen zentralörtliche Aufgaben wahr (sichtbar an der regionalen und lokalen Einwohnerzahl, der Eigenschaft als Kernstadt und eventuell den Strukturtypen) und sie sind zugleich extern orientiert (sichtbar an den Strukturtypen und/oder der Zugehörigkeit zu einem international orientierten Verdichtungsraum). Unterschiede bestehen im Anteil der beiden Komponenten sowie im Grad der Ausenorientierung. Beide Leistungen werden sowohl privatwirtschaftlich wie auf der Basis kommunaler Beschlüsse erstellt.

Die *zentralörtliche Seite* (Versorgungsfunktion) lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Klassische zentralörtliche Versorgungsleistungen, wobei sich die Bedeutung der Versorgung mit Gütern zugunsten institutioneller und kultureller Dienstleistungen verschiebt (Einzelhandelsangebot, Dienstleistungen der öffentlichen Hand, Fachärzte usw.).
- Erbringung von Leistungen, die zur Aufrechterhaltung eines *Siedlungsraumes* im Gebirge notwendig sind und in direktem Masse an die physischen Aspekte der Alpen (Kleinteiligkeit, Relief, Flächenmangel) gebunden sind (Baugewerbe, Verkehrswegeunterhalt, städtische Betriebe).
- Erbringung von Leistungen, die zur Aufrechterhaltung eines *Wirtschaftsraumes* in peripheren Gebieten notwendig sind und daher Mindeststandards urbaner Infrastruktur im Interesse der Lebensqualität für Dauerbewohner erfordern (klassische Kultureinrichtungen, zeitgenössische experimentelle Kultur, Medienzugang, öffentlicher Verkehr).
- Erbringung von Leistungen, die Akteure an den Ort binden, zurückholen oder anwerben. Dazu gehören die Tätigkeiten, die ein Klima von Offenheit und Kreativität gewährleisten. Voraussetzungen dafür sind Mindeststandards im sozio-kulturellen Bereich zur Verhinderung von Verteilungskämpfen und xenophober Abschottung und zum Abbau von Defiziten in Gleichstellungsfragen (Kindertagesstätten, Jugendzentren, Rechtsberatung).
- Wahrnehmung der Flächenverantwortung für die bebaute Umwelt als urbanistisches und kulturelles Erbe; für die landwirtschaftlich kultivierte bzw. unbebaute Umwelt zur Sicherung ökologischer Ausgleichsfunktionen und Artenvielfalt. Beide Aufgaben liegen im Sinne des Erhalts kulturellen Erbes⁵⁰ und haben damit funktionale Bedeutung unter den Aspekten von Identität, Lebensqualität und Innovationspotential (Schutz eigener Ressourcen und Besonderheiten zur langfristigen Sicherstellung wirtschaftlicher Selbständigkeit).
- Verpflichtungen, die Stadt und Umlandgemeinden gegenseitig aus der Funktionsteilung erwachsen: Ausgleich gegenüber dem ländlich verbliebenen Umland für produzierte Externalitäten in Form von trickling down-Effekten; Angebot an regionaler Vielfalt und Besonderheit der Stadt gegenüber.

Diese Aspekte lassen sich unter die Zentrale Orte-Theorie subsumieren; sie finden ihren Ausdruck in der entsprechenden Planung mit definierten Ausstattungsstandards auf den jeweiligen Hierarchieebenen des Zentrale Orte-Konzeptes. Ein einseitiges Abstützen auf dieses Konzept verkennt allerdings, dass die Entstehungsprozesse von Städten in der Erzeu-

⁵⁰ Zum Begriff *Flächenverantwortung* vgl. Bätzing, 1994; zum kulturellen Erbe (*patrimoine*) eines dichten Städtesystems vgl. PUMAIN, 1999; EUREK, 1999a)

gung von Externalitäten im Rahmen arbeitsteiliger Prozesse zu suchen sind, durch die nicht nur Komplementarität, sondern auch ein Gegensatz zwischen Stadt und Land sowie ein Hierarchiegefälle unter Städten erzeugt worden ist. Dieser Aspekt hat im Rahmen des industriellen Strukturwandels und eines Bedeutungsverlustes der immobilen Faktoren an Bedeutung gewonnen. Er äussert sich in den Bemühungen der Städte, bestehende Standortprofile zu verstärken und Unverwechselbarkeiten herauszustellen, um neue Branchen anzuziehen oder um vorfinanzierte Infrastruktur durch hohe Besucherzahlen abzahlen zu können. Regionalpolitischer Ausdruck davon ist die verstärkte Propagierung von Kooperationen von Städten, um regionale Gegengewichte gegen andere Agglomerationen zu bilden (in Form von Städtenetzen, vgl. BFLR, 1997; JURCZEK/VÖLKER/VOGEL, 1999) oder die Zuwendung von Alpenregionen zu perialpinen Grossregionen. Schliesslich orientieren sich auch die peripher gelegenen Alpenstädte verstärkt nach aussen, indem sie sich z.B. als Tourismusstädte verstärkt auf Überseemärkten als Destinationen anbieten.

Diese zweite Komponente, die Aussenorientierung, wird verstärkt durch die geringer gewordene Akzeptanz regionaler Ausgleichsmassnahmen oder beim Versiegen sicherer Einkommensquellen (z.B. in Bad Reichenhall infolge des Rückgangs der krankenkassenfinanzierten Kuren). Die Aussenorientierung und Positionierung unter den Bedingungen regionaler Konkurrenz und Netzwerkeinbindung bedeutet für die Alpenstädte einen Auftritt als *selbständige Akteure*. Diese Seite (Netzwerkfunktion) lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Profilierung im Bereich Tourismus, Freizeit und Wohnen durch touristische Angebote für einen internationalen Markt; Aufbau vor- und nachgelagerter Dienstleistungen. Zum Teil erfolgt dies in der Form der Transformation von Teilen der Stadt für Disneyland-artige Inszenierungen für überregional beworbene Tagesbesucher.
- Kommunal unterstützte Umstrukturierung/Neuansiedlung forschungsintensiver (technisch oder design-basierter) Industriebranchen mit hoher Spezialisierung.
- Zurverfügungstellung von Verkehrsflächen und Verkehrsdienstleistungen.
- Bemühung um hochrangige Forschungs- und Kultureinrichtungen einschliesslich der nötigen Sorgfalt um Unterhaltung und Ausbau.
- Erfindung und Vermarktung von emotionalen und imageintensiven Produkten, die der Standortbindung der ortsansässigen Bevölkerung und der Gewinnung neuer Wohnbevölkerung bzw. Besucher dienen.
- Erstellung regional angepasster Dienstleistungsangebote.
- Politische Aussenbeziehungen zur Interessenvertretung über EU-Verbindungsbüros, über die Teilnahme am politischen Lobbying um Regionalbeihilfen, über die Städtevereinigung ARGE Alpenstädte. Schaffung von Stadtmarketing- und Wirtschaftsförderungsabteilungen zur Verstärkung der Aussenorientierung.

Bei diesen Aufgaben und Betätigungsfeldern der Alpenstädte spielt die regionale Versorgung indirekt eine Rolle, weil über einen Bedeutungsgewinn im Rahmen der Städtekonkurrenz die Bedingungen für die lokale Bevölkerung verbessert werden können (durch höheren finanziellen Spielraum, eine neue Entwicklungsperspektive, verbesserte Infrastruktur) oder aber verdrängend wirken (durch hohe Mietpreise, verkümmerte Jugendkulturszene, Vernachlässigung der Wirtschaftsbereiche, die nicht mit den Leitbranchen verbunden sind).

In Beantwortung der Forschungshypothesen lässt sich somit sagen, dass auch kleinere und mittlere Städte durch die doppelte Aufgabe von Versorgungs- und Netzwerkfunktion gekennzeichnet sind. Die Netzwerkfunktionen haben im betrachteten Zeitraum zugenommen, erkennbar am Wachstum der kommerziellen sowie der touristischen/persönlichen Dienstleistungen, die Zeichen einer verstärkten Ausdifferenzierung und Arbeitsteilung sind. Umgekehrt haben, was vielfach übersehen wird, auch grosse Alpenstädte Funktionen, die der Gesamtentwicklung der Region dienen, d.h. der Entwicklung des ländlichen Umlandes, der benachbarten kleineren Kernstädte, der periurbanen Gemeinden und der eigenen Stadtbevölkerung.

11.3 Metropolisierung und dezentrale Urbanisierung

Die Einbindung des Alpenrandes in perialpine Wirtschaftsräume ist das Ergebnis globaler Arbeitsteilung unter den Bedingungen hoher Erreichbarkeitsstandards und niedriger Energiekosten. Die Topographie der Alpen mit nicht ausgebauten Ost-West-Verkehrsverbindungen benachteiligt die Herausbildung eines grösseren zusammenhängenden Wirtschaftsraumes in den Alpen. Ein den Alpenraum strukturierendes System grosser Städte fehlt. Beide Ursachen wirken verstärkend auf die Beziehungen zwischen Alpenrand und perialpiner Zone. In Bezug auf die Metropolisierung der Alpenstädte ergibt sich damit folgende Situation:

- Die perialpinen Verdichtungsräume dehnen ihr Einzugsgebiet weiter in den Alpenbogen aus. Bei einer Weiterführung dieser Prozesse stossen im Extremfall die Einzugsgebiete von Zürich und Mailand in Graubünden aneinander. Dadurch wird der Versuch aufgegeben, ein Gegengewicht gegen die bestehenden und sich neu entwickelnden Metropolregionen zu bilden. Diese Entwicklung ist deshalb ungünstig, weil die verbleibenden von dieser Entwicklung ausgeschlossenen Regionen weiter in die Peripherie abgedrängt werden und sich die Innovationspotentiale für sie weiter verringern. Gegenstrategien zu dieser Entwicklung, die im Interesse einer ausgeglichenen Entwicklung notwendig wären, sind zur Zeit nicht erkennbar.
- Wo sich in den Alpen Regionalhauptstädte entwickelt haben, besteht die Möglichkeit, dass sie ihre Position als hochrangiges Zentrum einer Region ausbauen und ein Gegengewicht gegen die perialpinen Metropolregionen bilden. In dieser Funktion nehmen sie am europäischen Städtewettbewerb teil und lösen sich teilweise von ihrem Umland in Bezug auf Flächennutzung und Problemgewichtung. Gleichzeitig besteht ihre Chance gegenüber den anderen europäischen Stadtregionen in der Beibehaltung authentischer regionaler Eigenständigkeit und Unterscheidbarkeit.
- Wo ein gewisser Distanzschutz zum urbanisierten perialpinen Vorland besteht, geringe Bevölkerungsdichten vorherrschen und die Städte schwerpunktmässig zentralörtliche Versorgungsdienstleistungen erbringen, besteht eine labile Situation: Diese Regionen sind aus sich heraus nicht in der Lage, als Gegengewicht innerhalb der europäischen Städtehierarchie aufzutreten. Aufgrund ihrer Lage und ihren sozio-ökonomischen Voraussetzungen besteht aber auch kein Grund für einen Einbezug in bestehende oder sich bildende Verdichtungsräume. Andererseits sind diese Städte und Regionen wirtschaftlich mit ausseralpinen Verdichtungsräumen funktional verflochten. Es sind die Regionen, die mit Unterstützung durch die nationalen und europäischen Leitbilder und entsprechende Regionalpolitiken Gegenentwürfe zu den Metropolisationsprozessen und zu einseitigen Funktionszuweisungen liefern müssten.

11.4 Mögliche Entwicklungspfade der Alpenstädte

Für die Urbanen Entwicklungstypen werden nachfolgend die aus jetziger Sicht denkbaren Entwicklungsperspektiven mit je zwei idealtypischen Entwicklungspfaden – einem strukturstarken und einem strukturschwachen – skizziert. Beide Varianten umschreiben ein Spektrum künftiger Entwicklungsmöglichkeiten. Die Eckpunkte dieser Bandbreite basieren auf einer konsequenten Weiterführung einer auf Funktionsgewinn orientierten Aussenorientierung der Städte einerseits und einem relativen Bedeutungsverlust mit Versteilung der Städtehierarchie andererseits. Grundlage dieser Perspektivskizzen sind somit die vorangegangenen theoretischen Erörterungen und die in den Fallstudien (Kap. 10) gewonnenen Erkenntnisse in Anwendung auf die aus der Empirie abgeleiteten Urbanen Entwicklungstypen. Inwieweit der eine oder andere Pfad realisiert werden kann, ist von der Zusammensetzung der städtischen Akteure und der Ausnützung ihres Gestaltungsspielraums sowie den nationalen und internationalen Rahmenbedingungen abhängig. Dadurch sind die skizzierten Pfade nur teilweise als Handlungsoptionen anwendbar. Der Begriff Strukturstärke wird in einer erweiterten Sichtweise als Produkt langfristiger wirtschaftlicher Stärke, sozialer Kohäsion und ökologischer Stabilität verstanden. Die zwischen den Zielkategorien bestehenden Widersprüche, die

Teil der Nachhaltigkeitsdiskussion sind, können an dieser Stelle nicht diskutiert oder gar ausgeräumt werden.

UE 1: Perialpine Metropolregion oder Agglomeration (Alpenanteile)

Die Städte und Gemeinden dieses Typs haben von allen Typen das grösste Bevölkerungswachstum. Aufgrund der bereits bestehenden funktionalen Verflechtungen und aufgrund der von wachstumsstarken Verdichtungsräumen bekannten Entwicklung ist davon auszugehen, dass sich die Verflechtungen verstärken werden und dass bei anhaltendem Bevölkerungswachstum auch ein Arbeitsplatzwachstum in diesen Urbanisationszonen stattfindet. Die Städte am Alpenrand tragen durch die Zurverfügungstellung ihrer attraktiven landschaftlichen Qualitäten wie ruhige Wohnlage, urbane Infrastruktur und Freizeitmöglichkeiten dazu bei, die Qualität des jeweiligen Verdichtungsraumes zu heben. Sie profitieren dabei wirtschaftlich von deren Wachstumsentwicklung, verlieren aber faktisch einen grossen Teil ihrer bisherigen Entscheidungsfreiheit. Eine veränderte Bevölkerungszusammensetzung verändert langfristig auch die Leitbild- und Investitionsentscheide dieser Städte. Da eine solche Entwicklung zu meist erst einsetzt, wenn sich bisherige Aufgaben ändern (z.B. durch Wegfall von Verwaltungsfunktionen oder bisheriger Leitbranchen), kommt es für sie in dieser Situation darauf an, ein eigenes Profil zu erhalten bzw. wieder neu herzustellen. Dies ist im eigenen Interesse notwendig, um bei einer regionalen Aufgabenteilung als ernst zu nehmender Partner am Tisch zu sitzen und nicht in nur Träger von zentrumsbelastenden Auslagerungen zu werden.

Strukturstarker Entwicklungspfad

In diesem Fall gelingt es, ein eigenständiges Profil zu entwickeln, das über reine Entlastungs- und Freizeitfunktionen für ausseralpine Gebiete hinausgeht. Die Stadt kann einen Teil ihrer bisherigen Kompetenzen als Marktort, Kurort oder Industriestandort in eine Wertschöpfungskette einbringen, die Teil eines regionalen Entwicklungsleitbildes ist und die entsprechende politische Förderung genießt. In dieser Konstellation entwickelt sich der betreffende Verdichtungsraum polyzentrisch; die Alpenstädte, die am Alpen- und am Verdichtungsrand liegen werden aufgewertet. Eine Aufwertung bedeutet gleichzeitig, dass einseitige Aufgabenzuweisungen zu ihren Lasten durch verstärkte Mitspracherechte abgewehrt werden können.

Strukturschwacher Entwicklungspfad

In diesem Fall gelingt es nicht, ein eigenständiges Profil zu entwickeln, das über die Eigenschaft als Wohn- und Freizeitstandort hinausgeht. In der Folge wird diesen Städten und Gemeinden von der Planungsseite auch keine andere Entwicklungsrichtung mehr empfohlen (vgl. Bsp. Laufental, Fussnote 17), was den Verlust an Vielfalt und damit auch aktiver Handlungsmöglichkeit weiter verstärkt. Diese Konstellation verstärkt den Bedarf an Verkehrswegen und führt in der Region zu steigenden Interessengegensätzen über Erbringung und Abgeltung von Zentrumsleistungen.

UE 2: Alpenagglomerationen

Auch wenn die Alpenagglomerationen zur Zeit auf europäischer Ebene noch eine geringe Rolle spielen, so ist ihr demographisches und wirtschaftliches Gewicht doch so stark, dass sie in naher Zukunft funktional einen grossen Teil der Zwischenräume zwischen den Metropolregionen Mailand, München und Wien besetzen könnten. Diese Erwartung erscheint deshalb naheliegend, weil viele Regionalhauptstädte die Ressourcen zu einem aktiven Aussenauftreten haben und nutzen und weil sie zugleich verstärkt Ziel staatlicher Bemühungen um Aufwertung sind. Sie besitzen die für hochqualifizierte Arbeitskräfte erforderliche Mindesturbanität und sind deshalb auch attraktiv genug, bei Standortentscheidungen eine Rolle zu spielen⁵¹. In ihren Strukturtypen repräsentieren sie zur Zeit vor allem ihre Rolle als administrative

⁵¹ Aus der Auswertung der französischen Volkszählung von 1999 werden die Schlüsse gezogen, dass sich die Standortentscheidungen umgekehrt haben, indem inzwischen die Firmen den Wohnpräferenzen hochqualifizierter Arbeitskräfte folgen. Im

Zentren. Als Kernstädte von Agglomerationen haben sie tendenziell die Möglichkeit in der europäischen Städtehierarchie Bedeutung als sekundäre Steuerungszentren zu gewinnen. Dabei macht es kaum einen Unterschied, ob sich diese Agglomerationen innerhalb oder ausserhalb der Alpenabgrenzung befinden. Für eine den Alpenraum betreffende Regionalpolitik ist es allerdings von Bedeutung, ob sich innerhalb dieses politisch definierten Raumes starke Zentren befinden, die in ein europäisches Städtesystem integriert sind, oder nicht. Der Unterschied für den Alpenbogen gegenüber den vergleichbaren, perialpinen Agglomerationen wie Nizza, Graz oder Linz besteht darin, dass die Alpenagglomerationen in den Bereichen, wo ein gemeinsamer Auftritt des Alpenbogens auf europäischer Ebene von Bedeutung ist, Schlüsselpositionen spielen können; des weiteren spielen hier die Gegensatzpaare inneralpin/ausseralpin und endogen/exogen offenkundig nicht – mit steigender Bedeutung werden die Alpenagglomerationen auch verantwortlich für die innerhalb des Alpenbogens vorhandenen Interessenkonflikte und deren Lösung.

Strukturstarker Entwicklungspfad

Eine strukturstarke Entwicklung der Alpenagglomerationen ist mit Bedeutungsgewinnen in den nationalen und im europäischen Städtesystem verbunden. Das schliesst auch eine aktive Rolle auf europäischer Ebene zur Wahrnehmung alpenspezifischer Interessen ein, z.B. in einer ökologischen Ansprüchen genügenden Verkehrspolitik, in der Durchsetzung inneralpiner Schienenverkehrsknoten sowie in der Vorreiterrolle bei der Erfüllung der Anforderungen der Alpenkonvention. Ein strukturstarker Entwicklungspfad drückt sich auch darin aus, eigene Trends bei der Herausbildung internationaler Geschmacksmuster setzen zu können.

Strukturschwacher Entwicklungspfad

Den Alpenstädten fehlt aufgrund ihrer historischen Entwicklung die Grösse ausseralpiner Städte. Dies ist jedoch nicht der Grund für eine mögliche strukturschwache Entwicklung. Diese tritt erst dann ein, wenn die geringere Grösse sich in mangelndem Selbstbewusstsein äussert und verbunden ist mit dem freiwilligen oder erzwungenen Nachvollzug massgeblicher Entwicklungen, die an anderen Orten generiert wurden. Diese verfügen nicht über Akteure mit dem nötigen internationalen Überblick und den erforderlichen Qualifikationen, um die von aussen kommenden Einflüsse so an ihre eigenen Bedürfnisse anzupassen, dass sie ein nach innen und aussen unverwechselbares Profil aufbauen können. Die Folge ist, dass diese Städte zwar eine gewisse Bedeutung auf nationaler Ebene behalten, aber zugunsten dynamischerer Regionen auch im eigenen Land an Bedeutung verlieren. Solche Städte erweisen sich bei raumrelevanten Entscheidungen, wie der Anbindung an internationale Verkehrsnetze oder bei Standortentscheidungen wichtiger Institutionen, als Verlierer und blockieren durch Fehlanpassungen an vermeintlich wichtige Trends zukunftsreichere Wege.

UE 3: Industriell-tertiäre Stadtregion und Urbanisationszone

A Industrielle Weiterentwicklung

In bestimmten Regionen ist die verarbeitende Industrie nach wie vor stark vertreten. Lokal unterschiedliche Gründe wie Lohngefälle in Grenzgebieten, hohe Spezialisierung der Produktion, Anpassungsfähigkeit von lokalen Netzwerken oder politisch begründete Stützung bestehender fordistischer Organisationsprinzipien haben hier im Einzelfall strukturerhaltend gewirkt. Teilweise sind neue Industrien aus handwerklichen Betrieben entstanden. Unter Bedingungen regionaler Akzeptanz bzw. Verankerung und hoher Fertigungs- und Produktqualität sind diese Unternehmen zukunftsfähig. Die Erreichbarkeit stellt nicht das vorrangige Problem dar (GEBHARDT, 1990: 246f.). Eine solche Entwicklung kann auch nach einem Niedergang der alten Massengüterindustrie einsetzen wie bsp. in der Maurienne (ZAMPA, 1996) oder in Bozen⁵². Es ist weniger entscheidend, ob es sich um high tech- oder low tech- Berei-

Zeitraum 1990-99 haben die grossen Regionalhauptstädte Toulouse, Rennes, Montpellier, Strasbourg sowie die aires urbaines Anney und Genève-Annemasse die stärksten Steigerungsraten ganz Frankreichs überhaupt (JULIEN, 2000; LE MONDE vom 18.1.00).

⁵² Zugrunde liegen die Auskünfte von Herrn Anton Aschbacher, Direktor des Amtes für überörtliche Raumordnung der Autono-

che handelt (z.B. KRÄTKE, 1999: 213; MASKELL, 1998; MORGAN, 1997). Wie die Wirtschaftsstruktur am italienischen Alpenrand zeigt, ist eine gemeinsame Entwicklung mit den touristischen Branchen möglich (FERLAINO/LEVI SACERDOTTI, 2000). Eine Verstärkung der Kooperation solcher scheinbar nicht zusammenpassender Branchen kann einen doppelten Vorteil bieten, indem einerseits vorschnelle Entscheidungen, welche Branche in ein anzustrebendes Wirtschaftscluster passt (und welche nicht), vermieden werden und andererseits durch neuartige Kooperationen das kreative Potential einer Region besser mobilisiert werden kann, wodurch wiederum neue Produkte und Dienstleistungen entwickelt werden können, die es so woanders nicht gibt. Auf dieser Grundlage wären der Ausbau von Bildungseinrichtungen, eine Zunahme des Forschungs- und Entwicklungsanteils und als Folge davon auch die Hebung des Anteils nichttouristischer Dienstleistungen denkbar. Deren Anteilzunahme dürfte nur über regional gebundene (industrielle oder touristische) Tätigkeiten, wie sie z.B. an den genannten Schnittstellen notwendig werden, möglich sein, da die global tätigen oder auf globale Informationen angewiesenen Dienstleistungen an Metropolregionen gebunden sind. Auch wenn die Alpenstädte in der Regel Aufgaben erfüllen, die ausserhalb der Alpen von wesentlich grösseren Städten wahrgenommen werden, so sind doch bestimmte sozio-kulturelle Milieus, die die Anziehungskraft von Verdichtungsräumen ausmachen, mangels Bevölkerungszahl entweder nicht vorhanden oder latent vom Verschwinden bedroht. Auch unter diesem sozio-kulturell/demographischen Aspekt hat ein Ausbau von Fachhochschulen oder Universitäten grosse Bedeutung⁵³. Der Vorteil einer auf vorhandenen Wirtschaftsstrukturen aufbauenden Entwicklung liegt darin, dass, wenn vorhandene Qualifikationen und Besonderheiten nicht vollständig entwertet werden, soziale Reibungsprozesse reduziert werden und die Chance besteht, bisherige Besonderheiten als neue Form der Ausdifferenzierung im Voraus und nicht als Nachvollzug anzubieten.

Strukturstarker Entwicklungspfad

In diesem Fall führt die beschriebene Entwicklung zur Komplettierung und weiteren Ausdifferenzierung bestehender Wertschöpfungsketten. Die Verknüpfung verschiedener Branchen wirkt dabei stabilisierend und ermöglicht es im Bedarfsfall, Struktur Anpassungen auf regionaler Basis durch einen relativ schonenden Wechsel des Betätigungsfeldes durchzuführen.

Strukturschwacher Entwicklungspfad

Die Verknüpfungen verschiedener Branchen kommen nicht zustande und ein Wegbrechen wertschöpfungsschwächerer Branchen kann nicht durch rechtzeitige Aufwertungsbemühungen verhindert werden. Es resultiert ein Zusammenbruch der bisherigen Tätigkeitsfelder; ein Neuanfang muss aus einer Position der Schwäche heraus erfolgen.

B Deindustrialisierung

Urbanisationszonen mit traditionellen Wirtschaftsbranchen erfahren im alpenweiten Vergleich zunächst eine Strukturverstärkung aufgrund der geringen Veränderungsdynamik ihrer Leitbranchen. Andere Branchen am Ort finden unter diesen Umständen ungünstige Bedingungen für wirtschaftliches Wachstum und wenig lokalpolitische Akzeptanz vor, so dass sich Monostrukturen über einen längeren Zeitraum verstärken, die schliesslich bei einer krisenhaften Entwicklung der Leitbranche zum Zusammenbruch der gesamten Wertschöpfungskette führen. In der Folge resultieren kurzfristig auftretende und im Ausmass bedeutende Arbeitsplatzverluste, wodurch die Wirtschaftskraft und Bedeutung der gesamten Region geschwächt wird. Für kleinere Städte und Gemeinden in der Nähe zu einem grösseren Zentrum oder einer benachbarten Agglomeration bedeutet das eine Umkehrung der Pendlerströme und eine Neuausrichtung auf den grösseren Knoten. In einer räumlich isolierten Lage bedeutet diese Entwicklung einen Bedeutungsverlust der betreffenden Urbanisationszonen, die Inanspruchnahme nationaler und europäischer Strukturhilfen und den Versuch, neue Wirtschaftsstrukturen in Bereichen zu starten, für die bislang nur wenig Erfahrungen bestehen und die unter

men Provinz Bozen (vgl. Fallbeispiel Brixen).

⁵³ Zur kulturellen und wirtschaftlichen Belebung der Innenstädte durch Universitäten in Mittelstädten vgl. LE MONDE, 19.10.00 am Beispiel von Aix-en-Provence.

Umständen auch langfristig den Bedeutungsverlust nicht auffangen können. Je nach Verlauf lassen sich bei der Deindustrialisierung zwei mögliche Entwicklungspfade beschreiben:

Strukturstarker Entwicklungspfad

Als strukturstarke Weiterentwicklung ist eine Neuausrichtung mit Wohn- und Freizeitschwerpunkt in einer Agglomeration denkbar, aber auch eine Neuansiedlung industrieller Betriebe, die den Standort wählen, weil er sich inzwischen in deren Einzugsgebiet befindet. In beiden Fällen findet die Entwicklung unter Bedingungen der Metropolisierung statt.

Strukturschwacher Entwicklungspfad

Die strukturschwache Variante führt zu weiterem Arbeitsplatz-, Bevölkerungs- und Bedeutungsverlust. Es findet eine Rückentwicklung zum lokalen Zentrum statt mit einem gewissen Ausbau des touristischen Sektors auf niedrigerer Stufe und Erhalt der Versorgungsfunktion auf dem Niveau der Grundversorgung. Der Bedeutungsverlust löst regional eine negative Rückkopplung aus. Der Strukturwandel erscheint in diesen Fällen nahezu ungebremst. Eine Restrukturierung dürfte allenfalls nach einer längeren Phase des Strukturwandels auf niedrigem Niveau möglich sein. Versuche, auf eine touristische Entwicklung zu setzen, sind mangels bestehender Erfahrungen in einem stark konkurrenzten Umfeld schwierig.

UE 4: Touristisch-tertiäre Stadtregion

Diese Stadtregionen sind von ihrer Siedlungsstruktur mit den Stadtregionen von Typ 3 vergleichbar, haben jedoch keine industriellen Schwerpunkte. Ihr Wachstum zur Stadtregion verdanken sie zu einem grossen Teil ihrer Lage am Alpenrand und den sich daraus ergebenden Vorteilen (Flächenverfügbarkeit und/oder Erreichbarkeit) als Wohnstandort. Typbeispiel ist die Stadtregion Ticino, die aus drei Urbanisationszonen mit drei unterschiedlichen Schwerpunkten (Finanzzentrum, Tourismus und öffentliche Dienstleistungen) besteht.

Strukturstarker Entwicklungspfad

Struktur und Lage dieser Stadtregionen machen sie attraktiv für Zuwanderer, so dass sie mit anderen Urbanisationszonen zur Agglomeration zusammenwachsen⁵⁴. Dabei stellen sich diesen Städten die Probleme des Flächenverbrauchs, der Begrenzung des Verkehrsvolumens und allgemeine Probleme eines zu schnellen Wachstums. Unklar ist, in welcher Weise sich das fehlende dominierende Zentrum auf die Entwicklung auswirkt und in welcher Weise das weiterhin ländlich verbleibende Umland von dieser Entwicklung profitieren kann.

Strukturschwacher Entwicklungspfad

Eine strukturschwache Entwicklung tritt dann ein, wenn die angesprochenen Probleme nicht durch geeignete regionalplanerische und verkehrspolitische Massnahmen verhindert oder reduziert werden können, so dass langfristig die Agglomerationsnachteile zunehmen.

UE 5: Touristische Alpenstadt

Die touristisch spezialisierten Urbanisationszonen sind auf die höheren Lagen der Alpen konzentriert und haben nur eine geringe periurbane Ausdehnung. Es handelt sich dabei mehrheitlich um Gemeinden, die durch touristisches Wachstum über einen langen Zeitraum die Grösse einer Kleinstadt erreicht haben. In dieser Eigenschaft erbringen sie inzwischen Funktionen für ihr periurbanes und ländliches Umland (z.B. als Arbeitsplatzzentrum) und gehören im Bereich des Alpentourismus zu den Anbietern, die am stärksten internationalisiert sind. In dieser Kombination sind sie in der Lage, sowohl internationale Standards frühzeitig zu übernehmen als auch bestimmte touristische Infrastruktureinrichtungen für die eigene Bevölkerung anzubieten, die in anderen Gemeinden nicht vorhanden sind. Es sind die Städte, in denen das Prinzip einer ausgewogenen Doppelnutzung (BÄTZING, 1999b) insofern funktioniert,

⁵⁴ Beschleunigend wirkt dabei der Anschluss an den Hochgeschwindigkeitsverkehr durch neue, ausserhalb der Stadtzentren gelegene Bahnhöfe wie in Valence, Avignon oder – geplant – in der Magadinoebene (Tessin).

als Leistungen, die für Gäste erbracht werden, auch für die Region zu einem Teil nutzbar sind. Gleichzeitig bestehen erhebliche Potentiale einer regionalen Ausstrahlung auf andere Wirtschaftszweige, mit denen neue Nischenprodukte entwickelt werden können (MESSERLI, 1999a: 73). Die Probleme dieser Städte bestehen darin, dass sie zu klein sind, um selbständig eigenständige urbane Trends entwickeln zu können. Sie sind dadurch gezwungen, auswärtige Trends zu übernehmen und laufen dabei Gefahr, dieser Aufgabe finanziell oder kapazitätsmässig nicht gewachsen zu sein. Dies wirkt sich z.B. dann verheerend aus, wenn von der Kundschaft zunehmend Eigenständigkeit statt internationaler Standards gefragt wird.⁵⁵ Oder sie müssen ihre Schwerpunktsetzung ändern (und verlieren dadurch ihre Spezialisierung). Diese Städte sind in hohem Masse auf eine kluge Marktbeobachtung und internationale Kenntnis durch ihre Akteure angewiesen, um Fehlinvestitionen zu vermeiden.

Strukturstarker Entwicklungspfad

In diesem Fall können die betreffenden Städte aus der Position der Stärke eigene Entwicklungskonzepte ausarbeiten und dadurch in begrenztem Masse eigene Trends setzen. Vielfach ist das mit der Bildung eines höherwertigen Niscentourismus (z.B. Bildungs- oder Kongresstourismus) verbunden. In diesen Städten sind die nötigen finanziellen Mittel, aber auch eine aktive Einwohnerschaft vorhanden und es gelingt, grössere strategische Fehlentscheidungen zu vermeiden. Im Verlauf ist es auf dieser Basis möglich, bestimmte spezialisierte Dienstleistungen aus Tourismus, Bau und Infrastrukturunterhaltung am Ort anzusiedeln. Im wirtschaftlich erfolgreichen Fall verstärken sich die zentralörtliche und die nichttouristische Bedeutung, die auch mit zunehmender Urbanisierung und Periurbanisierung verbunden ist.

Strukturschwacher Entwicklungspfad

Es bestehen weder die finanziellen Mittel noch die notwendigen personellen Qualifikationen, um im Wettbewerb touristischer Städte mithalten zu können. Durch strategische Fehlentscheidungen, insbesondere vergebliche Anpassungsversuche an 'internationale Standards', die entweder fehlgedeutet oder nicht erfüllt werden können, scheitert das erhoffte internationale Image auf den touristischen Wachstumsmärkten. Die Stadt erleidet Bedeutungseinbusen und findet auch zu ihren früheren Qualitäten als kleines ländliches Zentrum nicht mehr zurück. In die gleiche Richtung münden Prozesse, bei denen sich die Bedeutung des Tourismus so verstärkt, dass die massgeblichen Entscheidungen der Stadt nur noch aus dem Blickwinkel der touristischen Interessenvertreter getroffen werden.

UE 6: Alpenstadt mit vorwiegender Versorgungsfunktion

Wie die Auswertung der Strukturtypen zeigt, dienen die öffentlich-institutionellen Funktionen vielfach als Grundsicherung bei konjunkturellen Schwankungen und Strukturwandel. Über den gesellschaftlichen Konsens und die darauf aufbauenden nationalen und europäischen Ausgleichsinstrumente ist ihnen ein mehr oder weniger grosser Erhalt an Versorgungsaufgaben garantiert. Das aktuelle Problem dieser Städte ist, dass arbeitsplatzstarke Teile der öffentlichen Dienste (wie z.B. Krankenhäuser) gegenwärtig stark zentralisiert werden. Über das 'Mehr' oder das 'Weniger' an zentralen Funktionen und kulturellen Einrichtungen entscheidet sich, allerdings letztlich, wie die städtischen Funktionen dieser Städte künftig aussehen werden. Insbesondere entscheidet sich darüber,

- ob sie in dieser Eigenschaft die Knotenfunktionen für die Fläche des ländlichen Umlandes auch künftig wahrnehmen können,
- oder ob sie das Umland nicht entscheidend stützen können, weil sie selbst zu schwach sind (mit dem Ergebnis einer insgesamt strukturschwachen Region),
- oder ob sie als Zentren unterer Ordnung ganz einfach übersprungen werden, in ihrer Bedeutung wegfallen und das Umland sich an grösseren Zentren orientiert.

⁵⁵ vgl. NZZ, 28.10.00 (Bericht über einen Kongress zum Stellenwert von Kultur- und Bildungstourismus). Ergebnis dieser Entwicklung ist, dass in nichttouristischen Kleinstädten kaum noch Hotels zu finden sind, die nicht bestimmten Standards von Franchise-Unternehmen entsprechen. Die Ausnahmen stehen entweder kurz vor dem Konkurs oder sind aufgrund einer neu erzeugten Individualität nicht mehr für eine breiteres Publikum bestimmt bzw. bezahlbar.

Der entscheidende Unterschied besteht darin, ob lediglich bisher wichtige Versorgungsstandards erhalten werden können oder ob diese mit der ausseralpinen Dynamik Schritt halten. Nur in letzterem Fall können auch kleinere Zentren 'Urbanität' erhalten und darüber Kreativität und Initiative einer ganzen Region stimulieren. Geschieht dies nicht, so ist absehbar, dass die Urbanisationszonen mit ländlichem Umland – die derzeit noch einen 'Distanzschutz' haben – langfristig entweder in das Einzugsgebiet von Agglomerationen (inner- oder ausseralpin) gelangen oder verkümmern.

Strukturstarker Entwicklungspfad

Die Dominanz der öffentlichen Dienste schwächt sich durch überproportionales Wachstum anderer Branchen ab. Sofern ADM-Strukturtypen bestehen, wandeln sie sich zu Mischtypen touristischer Prägung (PA/pa) oder vorübergehend zu Typen ohne Spezialisierung. Das Wachstum touristischer und privater Dienstleistungen (wie es in den meisten Wechseln weg vom ADM-Typ zum Ausdruck kommt) kann die Mittelpunktfunktion der Kernstadt stärken, weil kommunale Infrastrukturen finanzierbar und das Einzelhandelsangebot reichhaltiger werden. Ein einseitiges Wachstum zum spezialisierten PDL-Typ kann typische Monostrukturprobleme hervorrufen und gegenteilige Effekte auslösen, indem bestimmte Alters- oder Berufsgruppen die Stadt verlassen. Eine Entwicklung zu spezialisierten industriellen Typen ist unwahrscheinlich. Eine Aufwertung des industriellen Sektors basiert in diesem Fall auf KMU-Betrieben und äussert sich dann in einem hohen Anteil tertiärer Vorleistungen oder nachgelagerten Diensten, es entstehen IAi/ia-Mischtypen. Das Wachstum der kommerziellen Dienste ist an das vorhandene Gewerbe gebunden und drückt sich nicht in Typwechseln aus.

Strukturschwacher Entwicklungspfad

Die Einwohnerzahl der betreffenden Urbanisationszonen und des ländlichen Umlandes stagniert oder geht zurück. Die öffentlichen Dienste verlieren aufgrund von Rationalisierungs- und Zentralisierungsmassnahmen absolut an Bedeutung. Ihre relative Dominanz bleibt erhalten, weil auch die anderen Branchen an Umfang verlieren. Die Abhängigkeit dieser Urbanisationszonen von regionalen oder nationalstaatlichen Ausgleichsmassnahmen verstärkt sich, gleichzeitig besteht von Seiten der übergeordneten Gebietskörperschaften die Tendenz, die Ausgleichsmassnahmen zu reduzieren.

11.5 Fazit

Mit den in Teil I erörterten Theorien waren die Forschungshypothesen dahingehend formuliert worden, dass in den Alpen prinzipiell die gleichen Urbanisations- und Tertiarisierungsprozesse ablaufen wie ausserhalb der Alpen auch. In den empirischen Untersuchungen zum Ausmass von Urbanisierung und Strukturwandel sowie in den Fachgesprächen in den acht Beispielsstädten liess sich diese These bestätigen. Die Alpen spielen daher nicht die Rolle einer Region, in der prinzipiell andere Entwicklungen ablaufen, sondern die Rolle einer Region, in der aufgrund anderer Voraussetzungen die gleichen Entwicklungsprozesse andere Auswirkungen haben. Die anderen Voraussetzungen bestehen in den verzögerten Deagrarisierungs-, Industrialisierungs- und Deindustrialisierungsprozessen und einem zwischenzeitlich erfolgten Regimewechsel auf der Akkumulations- und Regulationsebene. Dadurch ergeben sich prinzipiell andere mögliche Entwicklungspfade. Es eröffnet sich die Möglichkeit, aus einem Nachvollzug anderweitig initiiert Innovationen auszubrechen, regionale Besonderheiten aufzuwerten und diese als Wirtschafts- wie als Gestaltungsmöglichkeit einzusetzen. Solche Möglichkeiten eröffnen sich aus den bei Epochenwechseln beobachtbaren Bedeutungsverschiebungen und Paradigmenwechseln. Andererseits zeigen sowohl die Urbanisations- wie die wirtschaftsstrukturellen Prozesse, dass sich die Entwicklungsmuster des ausseralpinen Raumes auf die Alpen ausdehnen und dass die ausseralpinen Kernstädte der Verdichtungsräume die wertschöpfungs- und einflussstärksten Funktionen besetzen, womit polarisationstheoretische Ansätze zumindest teilweise bestätigt werden.

12 Die Urbanisierung der Alpen vor dem Hintergrund postfordistischer Raumnutzungsstrukturen

12.1 Unternehmerische Stadt statt zentralörtlicher Verwaltung – Die Städte greifen ins Akkumulationsregime ein

Die historische Voraussetzung für Städtegründungen – gesellschaftliche Arbeitsteilung und Machtgefälle – definiert Städte zu Knoten, die von Anfang an ihre Wertschöpfung auf externe Beziehungsnetze aufbauen (Teil I, Kap. 2). Die massgeblichen Unterschiede betreffen zum einen Reichweite und Intensität dieser Beziehungen: Für die grossen Städte waren schon immer die Netzwerke mit anderen Städten und Ländern entscheidend; neu ist, dass dies für immer kleinere Städte bedeutsam wird. Zum andern ändert sich im zeitlichen Verlauf das Bedeutungs- und Machtgefälle zwischen Stadt und Land bzw. zwischen den Städten untereinander, das phasenweise mehr oder weniger zurückgebunden ist. In der fordistischen Phase bestand diese Rückbindung darin, die Lebensbedingungen im ländlichen Raum an die Bedingungen in der Stadt anzugleichen und die Versorgungsfunktion kleiner Städte zu erhöhen. Das starre System Zentraler Orte wird unter postfordistischen Bedingungen nicht nur als Analyseinstrument aufgebrochen, sondern auch als Instrument gesellschaftlicher Raumorganisation. Dies ist erstens die Reaktion darauf, dass die Ausgleichskonzepte nicht mehr mit den aktuellen Standortanforderungen einer globalen Netzwerkökonomie zusammenpassen und die Regionen nicht mehr ausreichend vor negativen Standortentscheidungen geschützt werden können. Zweitens drückt sich darin das wachsende Misstrauen gegenüber der Abhängigkeit von regionalpolitischen Ausgleichsinstrumenten aus. Drittens beruht die stärkere Gewichtung von Eigenverantwortlichkeit auf der Infragestellung genereller Gleichentwicklung und die Zulassung spezifischerer (aber auch disparitätenfördernder) Entwicklungsmodelle.

Prinzipiell haben nun Städte durch ihre Netzwerkfunktion die Möglichkeit eines Bedeutungsgewinns. Weil der Bedarf an Knotenfunktionen sinkt, geht dies entweder zulasten anderer Städte oder setzt voraus, dass die betreffende Stadt neue Funktionen überregional wahrnimmt. Die Antizipation grossräumiger regionaler Disparitäten auf nationaler Ebene und ihre sozialstaatlich-technische Behandlung war die 'Kernkompetenz' fordistischer Regionalpolitik. Die postfordistische Strategie setzt dagegen auf Gebietskörperschaften, die unternehmerisch agieren, nicht abhängig von Subventionen sind und als Anbieter von Nischenprodukten auftreten, die sie möglichst selbst erfinden sollten. An die Stelle zentralörtlicher Funktionen als Bedeutungsindikator der fordistischen Ära tritt die Anzahl und die Zukunftsfähigkeit vorhandener Cluster als Indikator für die überregionale Durchsetzungsfähigkeit einer Stadt oder Region. Es zählen weniger die konkreten Branchenaktivitäten; relevant werden die Art der Kooperation der lokalen Akteure und die Verknüpfungen, die zwischen den einzelnen Teilökonomien aufgebaut werden können. Regionalentwicklung unter postfordistischen Bedingungen bedeutet somit, dass sich nationale Wettbewerbskämpfe auf die Gebietskörperschaften der unteren Hierarchiestufen verlagern. Damit wechseln wichtige Bereiche der kommunalen Entscheidungsbefugnis ihren Charakter als Teil des Regulationsregimes und werden Teil des Akkumulationsregimes. Dies ist die neue Eigenständigkeit der Städte, die sich in Bedeutungsgewinn oder in -verlust äussern kann und dadurch einen doppelten Charakter erhält.

12.2 Postfordistischer Regimewechsel und Nachhaltigkeitskriterien

1. Auswirkungen auf das Akkumulationsregime

Abgestufte flächendeckende Inwertsetzung des Alpenraumes

In dem Masse, wie die starren Prinzipien des Zentrale Orte-Systems an Bedeutung verlieren, schwindet auch eine bisher tolerierte nicht flächendeckende Inwertsetzung des bebauten und unbebauten Raumes. An ihre Stelle tritt eine erweiterte Monetarisierung auch der unbe-

bauten Landschaft (vgl. Kasten 8). Der Wandel von einem Allgemeingut zu einer bewirtschafteten Ressource betrifft prinzipiell auch die ausseralpinen Regionen, tritt aber in Landschaften, die für die Freizeitnutzung geeignet sind, deutlicher hervor. Diese Ressourcen sind nur dann in Wert zu setzen, wenn dafür neue, überregionale Märkte erschlossen werden und Kommunikation und Transfer von und zu den Steuerungszentren Europas problemlos zu bewerkstelligen ist. Für die vornehmlich kleinen Alpenstädte bedeutet eine Transformation zum Anbieter von Freizeitdienstleistungen die Gefahr neuer Monostrukturen, die zudem noch eine vergleichsweise geringe Wertschöpfung (SMERAL, 2000) liefern. Unter Umweltgesichtspunkten ist das hohe Mobilitäts- und Verkehrsniveau problematisch.

Kasten 8: Zunahme des Ressourcencharakters bebauter und unbebauter Räume.

- Nutzung urbaner Milieus und der Image-Wirkung des gebauten Raumes.
- Gezieltes Einsetzen von Kultur als Dienstleistungsangebot für Einwohner und Besucher.
- Inwertsetzung sozialer Beziehungen, kultureller Lebensäusserungen und subkultureller Kreativmilieus als Standortfaktor.
- Kreieren neuer Tourismusformen: Landschaft mit Sport- und Eventeignung oder Gastro- und Kulturtourismus (eine der Ursachen der Periurbanisierung von Alba/Piemont), Geschichtsträchtigkeit (diverse Schaubergwerke, industrielle Lehrpfade, Festungsbauten).
- Diskussion um alpenspezifische Architektur (Schutzwürdigkeit der Sanatorien in Davos, Wettbewerb 'Neues Bauen in den Alpen').
- Neue Verknüpfung der verschiedenen Eigenschaften – Landschaftsbild plus Kultur (Salzburg) plus Architektur (Bregenz, Luzern).
- Neubewertung der Kulturlandschaft, Bio- und Regio-Label-gerechte Landwirtschaft.
- Naturschutzgebiete und inszenierte Wildnis für zielgruppenspezifischen Tourismus und Expertenbetreuung, neue Forschungsfelder (Wildbiologie).

Versteilung der Städtehierarchie

Unter fordistischen Bedingungen bestand auf räumlicher Ebene eine Zentrum/Peripherie-Beziehung, die durch staatliche Ausgleichskonzepte gebremst wurde. Diese Fessel (bezüglich Dynamik) bzw. Rückversicherung (bezüglich Bedeutungsverlust) fällt unter postfordistischen Bedingungen weg. Die Ergebnisse der hier vorgenommenen empirischen Analysen, wonach die metropolisierten Teile des Alpenrandes die stärksten Wachstumsraten aufweisen, bestätigen die in Kap. 2 theoretisch hergeleiteten evolutionsdynamischen Verstärkungsprozesse. Die Befunde können als Beleg gelten, dass polarisationstheoretische Ansätze nicht überholt oder ausser Kraft gesetzt sind. Wie von Denise PUMAIN (1999) theoretisch und empirisch gezeigt wird, besteht unter den alleinigen Aspekten der Versorgung und Erreichbarkeit für ein Städtensystem in der bisherigen europäischen Feingliedrigkeit keine Notwendigkeit. Dies gilt auch für den vergleichsweise gut erschlossenen Alpenraum (vgl. die Veränderungen in Kötschach-Mauthen/Kärnten, KECKSTEIN, 1999). Die sinkende Zahl urbaner Zentren wird nicht durch neuen Distributions- und Steuerungsbedarf kompensiert. Für die Alpen bedeutet das, dass auch die bestehenden hochrangigen Zentren (Regionalhauptstädte) Mühe haben, ihre Position im Städtesystem zu halten. Sie stehen dabei vor dem Dilemma, dass eine Anpassung an die Erfordernisse eines internationalen Steuerungsentrums mit Veränderungen der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur verbunden ist, die problematisch in ihrer Umwelt- und Sozialverträglichkeit sind. Verhalten sich diese Städte jedoch nicht so, dann laufen sie Gefahr, allein ihre touristische Bedeutung zu erhalten, deren Inwertsetzung in ihrer Ausschliesslichkeit die gleichen negativen Folgen hervorruft. Da sich die touristische Bedeutung in den letzten Jahren zunehmend auf den Kulturbereich verlagert hat, ist auch der Erhalt dieses Segments dauerhaft nur gesichert, wenn die betreffende Stadt über eine ausreichende Wirtschaftskraft zu Nachwuchsförderung bzw. Ankauf und Bestandspflege verfügt.

Integration der Alpen in verschiedene Stadtregionen

In grossräumiger Sicht hat die Metropolisierung des Alpenrandes zur Folge, dass sich die bevölkerungsstärksten Teile des Alpenbogens in unterschiedliche europäische Metropolregionen integrieren. Es ist anzunehmen, dass sich durch die sich auf diese Weise neu bildenden Regionen die beschriebenen selektiven Nutzungsmuster und Funktionstrennungen verstärken. Während der Alpenrand durch das Gewicht der perialpinen Kernstädte überdurchschnittliche wirtschaftliche Wachstumsraten erzielt, entstehen neu 'Zwischenräume' da, wo der Einflussbereich der starken Verdichtungsräume endet. Beleg hierfür sind das überdurchschnittliche Wirtschaftswachstum des Erweiterten Alpenraumes (NZZ, 28.6.00) sowie Lage und Charakteristik der im empirischen Teil benannten Verlierer-Urbanisationszonen.

Die Reaktion auf diese Entwicklung besteht darin, dass es für die Alpenstädte nahe liegender erscheint, die Zusammenarbeit mit dem perialpinen Alpenrand zu suchen, anstatt Strategien einer alpenumspannenden Regionalpolitik zu entwickeln und mit bevölkerungsschwachen, ländlichen, landwirtschaftsbasierten Regionen zusammenzuarbeiten⁵⁶. Die neuen Allianzen folgen der Logik, wirtschaftsschwächere mit wirtschaftsstärkeren perialpinen Regionen zusammenzulegen in der Hoffnung, dass die schwächeren Einheiten mit ihrem Anschluss an die wirtschaftsstärkeren Einheiten ebenfalls gewinnen und eine finanzielle Stützung innerhalb der Grossregion und nicht über nationalen Politiken erfolgt. Diese (Selbst-) Zuordnung entspricht der Entwicklung anderer europäischer Grossregionen wie z.B. des Münchener Raumes oder des Départements Alpes-Maritimes, das seit den 1990er Jahren vor allem die grenzüberschreitende Kooperation mit Italien forciert und weniger die mit dem Hinterland (DUMONT, 2000: 87ff.)⁵⁷. In den Regionalentwicklungsstrategien werden daher die Massnahmen im Rahmen europaweiter Wettbewerbsfähigkeit ins Zentrum gestellt. Diese hat inzwischen auf europäischer Ebene stärkere Bedeutung bekommen als die Konkurrenz unter den jeweiligen Nationalstaaten. Es ist nicht sicher, ob durch diese Entwicklung intraregionale Disparitäten in diesen Grossregionen dauerhaft klein gehalten werden können oder ob sie nicht vielmehr ansteigen werden. Entsprechend kritisch war bereits der Kommentar von Berggebietsvertretern (EGGER, 1999).

'Einzigartigkeit' anstelle von Standardisierung

Die Standardisierung internationaler Geschmacksmuster ist Ausdruck von internationaler Mobilität und Ergebnis von Rationalisierungs- oder Entwicklungsstrategien. Unter postfordistischen Bedingungen verschiebt sich der Charakter standardisierter Produktion von der Eigenschaft der Arbeitserleichterung hin zu einer Entwertung des Produkts. Als Reaktion darauf versuchen Regionen unter Konkurrenzbedingungen zunehmend, ihre jeweilige Einzigartigkeit herauszustellen. Allerdings geschieht das meist selektiv in Bezug auf die Naturlandschaft und schliesst die gebaute Umwelt zumeist aus (vgl. KECKSTEIN, 1999). So gilt nach vorherrschender Meinung die Einhaltung touristischer Standards im Beherbergungsgewerbe als unabdingbar, was gleichzeitig bedeutet, dass Trends nicht selbst vorgegeben werden, sondern von aussen übernommen werden. Dies bedeutet nicht nur, dass hier das Betätigungsfeld Anderen überlassen wird und auf Wertschöpfungsquellen verzichtet wird. Es bedeutet auch, dass eigene Potentiale verschwinden und nicht mehr mobilisiert werden können oder dass sie von Kulturströmungen in den Metropolregionen aufgegriffen werden⁵⁸. Die Übernahme fremder Einflüsse bedeutet zudem grosse Anforderungen an die Antizipation künftiger Trends. Wenn den Städten dabei Fehler unterlaufen, besteht die Gefahr, dass die

⁵⁶ Der jüngste Schritt in dieser Logik erfolgte anlässlich der Abgrenzung von NUTS-Regionen in der Schweiz (Schaffung von sieben Grossregionen, vornehmlich für statistische Zwecke). Dabei haben die Gebirgskantone einen eigenen, aus den Alpenkantonen bestehenden Grossraum abgelehnt. Es wurde eine Gliederung festgelegt, die Ticino, Vaud-Valais-Genève, Espace Mittelland, Nordwestschweiz, Zentralschweiz, Ostschweiz und Zürich unterscheidet.

⁵⁷ Auch die Stadt Nice richtet sich jetzt in ihrem neuen Leitbild vom September 1999 als Finanzplatz und KDL-Standort aus, nachdem sie über lange Zeit eine Politik gehobener Freizeit- und Residenzansiedlung verfolgt hatte (entsprechend dem Willen des langjährigen Bürgermeisters Médecin, vgl. LE MONDE, 6.10.99). In der Strukturtypisierung zeigt sich die bisherige Bedeutung in der Zuordnung zum PDL-Strukturtyp.

⁵⁸ Vgl. Interview mit dem Architekten Jacques Herzog zur faktischen Zuliefererfunktion regionaler Architekten für global tätige Architekturbüros, NZZ, 29.1.01.

Fehlentwicklung auf lange Sicht nicht korrigiert werden kann⁵⁹.

Ähnlich verhängnisvoll können sich inszenierte Einzigartigkeit und inszenierte 'Urbanität' auswirken, weil das dahinterstehende Kalkül von den potentiellen Kunden in der Regel schnell durchschaut und das von der betreffenden Stadt gewünschte Image als 'Branding' diskreditiert wird (KLEIN, 2001).

Vorteile und Nachteile unter Nachhaltigkeitsaspekten

Als *nachhaltig* sind folgende Aspekte zu werten: Der Epochenwechsel ist mit Bedeutungsverschiebungen verbunden, wodurch bisher benachteiligte Regionen prinzipiell die Chance haben, ihre Leistungen und Produkte aufzuwerten. Im Falle der Alpen betrifft das regional gebundene Kenntnisse und Fähigkeiten einer Industrie mit handwerklichem Ursprung, verschiedene Modelle touristischer Entwicklung und die jeweilige ortstypische, gebaute und nicht bebaute Landschaft, d.h. die besonderen Siedlungsstrukturen, die Kulturlandschaft und die Reste der Naturlandschaft. Die Aufwertung dieser in den Alpen vorhandenen naturräumlichen und sozio-kulturellen Eigenschaften sichert deren langfristige Erhaltung. Die besondere Bedeutung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung liegt in der Erhaltung einer Vielfalt möglicher Lebens-, Wirtschafts- und Kulturformen. In der Gesamtheit umfasst Nachhaltigkeit Bewirtschaftungsformen mit einer grossen Bandbreite, die von der bäuerlichen Kulturlandschaft bis zur Architektur reichen und in bestimmten Fällen sogar Aspekte der industrialisierten Tourismusedwicklung französischer Prägung umfassen können. Weil die gegenwärtigen Innovationsschübe von städtischen Regionen ausgehen und weil eine gewisse Mindestbevölkerung zu deren Erhalt notwendig ist, sind in den Alpen nur die Städte in der Lage, die Aufgabe der Stabilisierung des Umlandes zu leisten. Die Bedeutungsverschiebungen unter postfordistischen Bedingungen bedeuten für sie die Chance, ihre Position zu stabilisieren und gleichzeitig die Aufgabe, diese Position zur regionalen Stabilisierung zu nutzen. In diesem Sinne erweist sich die postfordistische Entwicklung der Alpen als potentiell nachhaltig.

Als *nichtnachhaltig* sind zu werten: Der wirtschaftliche Strukturwandel zeigt, dass die wirtschaftsstrukturelle Entwicklung der Alpen die bestehende Polarisierung in Metropolregionen mit einem hohen Grad wertschöpfungsstarker Tätigkeiten und Alpenregionen mit wertschöpfungsschwächerem Gewerbe nicht bremst. Dadurch trägt die Verstärkung der Netzwerkfunktion der Alpenstädte auch zu einer Versteilung der Städtehierarchie bei, in deren Verlauf sich die Chancen für Innovationsmöglichkeiten aus dem Alpenraum verschlechtern. Dadurch wird auch eine zukunftsfähige Weiterentwicklung bestehender Strukturen verhindert. Die Einbindung des Alpenrandes in verschiedene europäische Metropolregionen bewirkt, dass Städte und Gemeinden des Alpenraumes bei alpenweiten Problemen, wo sich ein gemeinsames Handeln aufdrängt (wie z.B. in Fragen des alpenquerenden Verkehrs) nicht handlungsfähig sind. In diesem Sinne erweist sich die beschriebene Entwicklung als potentiell nichtnachhaltig, da sie die Erhaltung naturräumlicher und kultureller Vielfalt nicht wirklich leistet und auch keine disparitätenmindernde Regionalentwicklung sicherstellen kann.

2. Auswirkungen auf das Regulationsregime

Aufwertung der europäischen Regionen und des Subsidiaritätsprinzips

Im Rahmen der europäischen Integration schwächt sich die Bedeutung der Nationalstaaten zugunsten einer Aufwertung der Regionen ab. In diesem Zusammenhang erfahren auch die Kernstädte der zweiten Hierarchiestufe im europäischen Städtesystem Wachstum und Aufwertung. Diese Entwicklung ist auf europäischer Ebene als politisches Dezentralisierungsmodell gedacht. Auf den Alpenraum wirkt sich dies jedoch gerade zentralisierend aus, weil sich die Verdichtungsräume der perialpinen Zone in den Alpenrand ausdehnen.

⁵⁹ In der Schweiz gibt es ca. 900 Museen bei steigendem Trend. Oft sind die Trägergemeinden mit den Betriebskosten und der Aktualisierung der museumspädagogischen Konzeption überfordert. Wenn der Reiz des Neuen vorbei ist, gehen die Besucherzahlen rapide zurück und die Defizite steigen (NZZ, 14.4.01, S. 15).

Wandel regionaler Standortanforderungen

Beim Wechsel von der fordistischen zur postfordistischen Epoche relativieren sich sowohl alte Standortvorteile wie auch alte Standortnachteile. Dabei sinkt die Bedeutung technischer Infrastruktur zugunsten der Qualität intraregionaler Akteurbeziehungen (vgl. Kasten 9). Bei einem Teil dieser Anforderungen haben die Alpenregionen (und die Alpenstädte als deren Kerne) für ihre Weiterentwicklung gute Voraussetzungen. Dies betrifft Eigenschaften und Anforderungen, die im Vergleich zur fordistischen Epoche die stärksten Veränderungen erfahren. Bei hoch spezialisierten Dienstleistungen bleibt jedoch der Nachteil der geringen Bevölkerung erhalten, so dass auch grosse Alpenstädte Mühe haben, hier Anschluss zu halten.

Kasten 9: Neue Anforderungen im Rahmen postfordistischer Regulation.

- Arbeits- / Unternehmens-Milieus, die den Ansprüchen von Klein- und Mittelunternehmen gerecht werden
- Regional verankerte, lange Wertschöpfungsketten mit der dafür erforderlichen brancheninternen und -übergreifenden, formellen und informellen Zusammenarbeit und Wissensverbreitung
- Vermittlung des Zugangs zu wissensbasierten Diensten und Institutionen
- Vermittlung des Zugangs zu kulturellen Diensten und Institutionen
- Konsens der lokalen Akteure, landschaftliche und urbane Qualitäten zu pflegen und weiterzuentwickeln
- Hohe Bandbreite des kulturellen Angebots und die sichtbare Unterstützung durch lokale Akteure
- Politische Durchsetzungsfähigkeit der lokalen Akteure (z.B. bei raumrelevanten Entscheidungen wie dem Anschluss an neue Fernverbindungen)

Bedeutungsgewinn von Landschaft, Kultur und Geschichte

Landschafts- und Umweltbedingungen sind nicht nur Teil des Akkumulationsregime (für touristische Wertschöpfungsketten). Die Wertschätzung von Umweltqualität durch die lokalen Akteure ist auch Teil regionaler Regulation. Die Bedeutung dieser Eigenschaften wächst. Allerdings ist in Europa bisher nicht der Fall eingetreten, dass periphere Regionen als grossräumiger Ersatz für Metropolregionen dienen, in denen die Agglomerationsnachteile zu gross geworden wären. Es ist auch in nächster Zeit nicht zu erwarten, dass dieser Fall eintritt. Das bedeutet, dass die Städte der Alpen anderen – ausseralpinen – Städten nicht in grösserem Masse deren überregionale Funktionen wegnehmen können. Der Bedeutungsgewinn naturräumlicher und kultureller Faktoren wertet daher weniger die Alpenstädte als neue Standorte zentraler Funktionen auf, sondern erhöht vorrangig die Wahrnehmung ihrer touristischen und Freizeitangebote im Rahmen einer grossräumigen Arbeitsteilung.

Vorteile und Nachteile unter Nachhaltigkeitsaspekten

Als *nachhaltig* sind zu werten: Eine Bedeutungsverschiebung zugunsten einer Aufwertung regional verankerter sozialer Beziehungen entspricht dem Nachhaltigkeitskonzept, weil sie die Voraussetzung für die Wahrnehmung lokaler Verantwortung und die Erhaltung relativ grosser Handlungsspielräume auf längere Sicht verbessert. Die Aufwertung sogenannter immaterieller Faktoren (die gleichwohl materiellen Charakter haben) wie Natur, Kultur und Geschichte, die unter dem Begriff des "qualitativen Wachstums" (Brundtland-Bericht, HAUFF, 1987) zusammengefasst sind, bedeutet den Wunsch, volkswirtschaftlichen Reichtum umfassender und im Sinne von Lebensqualität zu definieren und für eine Vielzahl von Lebensmöglichkeiten, kulturellen Ausdrucksformen und Ökosystemen einzusetzen. Auch in dieser Hinsicht kommt den Städten in den Alpen die führende Aufgabe zu, da sie in der Lage sind, eine Vermittlungsfunktion zwischen regionalem Bezug und überregionalen Einflüssen auszuüben.

Als *nichtnachhaltig* sind zu werten: Der Bedeutungsverlust der Versorgungsfunktion zugun-

sten der Netzwerkfunktion bedeutet eine prinzipielle Schwächung der gesellschaftlich legitimierten Ausgleichsinstrumente. Es besteht die Gefahr, dass sich über den verstärkten Zwang zur Aussenorientierung der Städte die Disparitäten innerhalb der regionalen Stadtsysteme verstärken. Die verstärkte Periurbanisierung vor allem des Alpenrandes bedeutet, dass die neu aufgewerteten Eigenschaften nur sehr selektiv genutzt werden, was sich in einem Verlust an Vielfalt, Steigerung des Flächenverbrauchs, Steigerung des Verkehrsvolumens und Verlust an eigenen Innovationsmöglichkeiten äussert. Inszenierte Einzigartigkeit als Anpassung des eigenen Angebots an auswärtige Geschmacksmuster bietet, sofern die damit verbundenen Inhalte und Werte nicht auf lokaler Ebene glaubwürdig vertreten werden, nur vorübergehende Vorteile und ist deswegen als nichtnachhaltig zu bezeichnen.

12.3 Fazit

Die wachsende Bedeutung inner- und ausseralpiner Stadtregionen als Knoten in einer europäisch-globalen Netzwerkökonomie stellt ein neues Regime der Territorialisierung dar. Dabei wird die ehemals durch den Staat gesicherte Gleichgewichtsbalance zwischen den Zentralen Orten ersetzt durch die mittels eigener Wirtschaftskraft erzielbare Aussenwirkung, die es erlaubt, Standortentscheide oder Besucherströme zu eigenen Gunsten zu beeinflussen. Die Alpenstädte weisen für bestimmte, im Rahmen des Epochenwechsels neu entstehende Anforderungen Vorzüge auf. Ob sich diese Veränderungen für die Alpen tatsächlich auch als Vorteil erweisen und ob sie den Bedeutungsverlust in der Phase der Industrialisierung und des Fordismus tatsächlich ausgleichen können, ist fraglich, da die in den Alpen angesiedelten Funktionen im Rahmen der globalen Arbeitsteilung weiterhin die spezifisch schwächer dotierten Aufgaben darstellen. Die neuen Anforderungen bedeuten einen Wechsel vom "Mehr vom Gleichen" hin zu grösserer Vielfalt, wobei diese Vielfalt teilweise inszeniert ist.

Die Integration grosser Teile des Alpenbogens in verschiedene ausseralpine Wachstumszonen bedeutet eine Verfestigung der politischen und wirtschaftlichen Aufspaltung des Alpenbogens und tendenziell den Verzicht auf eine gemeinsame Alpen-Regionalpolitik im Sinne der Alpenkonvention. An der Entwicklung des Alpenrandes kann sich die Frage entscheiden, ob für die Alpen noch konkretisier- und umsetzbare Entwicklungsziele formuliert werden können. Für die verbleibenden Alpenstädte stellt sich die Frage, ob sie ihre Bündnispartner und Allianzen innerhalb des Alpenbogens finden oder nicht. Eine wirksame Kooperation mit anderen Alpenstädten, die über allgemeine Interessenbekundungen hinausgeht und in eine praktische länderübergreifende Zusammenarbeit mündet, erscheint für die Agglomerationen und die darin einbezogenen Städte nicht nahe liegender als ein Auftritt auf europäischer Ebene. In dieser Hinsicht gewinnt der Gedanke der innereuropäischen Konkurrenz gegenüber einer vorrangig an Versorgungsaufgaben in einem regional begrenzten Radius geprägten Sichtweise die Oberhand. Konkrete negative Folgen zeigt eine solche Vorgehensweise bereits jetzt bei dem gegenwärtig als besonders dringlich empfundenen Verkehrsproblem.

Grundsätzlich gilt, dass Regulationsregime *und* Akkumulationsregime den Anforderungen an das Nachhaltigkeitskonzept genügen müssen. Sofern die Veränderungen im Rahmen der Auflösung der fordistischen Regionalhierarchien den Aspekt der Aufwertung unterbewerteter und vernachlässigter Tätigkeiten, Kulturen und Ressourcen ansprechen, erfüllen sie den oben hergeleiteten Anspruch an Nachhaltigkeit. Sofern diese Veränderungen mit einer stärkeren Polarisierung und Fortsetzung regionaler Hierarchien auf höherer Stufe verbunden ist, sind sie es nicht. Es lässt sich daher von postfordistischen Regulationsregimes weder behaupten, sie seien weniger nachhaltig als das fordistische zentralörtliche Hierarchieschema noch stellen sie unter Nachhaltigkeitsaspekten einen Quantensprung dar.

13 Welche Steuerungsmöglichkeiten gibt es und wie lassen sie sich begründen?

Die Alpen als politischer Handlungsraum

Aufgrund seiner reliefbedingten Besonderheiten und seiner spezifischen Geschichte als Verlierer von Nationalstaatsbildung und Industrialisierung sowie als tendenzieller 'Zwischen-' und Erholungsraum innerhalb eines 'Europas der Regionen' besteht aus Alpensicht ein berechtigter Anspruch als *gemeinsamer politischer Handlungsraum* innerhalb Europas. Dieser Anspruch ist vor allem von NGO- und Umweltschutzseite lanciert worden und findet seinen Ausdruck in der von den Nationalstaaten und der EU unterzeichneten Alpenkonvention. Von Seiten der beteiligten Länder und Berggebietsregionen wird dieser Anspruch auf gemeinsames politisches Handeln unterschiedlich bewertet, so dass die diesbezüglichen Bemühungen auf der Stelle treten. Diese Skepsis trifft unglücklicherweise zeitgleich mit dem politischen Erfolg dezidiert europafeindlicher und regionalistischer Bewegungen in einzelnen Alpenländern auf⁶⁰, so dass der berechnete Anspruch auf besondere, territorial gebundene Schutz- und Nutzungsbestimmungen zu Unrecht diskreditiert wird. Es ist somit eine Situation entstanden, in der das Umweltschutzthema an Brisanz verloren hat und der Gedanke regionaler Identität weniger mit dem emanzipativen Aspekt von Selbstbestimmung als mit dem abschottenden Aspekt der Besitzstandswahrung verbunden wird. Die Forderung, die politischen Interessenvertretungen der Alpen zu verstärken, geht so ins Leere. Eine nur auf Aussenwirkung bedachte Inszenierung von Identitäten wird dem ebenfalls wenig entgegenzusetzen können. Deshalb ist es nötig, zusätzlich funktionale Gründe herauszustellen, die es begründbar machen, weshalb auf europäischer Massstabsebene die Förderung von konvergierenden Alpenregionen sinnvoller ist als eine Ausdehnung der perialpinen Wirtschaftsräume in den Alpenrand.

Anforderungen an einen nachhaltigen Strukturwandel der Alpenstädte

In pragmatischer Sicht lassen sich die Anforderungen an einen nachhaltigen Strukturwandel in den Alpenregionen mit kleinen und mittleren Städten so umschreiben:

- Spezialisierungen sind nur dann für die betreffenden Regionen nachhaltig, wenn sich vorhandene Branchen so wandeln, dass sie ihre Wertschöpfungsketten komplettieren und branchenübergreifend agieren können. Dies bedeutet zwar nicht die Abschaffung von Abhängigkeiten (z.B. als Zulieferer für transnationale Unternehmen), ermöglicht aber im erfolgreichen Fall eine Erweiterung des Gestaltungsspielraums. Die oft als Beispiel angeführten industriellen Distrikte sind nur dann nachhaltig, wenn Sozial- und Öko-Dumping vermieden werden kann.
- Spezialisierung auf den Erhalt naturräumlicher Werte (Naturschutz- und Forschung) kann eine Strategie sein, wenn die dieser Strategie zugrunde liegenden Wertvorstellungen als gesellschaftliche Ziele akzeptiert sind und nicht konjunktur- und kaufkraftabhängig inszeniert werden. Das Schlagwort 'Vielfalt statt Monostruktur' richtet sich auch gegen eine einseitige Unterschützstellung mit Reservatcharakter.
- Weil Nachhaltigkeit nur dann gegeben ist, wenn regionale Potentiale langfristig ausgeschöpft werden können, greifen Konzepte, die nur auf Natur oder nur auf Ökonomie basieren, zu kurz. Der Gegensatz zwischen intensiver oder extensiver Nutzung hat nur da Bedeutung, wo im Einzelfall Alternativen abzuwägen sind und wo Intensitätsschwellen für die Grenze zur Nichtnachhaltigkeit festgelegt werden müssen.
- Weil sich über die Qualität der vorhandenen Arbeitsplätze auch die Perspektiven der Städte entscheiden und weil erfahrungsgemäss bei Standortentscheidungen die zentralen Standorte am besten abgesichert sind, bedeutet Nachhaltigkeit auch, durch geeigne-

⁶⁰ Vgl. Leitartikel von Luc Rosenzweig in Le Monde vom 12.3.99, in dem er die in – mit Ausnahme Sloweniens – allen Alpenländern erkennbaren populistisch-nationalistischen Parteien und Politikströmungen (die zugleich auch in allen Alpenländern an nationalen und regionalen Regierungen beteiligt sind) als ein Phänomen der Alpen thematisiert und in den Kontext des "homo alpinus" stellt.

te Rahmenbedingungen einer Reduktion der Entscheidungszentren gegenzusteuern und periphere Regionen nicht auf ihre Rolle als Ausführungsstandorte zu beschränken. Dies bedeutet auch, dass die bestehenden Grossstädte in den Alpen ihre europäischen Funktionen ausbauen müssen.

- Im Hinblick auf Städtehierarchien bedeutet Nachhaltigkeit, dass die Ergänzungsfunktionen von Stadt und Land verstärkt und nicht reduziert werden. Es bedeutet ferner, dass auch periphere Regionen einen Anspruch auf regionale Kohäsion und Teilhabe an gesellschaftlichen Innovationsprozessen einfordern können. Die massgeblichen Innovationsprozesse gehen gegenwärtig von städtischen Regionen aus und erreichen mit mehr oder weniger grosser Verzögerung das Umland. Weil ein Ausschluss von diesen Prozessen die Lebensqualität und -chancen der betreffenden Bevölkerung mindert, ist – normativ – davon auszugehen, dass dies Nachhaltigkeitszielen widerspricht. Daraus ergibt sich, dass auch kleine und mittlere Städte einen Anspruch auf Mindest-Urbanitätsstandards haben. Mit dem Anspruch an regionale Innovations- und Wettbewerbstätigkeit wird deutlich, dass nicht nur das Regulationsregime, sondern auch das Akkumulationsregime dem Nachhaltigkeitskonzept entsprechen muss.
- Grundsätzlich gilt für alle Städte, dass sie eine doppelte Funktion haben und diese unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten auch bewusst ausüben müssen. Dies entspricht der "ausgewogenen Doppelnutzung" (BÄTZING, 1999b: 196ff.) und bedeutet in diesem Zusammenhang eine Balance zwischen lokaler Verankerung und Aussenorientierung.

Begrenzte Stärkung der Regionalhauptstädte

Die Heterogenität der Wirtschaftsräume innerhalb der Alpen verhindert die Dominanz politischer und wirtschaftlicher Zentren. Dies schafft flache Hierarchien im Innern, führt aber vor allem am Alpenrand zu Disparitäten. Der Bedeutungszuwachs der europäischen Stadtregionen stellt die Alpenregionen vor die Frage, sich einer solchen Konzentration zu verweigern oder sie mitzuvollziehen. Angesichts der Situation in den Alpen ist es nicht eindeutig, ob eine solche Entwicklung, die auf der einen Seite Dezentralisierung (in den Alpenraum hinein) und auf der anderen Seite Zentralisierung (innerhalb der Alpen) bedeutet, sinnvoll ist:

- Die Regionalhauptstädte haben von Aufgabe und Grösse her eine europäische Dimension. Ein Bedeutungszuwachs der Alpenagglomerationen kann die Rolle der kleineren und mittleren Städte als dezentrale Pole für ihr Umland gefährden.
- In einigen Regionen käme als solches Zentrum tatsächlich nur eine Stadt ausserhalb der Alpen in Frage, weil im Alpenbogen die Bevölkerungszahlen kein Zentrum von überregionaler Bedeutung entstehen lassen (französische Südalpen, Nordostitalien). Das würde voraussetzen, dass in den entsprechenden Städten tatsächlich der Wille und die Kompetenzen vorhanden sind, sich für ein weites, auch ländliches Einzugsgebiet zu engagieren. Dies könnte von einigen Städten geleistet werden, von anderen ist es nicht zu erwarten.

Die Interpretation der analysierten Urbanisationsprozesse, die aktuell zu beobachtende Ausdifferenzierung des tertiären Sektors und die Tatsache, dass der Alpenraum von dieser Entwicklung abgehängt zu werden droht, erlaubt dennoch kaum eine Alternative zu einer Aufwertung und Stärkung der grossen und mittelgrossen Städte in den Alpen. Eine solche Entwicklung erscheint vor allem unter dem Gesichtspunkt notwendig, auch die Alpenregionen in die Lage zu versetzen, Dienstleistungen anziehen zu können, die auf ein urbanes, kreatives Umfeld angewiesen sind. Diese sind zur Zeit ausserhalb des Alpenbogens konzentriert und wären notwendig, um einerseits die Region attraktiv für Einwohner zu halten und – was mindestens ebenso wichtig ist – um die Städte in die Lage zu versetzen, selbständig Trends zu setzen anstatt zeitverzögert Geschmacksmuster von ausserhalb zu übernehmen. Dass dies gelingen kann, zeigt die Entwicklung der Bedeutung von Grenoble auf nationaler Ebene. Ein weiterer Grund besteht darin, firmenorientierte Dienstleistungen vor Ort zu entwickeln, die aufgrund ihrer Kundennähe auf die Bedürfnisse sich ausdifferenzierender Wirtschaftsbranchen eingehen können. Das Vorhandensein solcher vor- und nachgelagerter Dienstleistungen ist wichtig für die regionale Wertschöpfung und könnte im Idealfall alpen-spezifische In-

novationen, die exportierbar sind, hervorbringen. Bei diesem Ansatz würde die Aufspaltung und Zuordnung des Alpenraumes auf verschiedene Grossregionen teilweise gebremst und durch ein flächendeckendes System von Regionalhauptstädten innerhalb des Alpenbogens ersetzt. Unter Berücksichtigung des postfordistischen Paradigmenwechsels und unter Beachtung der Nachhaltigkeitskriterien müsste eine solche Stärkung von Agglomerationen allerdings an Bedingungen gebunden sein. Insbesondere darf daraus keine Infragestellung der bestehenden kleinräumigen Städtestruktur resultieren. Zu fordern wären:

- mobilitätsbegrenzende Urbanisationskonzepte;
- wegweisende Verkehrslösungen des Mobilitätsproblems;
- haushälterisches Flächenmanagement;
- kooperatives Stadt-Umland-Verhältnis;
- institutionalisierte, alpenweite Zusammenarbeit;
- Wahrnehmung der Interessen auch des ländlich verbleibenden Umlandes und europäische Ausrichtung (Versorgungs- und Netzwerkfunktion, "ausgewogene Doppelnutzung").

Alternativ zu einer solchen verstärkten, aktiven Einbindung in das europäische Städtesystem wäre ein bewusstes Bremsen denkbar. Der Weg scheint wenig realistisch. Er erscheint zudem als kontraproduktiv, weil daraus eine Disparitätenverstärkung zugunsten bestehender Metropolregionen resultieren würde. Eine Vorwärtsstrategie, die bewusst Grenzen definiert, kann die Gestaltungsmöglichkeiten besser ausschöpfen, weil die Städte für eine Vielzahl von Problemen zu innovativen Lösungen gezwungen sind. Dieser Weg kann kopierbare Modelle von Nachhaltigkeitskonzepten erzeugen. Durch seinen innovativen Charakter hält er die Wettbewerbsfähigkeit offen und kann langfristig disparitätenmindernd wirken.

Erhaltung der dezentralen Städtestruktur

Die grosse Zahl kleiner und mittlerer Städte ist bis jetzt unter den Bedingungen eines zentralörtlichen Ausgleichssystems und einer eingeschränkten Erreichbarkeit aus den Seitentälern funktional gesichert gewesen. Mit einer Infragestellung der bisherigen zentralörtlichen Konzepte und dem agrarischen Strukturwandel, steht auch die künftige funktionale Bedeutung der Kleinstädte zur Disposition. Es ist bereits oben begründet worden, dass eine kleinteilige Städtestruktur aus mobilitätsbegrenzenden und sozio-kulturellen Gründen, d.h. funktionalen *und* normativen Nachhaltigkeitserwägungen, erhalten werden sollte. Dies ist auch der Grund, warum in Mittel- und Westeuropa bisher am bestehenden zentralörtlichen System mit unterschiedlichen politischen Instrumenten festgehalten wurde, auch da, wo die zugrunde liegende Theorie nie einen hohen Stellenwert hatte (DATAR/INRA/INSEE, 1998). Das EUREK-Konzept der EU (1999a) hält ausdrücklich am Prinzip einer flächenhaften Besiedelung mit kleinen und mittelgrossen Städten als Entwicklungspolen zur Sicherung gleicher Lebenschancen fest. Es erscheint somit durchaus möglich, mit dem Verweis auf regionale Kohäsion einen Erhalt der bestehenden Städtestruktur auf politischer Ebene durchsetzen zu können. Entscheidend wird sein, ob die kleinen Städte in ihrer urbanen Infrastruktur den Anschluss an die grossen Städte halten können, wofür nicht nur regionalpolitische Finanzausgleichsmassnahmen erforderlich sind, sondern auch eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur mit einer ausreichenden Zahl an Arbeitsplätzen und Einwohnern, die diese Infrastruktur rechtfertigen und weiterentwickeln können. Stärkung eines dezentralen Städtesystems bedeutet, dass die Verstädterung der Alpen weiterhin zunimmt und dies sogar gefördert wird. Der Vorteil ist, dass dabei die Richtung wesentlich besser gesteuert werden kann als in einer Situation, bei der die Existenz eines städtischen Alpenraumes zwar geleugnet wird, in Wahrheit aber Periurbanisierung und Metropolisierung die Mehrheit der Alpenregionen bereits erfasst hat.

Intraregionale und grenzübergreifende Kooperation im Alpenraum

Der Versuch, die Integration des Alpenbogens innerhalb Europas in selbstbewusster und aktiver Form zu gestalten, setzt starke Städte in den Alpen voraus, die gut miteinander kooperieren können, um die Nachteile ihre Grösse und ihrer kleineren Einzugsgebiete auszugleichen und ein Gegengewicht gegen die perialpinen Metropolregionen bilden können. Dies be-

zieht sich sowohl auf die Zusammenarbeit innerhalb der eigenen Region wie auch in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Die intraregionale Zusammenarbeit setzt voraus, dass Standortkonkurrenzen um zentralörtliche Einrichtungen im Sinne eines gegenseitigen Abtauschs entschärft werden können. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist notwendig, um die historisch verursachte Beschneidung der Einzugsgebiete, die zu einem Teil für die Peripherielage der Alpen verantwortlich ist, ausgleichen zu können. Darüberhinaus wandeln sich im Rahmen der europäischen Integration Grenzräume zu bevorzugten Regionen, weil sie auf Bedürfnisse, die im Rahmen eines intensivierten Austausch entstehen, Lösungen anbieten und neue Funktionen kreieren können. Diese erschöpfen sich nicht auf Verkehr und Logistik. Mit einer grenzüberschreitenden Ebene wären auch die besonders peripheren Teile der Alpen stark genug, könnten die wirtschaftlichen Nachteile der Randlage gemindert und die Region auch für neue überlokal tätige Unternehmen interessant sein. Dies hätte auch die notwendige europapolitische Unterstützung. Der Alpenraum ist durch die Vielzahl seiner Grenzen und die Erfahrungen, die damit über lange Zeit bestehen, im Vorteil. Er ist räumlich auch an der Osterweiterung der Europäischen Union beteiligt, so dass an dieser Schnittstelle eine Aufwertung zu erwarten ist. Gerade weil eine solche Zusammenarbeit bislang nur da existiert, wo nationale Grenzen ausserhalb der Alpen oder allenfalls an ihrem Rand zusammenstossen, bestehen hier noch viele ungenutzte Potentiale.

Über welche Entwicklungsstrategien entscheiden die Alpenstädte?

Den entscheidenden Test müssen die Alpenstädte bestehen, wenn sie sich intern darüber verständigen, welche künftigen Funktionen sie anstreben. Unter den Bedingungen europäischer Integration vergrössern sich die Reichweiten. Städte, die weiterhin selbständig urbane Funktionen ausüben wollen, müssen strategische Entscheidungen treffen, welche überregionale Ausrichtung sie künftig wahrnehmen wollen. Naheliegender Wunsch, Unternehmen aktueller Wachstumsbranchen anzusiedeln, zumindest aber durch eine Verstärkung der touristischen Branchen am Dienstleistungssektor partizipieren zu können. Dabei wird meist auf hohe landschaftliche Attraktivität und Lebensqualität verwiesen. Aufgrund der geringen Grösse und der finanziellen Ressourcen der meisten Alpenstädte ist allerdings davon auszugehen, dass für Städte, die jetzt noch nicht in dieser Richtung spezialisiert sind, eine solche Neuausrichtung schwierig ist. Oft wird verkannt, dass Tourismus in Alpenstädten nicht mit dem Erholungstourismus in den Alpen deckungsgleich ist und eine touristische Herrichtung der Innenstadt als Inszenierung nicht langfristig trägt. Ein solcher Weg ist in hohem Grad Modeströmungen unterworfen, läuft oft auf Selbstverleugnung heraus und gefährdet die Identität der bisherigen Bewohner. Eine wirtschaftliche Ausrichtung auf Tagesbesucher aus einem weiten Einzugsgebiet ermöglicht nur eine geringe Wertschöpfung mit wenig qualifizierten Arbeitskräften. Zudem ist diese Strategie verbreitet und leicht kopierbar. Es besteht die Gefahr, dass die dazu erforderlichen Veränderungen spätere Strategiewechsel verunmöglichen, weil entweder die Authentizität der Stadt zerstört wurde oder weil die finanziellen Mittel für eine Kurskorrektur nicht mehr zur Verfügung stehen. Ein kulturelles Angebot im Bereich Museen und Ausstellungen setzt personelle und finanzielle Kapazitäten voraus, die entweder durch andere Wirtschaftszweige erwirtschaftet werden müssen oder wo durch eine lange Tradition in diesem Bereich die nötige Erfahrung und ehrenamtliche oder Sponsorenunterstützung vorhanden ist. Deshalb wird hier die Frage, ob die Alpenstädte sich künftig vorrangig in Richtung Wohnen, Tourismus und Residenzen entwickeln sollten oder ob sie sich vorrangig in Richtung nichttouristischer Wirtschaftsfunktionen ausrichten sollten, so beantwortet, dass vor allem die Bereiche weiter entwickelt werden sollten, für die die meisten Ansatzpunkte und Vorleistungen vorhanden sind. Allerdings können traditionelle Schwerpunkte nicht unverändert weitergeführt werden, weil die Alpenstädte dabei heute prinzipiell benachteiligt sind. Die Alpenstädte müssen an dieser Stelle die Suche beginnen, mit welcher Verknüpfung bestehender Branchen welche neuen Produkte (und überregionalen Funktionen) geschaffen werden können, die sowohl von der Stadtbevölkerung wie von einem internationalen Kundenkreis akzeptiert werden. Bei dieser Suche ist ein aktiver Einbezug des Umlandes und seiner kulturellen und wirtschaftlichen Potentiale unabdingbar.

Kurzfassung

In einer Situation, wo die massgeblichen gesellschaftlichen Entwicklungen von Städten initiiert werden und sich die Ausstrahlungskraft der grossen Städte durch eine vereinfachte Distanzüberwindung erhöht, besteht für den Alpenbogen aufgrund seiner Lage innerhalb der wichtigsten europäischen Wachstumszonen die Gefahr, dass sich die Bedeutung auf die Erholungsfunktion reduziert. Dies umso mehr, als es in den Alpen keine Städte und Agglomerationen von europäischer Bedeutung gibt. Andererseits verlieren im Rahmen des Wechsels von der fordistischen zur postfordistischen Epoche alte Standortvorteile ebenso wie alte Standortnachteile an Gewicht, so dass mit dem Entstehen neuer Branchen und neuer Produktionssysteme prinzipiell auch bisher benachteiligte Regionen ihre Bedeutung auf nationaler und supranationaler Ebene steigern können. Auch in diesen Regionen spielen Städte als Standorte und Steuerungszentren regionaler Produktionssysteme eine wichtige Rolle.

Ziel der empirischen Untersuchungen dieser Arbeit ist es, unter Berücksichtigung des postfordistischen Regimewechsels die Bedeutung der Alpenstädte für die Alpen und innerhalb der europäisch-globalen Arbeitsteilung herauszuarbeiten, um auf dieser Grundlage mögliche Entwicklungsperspektiven und Handlungsoptionen zu skizzieren sowie unter Nachhaltigkeitskriterien zu beurteilen. Forschungsleitend sind folgende Hypothesen:

- Auch in den Alpen dehnen sich die urbanisierten Zonen aus und bestehende Verdichtungsräume vergrössern ihre Einzugsgebiete unter Einbezug benachbarter Städte (Periurbanisierung und Metropolisierung).
- Unter den Bedingungen des wirtschaftlichen Strukturwandels und des Epochenwechsels vom Fordismus zum Postfordismus wird auch für kleinere Städte die Trennlinie zwischen möglichem Bedeutungsgewinn und möglichem Bedeutungsverlust enger.
- Der Alpenrand wird zunehmend funktionaler Bestandteil perialpiner Metropolregionen und Agglomerationen und entwickelt sich verstärkt als Wohn- und Freizeitregion.
- Die Alpenstädte unterliegen den gleichen Bedingungen wie die ausseralpinen Städte, sowohl in ihren Urbanisationsprozessen wie in ihren wirtschaftsstrukturellen Veränderungen. Die Alpenspezifität der Alpenstädte besteht daher vor allem indirekt über ein Fortwirken der einmal eingeschlagenen historischen Entwicklung und direkt über bestimmte topographische Bedingungen, die zwar an Bedeutung verlieren, aber nicht verschwinden.
- Es wird davon ausgegangen, dass Städte immer eine doppelte Funktion haben und dass sich auch in den Alpen das Verhältnis zwischen lokal/regionaler Versorgungsfunktion und europäisch-globaler Netzwerkfunktion zugunsten der letzteren verschiebt.

Die konkreten Arbeitsschritte bestehen zunächst in der Erfassung von Qualität und Ausmass der Urbanisierung in den Alpen auf der Basis demographischer Daten sowie der Pendlerbeziehungen zwischen den Alpengemeinden und in der Beziehung zu den perialpinen Vorländern. Ergebnis dieses ersten Arbeitsschrittes ist die Ausweisung von 189 *Urbanisationszonen* als Basiseinheiten, bestehend aus Kernstadt und periurbanen Gemeinden. Die Urbanisationszonen werden anschliessend in *Urbanisationstypen* klassiert, um die Agglomerationsprozesse in den Alpen und am Alpenrand von einer dezentralen Urbanisierung in dünnbesiedelten Alpenregionen abgrenzen zu können. Danach wird die Wirtschaftsstruktur der Urbanisationszonen untersucht, woraus die Bildung von *Strukturtypen* resultiert. Dies geschieht auf der Basis von Betriebszählungsdaten mittels des Standortquotienten. Aus der Synthese von Urbanisations- und Strukturtypen werden abschliessend *Urbane Entwicklungstypen* gebildet. Diese Entwicklungstypen geben das Spektrum der Urbanisationsprozesse und des wirtschaftlichen Strukturwandels in den Alpen wieder und bilden die Grundlage zur Skizzierung möglicher Entwicklungspfade. Die theoretische Basis, die der Abgrenzung und den Typisierungen zugrundeliegt, wird ausführlich in den Kap. 2, 3 und 4 vorgestellt.

1. Besonderheiten der Urbanisierung im Vergleich zu ausseralpinen Städten

In den Alpen erfolgen Siedlungswachstum und Ausdifferenzierung zu Städten gegenüber dem ausseralpinen Raum verzögert. Insbesondere die Wachstumsphase zur Zeit der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts erfasst die Alpen nur punktuell. Die Stadtentwicklung erfolgt in den Alpen in kleinerem Ausmass und die ausserhalb der Alpen beobachtbaren Prozesse der *Suburbanisierung* haben in den Alpen nur an wenigen Stellen stattgefunden. Die jüngste Entwicklung – die zunehmende Auflösung der Stadt-Land-Grenze, die *Periurbanisierung* – findet aber seit den 1980er Jahren auch in den Alpen verstärkt statt. Mit dem landwirtschaftlichen und industriellen Strukturwandel wächst die Zahl der Pendlergemeinden und es ist möglich, anhand der Pendlerströme Urbanisationszonen auszuweisen. In diesen Urbanisationszonen, die eine Fläche von 26% der Alpen ausmachen, leben 59% der Alpenbevölkerung, 66% der Arbeitsplätze befinden sich hier. Unterschiede und Gemeinsamkeiten zum ausseralpinen Raum lassen sich folgendermassen charakterisieren:

Unterschiede

Die sichtbarsten *Unterschiede* zu ausseralpinen Siedlungsstrukturen bestehen in einer Vielzahl kleiner und nur weniger mittelgrosser Städte mit flächengrossen Einzugsgebieten bei geringerer Bevölkerung und topographisch bedingt ungleicher Bevölkerungsdichte. In ihrer Territorial- und Versorgungsfunktion haben sie gegenüber vergleichbar grossen ausseralpinen Städten erhöhte Bedeutung. In den Alpen gibt es keine Metropolregionen; grosse Steuerungszentren mit entsprechender Kontrollkapazität fehlen. Die Topographie (Relief und Flächenmangel) erzeugen besondere einschränkende Rahmenbedingungen in Bezug auf Erreichbarkeit, Marktgrösse, Nutzungsmöglichkeiten und Naturgefahren. Umgekehrt ergaben sich daraus bis Ende der 1980er Jahre die Vorteile von durch Distanzschutz relativ geschützten Märkten sowie die lange Zeit bestehende Stabilität standortgebundener Industrie und Dienstleistungen. Diese Vorteile sind durch den Niedergang der Industrie zum Teil bereits verloren gegangen und sie sind auch im Tourismus nicht dauerhaft gesichert. Damit relativieren sich die Unterschiede zwischen Alpen- und ausseralpinen Städten. Die landschaftliche Attraktivität wird nicht als typisch für die Alpen gewertet, da es sich hierbei um Besonderheiten des Ortes handelt, die auch von Nicht-Alpenstädten in vergleichbarer Weise als Vorzüge herausgestellt werden.

Verzögerungen

Verschiedene Prozesse verlaufen in den Alpen *verspätet und abgeschwächt*. Die Industrialisierung als Auslöser des explosionsartigen Städtewachstums in Europa hat in den Alpen zunächst nur eine kurze Blütezeit und gewinnt erst wieder gegen Ende der fordistischen Phase stärkere Bedeutung. In den Alpen gibt es kein dominierendes Zentrum von europäischer Bedeutung. Der gegenwärtig ausserhalb der Alpen sichtbare Bedeutungsgewinn von Agglomerationen der Grössenordnung von Nizza oder Graz lässt sich für die Gesamtheit der Alpenagglomerationen (u.a. Innsbruck, Trento, Grenoble) noch nicht sicher bestätigen. Auch wenn die Städte in den Alpen in der Regel Aufgaben erfüllen, die sonst von wesentlich grösseren Städten wahrgenommen werden und die Einwohnerzahl allein über die Bedeutung einer Stadt nicht viel aussagt, so sind die Alpenstädte doch benachteiligt, weil sie über bestimmte sozio-kulturelle Milieus, die die Anziehungskraft von Verdichtungsräumen ausmachen, mangels Bevölkerungszahl entweder nicht oder nur ungenügend verfügen.

Gemeinsamkeiten

In Bezug auf die Siedlungs- und Strukturwandelprozesse sind die Städte der Alpen jedoch mit den ausseralpinen Städten vergleichbar und weisen *Gemeinsamkeiten* auf: Auch in den Alpen ist das Bevölkerungswachstum der Urbanisationszonen auf das Wachstum periurbaner Gemeinden zurückzuführen und auch in den Alpen findet ein Einbezug kleinerer Urbanisationszonen in übergeordnete Verdichtungsräume statt (Metropolisierung). Diese Gemeinsamkeiten bedeuten, dass es *die* Alpenstadt nicht gibt. Anhand der Urbanisationsprozesse lassen sich vier Urbanisationstypen für die Alpen abgrenzen:

- Urbanisationszonen des Alpenrandes, die Teil von Metropolregionen europäischer Be-

deutung wie München, Mailand oder Wien sind.

- Urbanisationszonen am Alpenrand oder innerhalb der Alpen, die Teil von Agglomerationen wie Grenoble, Innsbruck, Salzburg oder Ljubljana sind.
- Urbanisationszonen am Alpenrand oder innerhalb der Alpen, die Teil von Stadtregionen von regionaler Bedeutung sind wie z.B. die Städte der Obersteiermark (A), Vorarlbergs (A), der italienischen Riviera oder des französischen Rhônetales.
- Singuläre Urbanisationszonen wie Draguignan (F), Gap (F), Lienz (A) oder Sion (CH).

Wirtschaftsstrukturell spiegeln die Alpenstädte die europaweit beobachtbaren Prozesse des Strukturwandels wider mit Persistenz wertschöpfungsschwächerer Branchen in der Peripherie und Konzentration der hoch spezialisierten Dienstleistungen in den Metropolregionen ausserhalb der Alpen. Die Tendenz zu einer stärkeren Aussenpositionierung mit Ausweitung der Einzugsgebiete (in Bezug auf Arbeitsmärkte und Absatzmärkte) gilt für dünn besiedelte Gebiete innerhalb und ausserhalb der Alpen gleichermassen. Allerdings sind die Gebiete, auf denen eine solche Spezialisierung stattfindet, teilweise unterschiedlich. So gibt es die (wenigen) internationalen Tourismusstädte in dieser Form nur in den Alpen; das Prinzip, durch Freizeitfunktionen oder Kulturereignisse eine weltweite Kundschaft anzuziehen, gilt aber gleichermassen für Städte ausserhalb der Alpen.

Aus der Charakterisierung von Gemeinsamkeiten und Unterschieden der Alpenstädte im Vergleich zu ausseralpinen Städten lässt sich die Besonderheit der Alpenstädte (*Alpenspezifität*) vor allem als das indirekte Fortwirken der ehemals bestimmenden naturräumlichen Faktoren definieren. Aus der späteren Urbanisierung ergeben sich heute teilweise eingeschränkte und teilweise neue Perspektiven, in jedem Fall aber andere Entwicklungspfade.

2. Die Auflösung der regionalen Städtesysteme von aussen und innen

Die bisherigen, auf dem zentralörtlichen Planungsgedanken beruhenden Hierarchieverhältnisse auf regionaler Ebene lösen sich tendenziell zugunsten des Einbezugs in Verdichtungsräume und verstärkter überregionaler Netzwerkbeziehungen auf. Die Alpenstädte und -gemeinden unterliegen von *aussen* dem Einbezug ins Kräftefeld perialpiner Verdichtungsräume. Deren Bevölkerung übertrifft mit ca. 18 Millionen die Gesamtbevölkerung der Alpen von (je nach Abgrenzung) 11,6 bzw. 14,1 Millionen Einwohnern (1995). Dazu gehören mit der Lombardei, der Region München und der Côte d'Azur drei der wachstumsstärksten Regionen Europas, deren Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum sich in den vergangenen Jahrzehnten auf den Alpenrand ausgedehnt hat. Grösse und Wachstum dieser Verdichtungsräume sowie der damit verbundene Ausbau der Verkehrswege beschleunigen die grossräumige Trennung von Arbeitsort, Wohnort und eine Ausweitung des Freizeitradius. Die Städte des Alpenrandes werden für Zuwanderer attraktiv, für die die Wohnqualitäten des Alpenrandes und die kurze Distanz in die Kernstädte der Verdichtungsräume wichtig sind. Dadurch wird die Attraktivität der perialpinen Metropolregionen bzw. Agglomerationen im internationalen Städtewettbewerb verbessert. Für die Alpen als europäische Grossregion bedeutet diese Funktionstrennung tendenziell einen Verlust an eigener Attraktivität, an eigener Kontrollkapazität und eine Aufteilung in die Einflussbereiche verschiedener europäischer Metropolregionen und Agglomerationen.

Von *innen* erfolgt die Auflösung der bisherigen Hierarchieverhältnisse über eine verstärkte wirtschaftliche und politische Aussenorientierung der Alpenstädte, d.h. eine Verstärkung ihrer *Netzwerkfunktion* gegenüber der *Versorgungsfunktion* für ihr Umland. Die Gründe sind:

- Ein Bedeutungsverlust der rohstoffgebundenen Industrie, die zuvor für die Städte eine stabile Aufgabenzuweisung bedeutet hatte. Sichtbar ist dies am Rückgang der Branchen Bergbau (inkl. Steine & Erden), Energie sowie des Baugewerbes.
- Bestehende Leitbranchen verstärken ihre europäisch-globale Ausrichtung. Dies zeigt sich an der zunehmenden Spezialisierung der verarbeitenden Industrie oder, in Tourismusgemeinden, am steigenden Anteil an Touristen aus Überseeländern.

- Von einem Zusammenbruch bestehender Leitbranchen sind vor allem die Standorte traditioneller Industrien betroffen. Wenn die Leitbranchen wechseln, so sind die neuen Branchen in der Regel stärker spezialisiert.
- Als Reaktion auf den industriellen Strukturwandel verstärken die Kernstädte ihre politische Aussenorientierung; dies äussert sich in verstärkten Aufwendungen der Gebietskörperschaften für Stadtmarketing, Wirtschaftsförderung und Lobbying.

Die Bedeutungsverschiebung zugunsten der Netzwerkfunktion geschieht vor allem durch die Kernstädte der Urbanisationszonen. Häufig ist das dann der Fall, wenn aktuelle Strukturwandelprozesse zur Neuausrichtung zwingen oder wo die dominierende Wirtschaftsbranche verstärkt auf externen Märkten tätig wird. Dabei werden diejenigen Akteure, Wirtschaftsbranchen und Institutionen aufgewertet, die die Aussenpositionierung der Stadt vertreten und vorantreiben. Daneben dehnen sich auch innerhalb der Alpenabgrenzung die Urbanisationszonen aus, grenzen aneinander und überlappen sich teilweise. Dadurch entstehen Stadtregionen wie im Tessin als "città diffusa", bei denen der klare Zentrenbezug aufgelöst ist.

3. Die aktuelle Funktion der Alpenstädte

Metropolisierung und perialpine Orientierung des Alpenrandes

In dicht besiedelten Gebieten gelangen kleine Urbanisationszonen funktional in die Einzugsgebiete expandierender Agglomerationen oder Metropolregionen. Dieser Prozess wird als *Metropolisierung* bezeichnet. Dabei verändern sich die kleineren Städte von Einpendlerzentren für ihr Umland zu Ein-/Auspendlerzentren mit Pendlerströmen über grössere Distanzen. Der Grossteil der metropolisierten Städte befindet sich am Alpenrand. Die Städte des Alpenrandes mit ihrem alpinen Hinterland werden auf diese Weise Bestandteil von verschiedenen perialpinen Metropolregionen und Agglomerationen, die sich auch unterschiedlich in Europa positionieren. Sie übernehmen einen Teil der Aufgaben dieser perialpinen Verdichtungsräume, vor allem im Bereich von Freizeit und Wohnen und steigern somit deren Attraktivität.

Daneben besteht eine dezentrale Urbanisierung innerhalb des Alpenbogens mit vornehmlich touristischer Ausrichtung sowie am Alpenrand mit vornehmlich industrieller oder industriell-touristischer Struktur. Unabhängig von ihrer wirtschaftlichen Ausrichtung und ihrer wirtschaftlichen Entwicklung nehmen sie territoriale Versorgungsaufgaben wahr, die zur Zeit grundsätzlich nicht in Frage gestellt sind. Eine Zwischenstellung nehmen die Stadtregionen regionaler Bedeutung am Alpenrand ein, die sich auf mittlere Sicht entweder zur eigenständigen Agglomeration entwickeln können oder in den Einflussbereich einer benachbarten Agglomeration/Metropolregion geraten dürften.

Wirtschaftlicher Strukturwandel mit Verstärkung der Netzwerkfunktion

Die Wirtschaftsstruktur der Alpenstädte zeigt folgende Differenzierungen:

- Am Ende der fordistischen Epoche ist der Alpenraum stärker industrialisiert als vielfach wahrgenommen wurde. Die Arbeitsplätze im *industriellen Sektor* gehen zwar überall zurück; der Rückgang findet aber in den Alpenanteilen gegenüber den perialpinen Anteilen abgeschwächt statt. Die Anzahl der industriellen Urbanisationszonen verändert sich kaum, dahinter verbergen sich aber zwei unterschiedliche Verläufe: Es gibt Urbanisationszonen, die sich mitten in einem Deindustrialisierungsprozess befinden; in ihnen verstärkt sich aufgrund einer bisherigen Monostruktur die relative Bedeutung des industriellen Sektors noch. Daneben gibt es die Urbanisationszonen, deren industrieller Schwerpunkt erhalten bleibt, so dass die industrielle Bedeutung steigt, auch wenn sich im Produktionsprozess der Anteil des sekundären Sektors zugunsten vor- und nachgelagerter Dienstleistungen verringert.
- *Touristische Städte oder Urbanisationszonen* gibt es in den Alpen nur wenige und diese sind klein. Der Grossteil des Alpentourismus findet nicht in Städten, sondern in Gemeinden unterhalb 10'000 Einwohnern statt. Die touristischen Urbanisationszonen befinden sich entweder als spezialisierte *resorts* in touristisch attraktiven Lagen im Alpeninnern

oder am Alpenrand in kurzer Distanz zu grösseren perialpinen Zentren. Am Alpenrand überschneiden sich verschiedene Nutzungen: touristische Ausrichtung kleiner, oftmals an Seen gelegener Urbanisationszonen, nebeneinander bestehende industrielle und touristische Aktivitäten, Wohnfunktionen für perialpine Verdichtungsräume.

- Die *kommerziellen Dienstleistungen* bleiben eine Angelegenheit der ausseralpinen Metropolen bzw. Metropolregionen. Die Alpenagglomerationen differenzieren sich allenfalls leicht in diese Richtung und behalten daneben ihre Bedeutung bei den administrativ/öffentlichen Steuerungsfunktionen. Die kleineren Urbanisationszonen sind von dieser Spezialisierung weitgehend ausgeschlossen, obwohl auch hier – von einem niedrigen Ausgangsniveau – im Rahmen eines generellen Strukturwandels die Zahl der Arbeitsplätze stark steigt.
- Die *administrativ/öffentlichen Aufgaben*, die als Indiz für die Bedeutung der Versorgungsfunktionen gewertet werden, konzentrieren sich einerseits in den Urbanisationszonen der Regionalhauptstädte, die hochzentrale Einrichtungen (Hochschulen, Kliniken, administrative Funktionen) für eine grössere Region (regione, Bundesland) beherbergen. Andererseits besteht eine untere Ebene öffentlicher Dienstleistungen in kleineren Urbanisationszonen ohne grössere periurbane Gürtel. Diese Urbanisationszonen sind über den ganzen Alpenraum verteilt. Bei ihnen finden zwischen 1980 und 1990 relativ viele wirtschaftsstrukturelle Veränderungen statt. Die öffentlichen Dienstleistungen erweisen sich dadurch als Pufferungssystem, das in Abhängigkeit zur Entwicklung der anderen Branchen an Bedeutung gewinnt oder verliert.

Aus der Veränderung der Wirtschaftsstruktur, aus den Strukturtypen und ihrer Verteilung sowie den Fallbeispielen ergibt sich, dass die Alpenstädte in die internationale Arbeitsteilung einbezogen sind und die entsprechenden Veränderungen mitvollziehen. Das bedeutet, dass sich auch die Produktionssysteme der Alpenstädte spezialisieren, woraus folgt, dass sie ihre Aussenorientierung auf externe Märkte und damit ihre Netzwerkfunktion verstärken. Daneben besteht an sie weiter der (gesellschaftlich formulierte) Anspruch, Zentren der öffentlichen Dienste, der Kultur und der Distribution für ihr ländliches Umland zu sein (Versorgungsfunktion). Die doppelte Funktion von regionaler Versorgung und Aussenorientierung bleibt deshalb prinzipiell bestehen. Allerdings bedeutet die Spezialisierung eine Verschiebung des Verhältnisses zugunsten der Netzwerkfunktion. Bei dieser Entwicklung werden auch die kleinen und mittleren Alpenstädte zu verstärkter Aussenorientierung gedrängt. Art und Form der Zentrumsleistungen wechseln entsprechend den Ansprüchen und Konsummustern und verschieben sich von der Güterversorgung zur Ermöglichung von Informationsaustausch, Weiterbildung bzw. Teilnahme an kulturellen Trends. In dem Masse, wie diese Zentrumsleistungen möglich sind, wird die Stadt auch in der Aussenwirkung aufgewertet, weil sie attraktiv für Zuwanderer und Besucher wird. Umgekehrt verbessern sich die Möglichkeiten zur Erfüllung der regionalen Versorgungsaufgaben im Falle erfolgreich verlaufender Aussenorientierung.

4. Urbane Entwicklungstypen als Ausdruck von Auflösungstendenzen und neuen Kooperationsmöglichkeiten

Eine abschliessende Typisierung nach *Urbanen Entwicklungstypen* muss die massgeblichen funktionalen Unterschiede erfassen, mit denen auch Aussagen über unterschiedliche Entwicklungsperspektiven und -optionen getroffen werden können. Aufgrund der theoretischen Erörterungen und entsprechend den Ergebnissen der empirischen Untersuchungen werden die massgeblichen funktionalen Unterschiede zwischen den Alpenstädten darin gesehen

- ob sie der Metropolisierung unterliegen oder nicht,
- ob sie Teil perialpiner Metropolregionen (oder Agglomerationen) sind und
- ob bzw. welche wirtschaftsstrukturelle Spezialisierung sie durchlaufen.

Hierzu geben die vorgängig gebildeten Urbanisations- und Strukturtypen die nötigen Informationen. Für die Synthese zu Urbanen Entwicklungstypen wird folgendes Prinzip angewendet: Für die Urbanisationszonen der Metropolregionen und Agglomerationen gilt der Urbanisa-

tionstyp als bestimmend, weil eine Differenzierung nach der Wirtschaftsstruktur in diesen Fällen wenig zusätzliche Informationen liefert. Für die Stadtregionen und singulären Urbanisationszonen wird dagegen anhand der Wirtschaftsstruktur unterschieden, weil in diesen kleineren Einheiten die Spezialisierungen aussagekräftiger sind. Danach lassen sich die Urbanisationszonen der Alpen sechs Urbanen Entwicklungstypen zuordnen:

Perialpine Metropolregionen oder Agglomerationen (UE 1): Die Urbanisationszonen des Alpenrandes sind zum grossen Teil in perialpine Verdichtungsräume einbezogen oder befinden sich in einem entsprechenden Integrationsprozess, der als Metropolisierung bezeichnet wird. Diese Urbanisationszonen werden Bestandteil einer auf räumlicher Funktionstrennung beruhenden Ausdehnung der urbanen Gebiete. Im Rahmen dieser Entwicklung besteht eine wesentliche Funktion darin, mit ihren Wohn- und Freizeitqualitäten Standortprobleme der Verdichtungsräume zu mildern, deren Attraktivität für Zuzüger zu steigern und eventuell durch zusätzliche wirtschaftliche Spezialisierungen die internationale Bedeutung dieser Verdichtungsräume zu vergrössern. Auf dieser Basis ist auch ein weiteres Arbeitsplatzwachstum in diesen Urbanisationszonen möglich. Auf der anderen Seite stellen die Kernstädte dieser Urbanisationszonen nach wie vor Zentrale Orte für ihr Hinterland dar und haben damit eine Scharnierfunktion zwischen ländlichem Raum und Metropolregion/Agglomeration. Die Integration von Teilen des Alpenrandes in perialpine Verdichtungsräume bedeutet somit eine indirekte Einbindung in die Netzwerke dieser Metropolregionen bzw. Agglomerationen, allerdings in hierarchisch untergeordneter Funktion. Die Zuordnung der Urbanisationszonen zu diesem Urbanen Entwicklungstyp erfolgt unabhängig vom Strukturtyp, da Agglomerationen und Metropolregionen in der Regel mehrere wirtschaftliche Spezialisierungen haben, so dass der Strukturtyp in diesem Fall wenig aussagt. Entsprechend den Forschungshypothesen ist zudem die Frage der perialpinen Orientierung vorrangig.

Alpenagglomerationen (UE 2): Auch in diesem Fall erfolgt die Zuordnung anhand des Urbanisationstyps. Die Kernstädte der Alpenagglomerationen gehören als Regionalhauptstädte zur zweiten Hierarchieebene in den nationalen Städtesystemen und sind Steuerungszentren für grössere territoriale Einheiten. Zugleich sind sie auf einer mittleren Ebene Teil des europäischen Städtesystems und auf diese Weise in internationale Netzwerke eingebunden. Aufgrund der Anstrengungen, die diese Städte im Rahmen weiterer internationaler Aufwertung unternehmen, besteht allerdings die Gefahr, dass die Versorgungsaufgaben für das Umland eher zu gering bewertet werden. Die Bedeutung dieses Typs besteht darin, dass die Alpenagglomerationen als politische und wirtschaftliche Steuerungszentren in hervorgehobener Position für die Zukunftsperspektiven des Alpenbogens verantwortlich sind.

Industriell-tertiäre Stadtregionen oder Urbanisationszonen (UE 3): Dieser Urbane Entwicklungstyp wird anhand des Strukturtyps klassiert, weil die industrielle Ausrichtung in mehrfacher Hinsicht wichtig ist: Die Industrie ist in ihrer jetzigen Bedeutung in den Alpen erst spät entstanden und wird erst jetzt, wo sie europaweit zurückgeht, stärker bemerkt und in ihrer Anpassungsfähigkeit als zukunftsfähiges Modell der Regionalentwicklung gewertet. Die Persistenz dieser Industrien beruht zum Teil auf lokalen Faktoren, wie sie für einzelne Fallbeispiele beschrieben worden sind. Diese regional verankerten Produktionssysteme sind oft hoch spezialisiert und in globale Netzwerke eingebunden. Anders als bei den Einzugsgebieten der Verdichtungsräume beziehen sich die Aufgabenteilungen in diesem Fall weniger auf die Flächennutzung als auf eine Arbeitsteilung im Rahmen einer weltweit vernetzten Produktion (z.B. als Automobilzulieferer).

Touristisch-tertiäre Stadtregionen (UE 4): Dieser Entwicklungstyp ist in Grösse und Bedeutung in den nationalen Städtesystemen mit den industriell-tertiären Stadtregionen vergleichbar, allerdings fehlt die Dominanz des industriellen Sektors. Es handelt sich nicht um die für die Alpen typischen kleinen Tourismusstädte, sondern um heterogene Stadtregionen am Alpenrand mit unterschiedlich hohen Anteilen privater und touristischer Dienstleistungen

bei insgesamt tertiärer Ausrichtung. Der Grad der Aussenorientierung ist sehr unterschiedlich, im Falle von Lugano mit seiner Rolle als Finanzplatz und der durch die Grenzlage bedingten Funktionen ist sie z.B. sehr hoch. Aufgrund des polyzentrischen Charakters ist auch hier das Bild eines hierarchisch dominierenden Zentralen Ortes nicht mehr gegeben.

Touristische Alpenstädte (UE 5): Die touristischen Wirtschaftsaktivitäten sind per Definition aussenorientiert. Aufgrund der Zuweisungskriterien gehören zu diesem Typ nur Städte und Gemeinden, die eindeutig touristisch spezialisiert und dadurch auf globalen Märkten tätig sind. Damit sind auch kleine Städte in internationale Netze einbezogen, die ansonsten in der administrativen Zentrenhierarchie keine Rolle spielen.

Alpenstädte mit vorwiegender Versorgungsfunktion (UE 6): Zu diesem Entwicklungstyp gehören singuläre Urbanisationszonen, die entweder eine deutlichen Übervertretung bei den öffentlichen Dienstleistungen oder leichte Übervertretungen bei öffentlichen und touristischen Dienstleistungen aufweisen oder gar keine Spezialisierung besitzen. Dieser Entwicklungstyp entspricht damit in Teilen noch dem Modell des Zentralen Ortes, auch wenn die Bedeutung der Versorgungsfunktion insgesamt abgenommen hat und sich die Versorgung heute zunehmend auf andere Dienstleistungen bezieht. Bei einem anderen Teil sind Strukturwandelprozesse im Gang, bei denen bisherige Schwerpunkte an Bedeutung verlieren und keine oder noch keine neue Schwerpunktbildung sichtbar ist. Diese Urbanisationszonen sind nicht mit dem Entwicklungstyp der touristischen Alpenstädte vergleichbar, weil ihre internationale Ausstrahlung vergleichsweise gering ist. Zudem sind sie in viel stärkerer Masse in die administrativen Strukturen ihres Nationalstaates eingebunden und füllen funktional die Zwischenräume zwischen den Agglomerationen. Aufgrund dieser territorialen Funktion ist die aktuelle und künftige Bedeutung der Städte dieses Entwicklungstyps in besonderer Masse vom Stellenwert und der Aufgabenzuweisung abhängig, die ihnen gesellschaftlich, auf nationaler Ebene zugebilligt wird.

Die Urbanen Entwicklungstypen bilden die Grundlage für eine neue, an den Städten orientierte Regionalisierung des Alpenraumes, die der Veränderung des Verhältnisses zwischen zentralörtlicher Versorgungsfunktion und globaler Netzwerkfunktion Rechnung trägt und neue Formen der Kooperation im Alpenraum mit handlungsfähigen Städten als Akteuren notwendig macht.

5. Entwicklungstrends der Alpenstädte

Die auf vielen kleinen Städten basierende Städtestruktur der Alpen hat sich in den vergangenen Jahrzehnten insgesamt nur wenig verändert. Für die relativ geringen Bedeutungsveränderungen lassen sich folgende Begründungen anführen:

- die aufgrund der Topographie lange Zeit funktional notwendige Kleinteiligkeit der Städtestruktur, verbunden mit einer flächenhaften Besiedelung der Alpen;
- die politische Bereitschaft, eine flach hierarchisierte Städtestruktur beizubehalten;
- die Übernahme neuer Funktionen, insbesondere im Bereich des Tourismus;
- demographische Stabilität aufgrund von Bevölkerungszuzug aus dem Hinterland.

Das bedeutet, dass die bisherige kleinteilige Städtestruktur mit den wirtschaftlichen und politischen Bedürfnissen weitgehend übereingestimmt hat. Es ist anzunehmen, dass sie auch künftig nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird. Entscheidend wird aber sein, welches Mass an Urbanität und welche Aufgaben die Kernstädte künftig haben werden.

Es gibt derzeit keine Anzeichen dafür, dass die beschriebenen Prozesse der Metropolisierung und einer Verstärkung der internationalen Netzwerkeinbindung gebremst würden. Die Kernstädte wandeln sich dabei von Gebietskörperschaften zu kollektiven, unternehmerisch tätigen Akteuren. Da sie sich bei dieser Aussenorientierung auf das Potential und die Attraktivität der gesamten Region stützen, besteht zugleich normativ der Anspruch an sie, die Aufgaben für ihr Umland weiterhin wahrzunehmen. Für die Kernstädte bedeutet es, dass sie die

Doppelrolle von Aussenorientierung und territorialer Rückbindung im eigenen und im Interesse ihres Hinterlandes als gegeben annehmen und ihre Entwicklungsleitbilder darauf ausrichten müssen. Für die einzelnen Urbanen Entwicklungstypen ergeben sich danach folgende Perspektiven:

- Die Integration in *perialpine Metropolregionen/Agglomerationen* ist mit einem Funktionswandel verbunden und bedeutet einen mehr oder weniger grossen Bedeutungsverlust mit der Aufgabe bisheriger Eigenständigkeiten. Eine nachträgliche Abkopplung von diesem Prozess erscheint nur bei einer (kaum erstrebenswerten) krisenhaften Entwicklung des betreffenden Verdichtungsraumes möglich. Die Perspektiven dieser Städte und Gemeinden sind daher davon abhängig, inwieweit es ihnen gelingt, das Bevölkerungswachstum zum Aufbau einer städtischen Identität zu nutzen und dabei einseitige Pendlerverflechtungen mit dem dominierenden Zentrum ab- und die Bedeutung als Arbeitsplatzzentrum auszubauen.
- Die meisten Urbanisationszonen weisen für eine überregional bedeutende Spezialisierung im Bereich kommerzieller Dienstleistungen nicht die erforderlichen Voraussetzungen auf, weil die am stärksten ausdifferenzierten Wirtschaftsbranchen an die am stärksten ausdifferenzierten Regionen gebunden sind. Dies ist in den bevölkerungsstärksten Regionen der Fall, wo entweder die Kundenzahl und -nähe gegeben oder ein metropolitantes Umfeld für kreative Berufe vorhanden ist. Entsprechende Voraussetzungen treffen in den Alpen am ehesten in den *Alpenagglomerationen* zu. Nachteilig erweist sich für sie, dass ausseralpine Metropolregionen diese Voraussetzungen bereits bieten und zur Zeit kein Grund besteht, dass sich das Netz hochrangiger Zentren erweitert. Vorteilhaft für sie ist, dass sie gerade aus ihrer fehlenden Spitzenposition heraus ein bisher nicht beachtetes Innovationspotential haben können. Eine aktivere Rolle in der europäischen Städtehierarchie setzt allerdings voraus, dass sie diese Qualitäten bewahren und in Bezug auf urbane Milieus und Infrastruktur innovationsfähig bleiben.
- Auch wenn aus kleinen Urbanisationszonen keine Zentren für kommerzielle Dienstleistungen werden, nehmen in ihnen diese Dienstleistungen zu. Diese Dienste sind nicht nur deshalb wichtig, weil sie als Teil der Wertschöpfungskette zur Wertschöpfung einer Region beitragen; sie sind auch deshalb wichtig, weil sie, wenn sie in der Region vorhanden sind, nicht von ausserhalb bezogen werden müssen und deshalb eigene Innovationspotentiale darstellen. Weil bestimmte wichtige kommerzielle Dienstleistungen (z.B. Finanzdienstleistungen) in den Metropolregionen konzentriert sind und wohl auch bleiben, bestehen für kleinere Urbanisationszonen und Stadtregionen nur dann Möglichkeiten, wenn die dort angesiedelten Dienstleistungen auf die Bedürfnisse des regionalen Gewerbes zugeschnitten und diesbezüglich auch spezialisiert sind. Die *industriellen Stadtregionen und Urbanisationszonen* sind in dieser Hinsicht Belastung und Chance zugleich: Die Belastung besteht in der noch nicht abgeschlossenen Deindustrialisierung; Chancen bestehen dann, wenn es gelingt, die industriellen Tätigkeiten als Leitbranche zu stabilisieren und mit anderen Branchen so zu verknüpfen, dass regionale Wertschöpfungsketten verlängert werden können. Dann ist auch eine Aufwertung der regional vorhandenen Ausbildungsstätten möglich sowie eine Ausdifferenzierung des tertiären Sektors.
- Die *touristisch-tertiären Stadtregionen* sind in den Problemlagen teils mit den industriell-tertiären Stadtregionen und teils mit den perialpinen Metropolregionen oder Agglomerationen vergleichbar, das heisst, sie stehen vor der Schwierigkeit, sich als eigenständige Regionen gegenüber grösseren Nachbarn behaupten zu können oder unterliegen verstärktem Siedlungsdruck. Der Unterschied zu den industriell-tertiären Stadtregionen besteht vor allem in der stärker auf Wohn- und Freizeitfunktionen ausgerichteten Wirtschafts- und Infrastruktur. Entscheidend ist hier, ob es gelingt, ein eigenes Profil zu behaupten, die mit der Mobilität und den Flächennutzungskonkurrenzen verbundenen Probleme zu begrenzen und die Aufgaben in Bezug auf das ländlich verbleibende Hinterland zu erfüllen.

- Die *touristischen Alpenstädte* müssen einen Grossteil ihrer Tätigkeit auf internationale Marktbeobachtung und Anpassung der Siedlungs- und Beherbergungsstrukturen an touristische Bedürfnisse aufwenden. Risiken entstehen dadurch, dass bei Trendwahrnehmung und -beurteilung Fehler und Fehlinvestitionen getätigt werden, welche die künftige Handlungsfähigkeit gefährden und Entwicklungsalternativen verunmöglichen. Im erfolgreichen Fall stehen die Infrastruktureinrichtungen auch für die Einheimischen zur Verfügung und es kann das lokale nichttouristische Gewerbe einschliesslich der Landwirtschaft in die touristischen Wertschöpfungsketten einbezogen werden. Umgekehrt erhöht die Ausweitung der touristischen Herkunftsgebiete und die Verkürzung der Aufenthaltszeiten zugleich die Sachzwänge zur Erstellung leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur (Ausbau von Strassen, Flughäfen und Bahnstrecken). Ähnliches gilt für bauliche und Beherbergungsstandards. Die langfristigen Probleme bestehen darin, dass die vorhandenen Qualitäten durch ihr Verschwinden oder durch ihre Banalisierung gefährdet werden.
- Die *Alpenstädte mit vorwiegender Versorgungsfunktion* weisen keine oder nur geringe privatwirtschaftliche Spezialisierungen auf, was entweder auf ihrer traditionellen Verwaltungsfunktion beruht oder die Folge von Deindustrialisierungsprozessen ist. Diese Städte haben sich zum Teil bereits in touristischer Richtung weiterentwickelt oder werden dies tun. Da sie zumeist nicht über die Attraktivität und das Alpen-Image der touristischen Städte verfügen, können diese Bemühungen nur dann erfolgreich sein, wenn sie auf neue, mit spezifischen regionalen Eigenschaften verbundene touristische Schwerpunkte setzen. Die öffentlichen Dienste bleiben wichtig für Krisensituationen und sichern den Bedeutungserhalt. Die weitere Entwicklung dieser Zentren wird damit auch zum Indikator für die Wirksamkeit nationaler Ausgleichspolitiken.

Aus Alpensicht ergeben sich damit zwei teilweise im Widerspruch stehende Aufgaben: Für die Regionalhauptstädte der Alpen ist es notwendig, dass sie ihren Einfluss innerhalb eines europäischen Städtesystems verstärken; es ist schwierig, dies so zu gestalten, dass dies nicht auf Kosten der kleineren und mittleren Städte bzw. Urbanisationszonen geht. Für diese stellt sich die Aufgabe, ihre derzeitige Bedeutung auch künftig zu sichern. Das bedeutet, dass sie der Zentralisierung von Funktionen entgegenarbeiten oder eigene Funktionen neu entwickeln müssen.

6. Beurteilung der Entwicklungstrends unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten

Mit Blick auf den gesamten Alpenbogen und unter dem Anspruch einer disparitätenvermeidenden Entwicklung lassen sich die analysierten Prozesse vor allem unter drei Aspekten beurteilen:

Versteilung der Städtehierarchie: Die Integration kleinerer Urbanisationszonen in grössere Verdichtungsräume vornehmlich am Alpenrand verändert die traditionellen Funktionen der jeweiligen Kernstädte. Einerseits profitieren sie von dieser Entwicklung, indem sie bei günstigen Voraussetzungen eine kaufkräftige Einwohnerschaft erhalten, die aufgrund ihrer Einkommenssituation wenig Konfliktpotential bietet und wo die Möglichkeit besteht, dass bestimmte Arbeitsplätze des tertiären Sektors geschaffen werden oder sich neu ansiedeln. Auf der anderen Seite bedeutet diese Ausrichtung einen Bedeutungsverlust als städtisches Zentrum, da durch die Integration eine Zentralisierung der Funktionen in der Regionalhauptstadt oder Metropole erfolgt. Die Anpassung an die Funktion als Wohnstadt bewirkt zudem eine Nivellierung der vorhandenen städtischen Besonderheiten, in deren Verlauf die Eigenschaften verschwinden, die nicht direkt für die neuen Funktionen nutzbar sind, was langfristig das Potential dieser Städte verringert und Alternativentwicklungen schwieriger macht.

Zerfall des Alpenraumes und Integration in verschiedene europäische Grossregionen: Die wachstumsstärksten Teile am Alpenrand werden in verschiedene ausseralpine Wirtschaftsräume eingebunden. Es entsteht eine Situation, in der diese dynamischsten Teile des Alpenraumes aus einer gemeinsamen Interessenlage herausgelöst werden. Damit wird die Position der übrigen Alpenregionen doppelt geschwächt. Diese verlieren nicht nur ihre wirtschafts-

stärkeren Partner und sehen sich reduziert auf eine wertschöpfungsschwächere Funktion als Natur- und Erholungsraum für die ausseralpinen Regionen. Weil die Städte des Alpenrandes durch ihre Integration in die ausseralpiner Verdichtungsräume die Wettbewerbsposition der betreffenden Metropolregionen und Agglomerationen verstärken, vergrössert sich zugleich das wirtschaftliche und politische Gefälle zwischen perialpinen Verdichtungsräumen und den übrigen Regionen des Alpenbogens, was bei Interessenkonflikten wie z.B. in der Diskussion um den alpenquerenden Verkehr zum Tragen kommt.

Metropolisierung und perialpine Ausrichtung des Alpenrandes folgen der Logik gesteigerter ökonomischer Effizienz durch eine konsequentere Funktionstrennung in der Flächennutzung. Diese Logik basiert auf einem hohen, weiter steigenden Mobilitätsniveau und niedrigen Kosten der Distanzüberwindung und ist nur unter diesen Bedingungen gültig. Es ist nicht absehbar, inwieweit die Folgekosten eines hohen Mobilitätsniveaus auch in Zukunft getragen werden können bzw. als tragbar akzeptiert werden. Daher widerspricht der skizzierte Entwicklungstrend durch die vorausgesetzten Rahmenbedingungen in grundsätzlichen Fragen den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung. Zugleich ist nicht geklärt, inwieweit sich die durch die Funktionstrennung hervorgerufenen regionalen Disparitäten auf sozialem und auch auf ökologischem Gebiet beherrschen lassen. Die beschriebene Entwicklung schwächt den Alpenraum insgesamt, weil Gebiete zurückbleiben, die nicht in gleichem Masse in überregionale Netzwerke einzubinden sind, da sie weder von einer touristischen oder industriellen Spezialisierung noch von der Nähe zu Verdichtungsräumen profitieren. Hieraus resultiert ein Verlust an regionaler Vielfalt und Entscheidungsfreiheit. Daher steht der skizzierte Entwicklungstrend auch durch die mögliche Beeinträchtigung regionaler Kohäsion in Konflikt mit den Kriterien nachhaltiger Entwicklung.

7. Mögliche Handlungsoptionen

Die anhand der Urbanen Entwicklungstypen klassierten Urbanisationszonen charakterisieren eine neue, von den Städten ausgehende Regionalisierung des Alpenraumes. Sie macht es vor allem für die Städte im Alpeninnern notwendig, nach neuen Kooperationsmöglichkeiten untereinander zu suchen, um gemeinsame, den Alpenraum betreffende Interessen vertreten zu können. Diese Verstärkung der Kooperation betrifft vor allem auch die internationale Zusammenarbeit. Denn es ist davon auszugehen, dass die perialpine Orientierung des Alpenrandes und auch die grossräumig arbeitsteiligen Netzwerkbeziehungen nicht rückgängig zu machen und auch nicht durch Rückgriffe auf kulturelle Identität oder normative Appelle zu bremsen sind. Ein Trendbruch wäre dann möglich, wenn (aus europäischer wie aus regionaler Sicht) normative und funktionale Gründe zusammen eine andere Entwicklungsrichtung vorteilhafter erscheinen lassen, so dass regionale Wirtschaftskreisläufe auch für wertschöpfungsstarke Produkte und Dienstleistungen wieder an Bedeutung gewinnen würden. Dies wäre z.B. der Fall bei einer Plafonierung der Verkehrsströme. Sofern dies nicht absehbar ist, muss es darum gehen, eine möglichst grosse Bandbreite von Handlungsalternativen offen zu halten. Hierfür werden vier Punkte als wesentlich angesehen:

- Akzeptieren der grundsätzlichen Bedeutung der Urbanisierung in den Alpen für die Stabilisierung dünnbesiedelter Regionen anstelle einer auf ländliche Inszenierung ausgerichteten grossräumigen Funktionsteilung mit Konzentration der attraktiven Dienstleistungen ausserhalb und der weniger attraktiven Aktivitäten innerhalb der Alpen.
- Erhaltung regionaler Kohäsion zwischen Alpenrand und inneralpinen Gebieten durch starke Regionalhauptstädte in den Alpen und starke lokale Zentren;
- Neubewertung und Ausbalancierung des Verhältnisses zwischen Netzwerk- und Versorgungsfunktion mit Anerkennung der Bedeutung der Versorgungsfunktion;
- Sicherung der Umweltqualitäten in erweiterter Sicht als ernsthafte Aufwertung regionaler Besonderheiten und aus eigener Überzeugung ohne sie auf die ausschliessliche Funktion als Standortfaktor zu reduzieren.

Stärkung der Städte in den Alpen

Unter den gegebenen Voraussetzungen ist eine gezielte Stärkung der bestehenden Städte und Städtesysteme in den Alpen auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten sinnvoll. Dies erscheint zunächst paradox, weil damit prinzipiell eine Stärkung global arbeitsteiliger Strukturen und damit tendenziell auch eine Verstärkung von Wertschöpfungsunterschieden verbunden ist. Wenn Nachhaltigkeit aber unter allen drei Aspekten (Ökologie, Gesellschaft, Ökonomie) und für den gesamten Alpenraum angestrebt wird, dann ist auf regionaler Ebene eine multifunktionale Wirtschaftsstruktur und eine flächenhaft relativ ausgeglichene Nutzung notwendig. Eine Stärkung der Städte bedeutet dann, sowohl die städtischen Perspektiven auch für kleinere und mittlere Städte zu erhalten, als auch den Versuch, den Alpenraum nicht als Innovationspotential vom ausseralpinen Raum abzukoppeln. Stabilisierte Städte ermöglichen die Stärkung oder Wiederaufwertung bestehender regionaler Wertschöpfungsketten und Produktionssysteme. Eine verstärkte Urbanisierung der Alpen dürfte daher die einzige Möglichkeit darstellen, um einer weiteren Polarisierung und Hierarchisierung im Alpenraum entgegenzuarbeiten.

Ein gewisser Widerspruch, der an dieser Stelle auch nicht ausgeräumt werden kann, besteht darin, dass grosse und kleine Städte in den Alpen teilweise unterschiedliche Interessen haben und die unter europäischem Blickwinkel notwendige Stärkung der Regionalhauptstädte in den Alpen zu einer Schwächung der kleineren Städte führen kann. Weil eine bewusste Stärkung der Urbanisierung der Unterstützung durch nationale und europäische Institutionen bedarf, besteht hier prinzipiell auch eine Möglichkeit des Interessenausgleichs. Eine weitere Einschränkung ist dahingehend zu machen, dass nicht jedes städtische Wachstum dem Nachhaltigkeitskonzept entspricht. Dieser Einwand betrifft vor allem inszenierte Urbanität und den Versuch der übertriebenen Imagebildung mittels "Branding", der vor allem für kleine Städte fatale Folgen haben kann, weil sie nicht die finanziellen Mittel haben, um auf kurzfristige Trendänderungen zu reagieren.

Erhaltung regionaler Kohäsion zwischen den Alpenregionen

Beim Wechsel zum postfordistischen Akkumulationsregime wird die Akteurrolle der Städte verstärkt, so dass sie direkt für regionale Stärken und Schwächen verantwortlich werden. Weil zugleich die Tendenz besteht, dass sich die für Steuerungs- und Distributionsfunktionen notwendige Anzahl an Städten verringert, ist eine stärkere Hierarchisierung der Städtesysteme zu erwarten. Für die Alpen hat das zwei Auswirkungen:

- Auf europäischer Ebene ist zu befürchten, dass sich Innovationsfähigkeit und Wertschöpfungsstärke in Zukunft noch stärker ausserhalb der Alpen konzentrieren und die Alpenregionen auf den Nachvollzug ausseralpiner Prozesse verwiesen werden.
- Auf der Alpen-Ebene besteht die Gefahr, dass die bestehenden kleinteiligen Stadtstrukturen allenfalls museal bestehen bleiben, so dass die Städte nicht dauerhaft ihre urbane Infrastruktur und damit ihre Urbanität erhalten können, um Stadtfunktionen für sich und ihr Umland in angemessenem Umfang erfüllen zu können.

Das Fehlen grosser Zentren in den Alpen erweist sich in dieser Situation für die Alpen zunächst als Nachteil. Die natürliche Beschränkung der Einzugsgebiete und unterschiedliche regional- bzw. länderspezifische Interessen lassen keine entscheidende Vergrösserung zu. Längerfristig kann das ein Vorteil sein, denn damit sind die grossen Alpenstädte gezwungen, nach Alternativen zu suchen, die es erlauben, trotz geringerer Grösse eine aktive und innovative Rolle im europäischen Städtesystem zu spielen. Die gezielte Förderung einer sparsam mit der Fläche umgehenden Urbanisierung innerhalb der Alpen und eine begrenzte Bedeutungssteigerung der Alpenagglomerationen auf europäischer Ebene erscheinen daher notwendig. Diese Aufwertung kann aber nur dann den Nachhaltigkeitszielen gerecht werden, wenn sie die Hierarchiebildung im Alpenraum nicht wesentlich verstärkt und wenn für eine Reihe alpenspezifischer Probleme (z.B. im Bereich von Mobilität und Verkehr) wegweisende Lösungen entwickelt werden (lokale Umsetzung der Alpenkonvention, local agenda 21 etc.).

Hierfür spielt die Verankerung und die Kooperationsfähigkeit der lokalen Akteure untereinander eine wichtige Rolle.

Die Einbindung in internationale Netzwerke ermöglicht Städten mittlerer Grösse Bedeutungsgewinne in der nationalen Städtehierarchie, so dass sie eigene Möglichkeiten haben, regionalen Disparitäten entgegenzuwirken. Unter den Bedingungen einer dem zentralörtlichen System verpflichteten Raumordnungspolitik war das nur schwer möglich. Viele kleine Städte haben bislang aber nicht die Voraussetzungen für internationale Auftritte. Für sie erzeugt die gegenwärtige Entwicklung mehr Unsicherheiten als Vorteile. Es wächst die Abhängigkeit von regionalen Finanzausgleichen und die Gefahr, dass sie in ihrer Bedeutung übersprungen werden, weil sie nicht die erforderliche urbane Infrastruktur haben. Daraus folgt, dass in Teilbereichen die Urbanisierung der Alpen gestärkt werden muss, um die Regionen nicht nur als Wohnzonen, sondern auch als Wirtschaftsräume zu erhalten und sowohl Wertschöpfungsunterschiede als auch fruchtlose endogen/exogen-Diskussionen abzubauen.

Neubewertung des Verhältnisses zwischen Netzwerk- und Versorgungsfunktion

Aus der Bedeutungsverschiebung zwischen Versorgungs- und Netzwerkfunktion folgt, dass die Städte verstärkt als kollektive Akteure nach aussen auftreten und überregionale Aufgaben an sich ziehen oder kreieren müssen, um nicht an Bedeutung zu verlieren. Obwohl sie diese Aufgaben nur erfolgreich wahrnehmen können, wenn sie sich auf die Qualitäten der gesamten Region abstützen, besteht die Gefahr, dass die Bedeutung der Versorgungsfunktion der Städte für das Hinterland zu gering gewertet wird. Parallel zu dieser Entwicklung geraten die öffentlichen Funktionen unter einen verstärkten Legitimationsdruck und werden unter Effizienz-Gesichtspunkten in Frage gestellt. Dies betrifft vor allem die öffentlichen Dienstleistungen, für deren Standorte regionalpolitische Gründe immer weniger akzeptiert werden. Ihr Vorhandensein erwies sich bislang als stabilisierender Faktor bei krisenhaftem Verlauf anderer Branchen. Unter Nachhaltigkeitsaspekten ist es notwendig, dass nach aussen erfolgreiche Städte ihre territoriale Rückbindung weiterhin wahrnehmen und die Vorteile, die sie aus dem Vorhandensein eines landschaftlich und kulturell attraktiven Umlandes ziehen, durch die Mitvertretung dieses Umlandes im Rahmen komplementärer Stadt-Umland-Beziehungen abgelteten. Dies gilt auch für den umgekehrten Fall, wo in den periurbanen Gemeinden niedrigere Wohnsitzkosten als in den Kernstädten bestehen.

Die Städte, bei denen die Versorgungsfunktion dominiert und deren Aussenorientierung schwach ist, sind darauf angewiesen, dass ihre Funktionen für das Umland weiterhin über nationale oder europäische Ausgleichsinstrumente abgegolten werden. Wo die Bevölkerungsbasis ausreichend gross ist, lässt sich das relativ leicht durchsetzen. Wo dies nicht der Fall ist, wären Mindeststandards zu definieren, die es den Städten erlauben, auch mit geringerer regionaler Bevölkerung nicht von der europäischen Entwicklung abgekoppelt zu werden. Der Regimewechsel vom fordistischen zum postfordistischen Regulationsregime lässt verschiedene Handlungsoptionen offen. Unter Nachhaltigkeitsaspekten ist eine Ausbalancierung des Verhältnisses zwischen Netzwerk- und Versorgungsfunktionen notwendig, um lokal orientierte, zumeist wertschöpfungsschwächere Wirtschaftsaktivitäten als zukünftige Potentiale erhalten zu können.

Die Sicherung der Umweltqualitäten reicht allein nicht aus

Der Wechsel von der fordistischen zur postfordistischen Epoche ist teilweise mit einer gesellschaftlichen Neubewertung bisheriger Konfliktlinien verbunden, z.B. durch die stärkere Berücksichtigung ökologischer Anliegen und ökologischer Effizienz oder sozio-kultureller Differenzierung. Die geänderten Wertvorstellungen beeinflussen sowohl das Akkumulationsregime (über die Inwertsetzung von Umweltqualitäten) wie das Regulationsregime (über die Einforderung von Transparenz und zusätzlichen Mitsprachemöglichkeiten, z.B. durch Nichtregierungsorganisationen). Andererseits verlieren durch die wichtiger werdenden globalen Netzwerkfunktionen die lokalen Regulationsmöglichkeiten an Einfluss. Dadurch vergrössert

sich wiederum tendenziell die Möglichkeit, dass Nachhaltigkeitsgesichtspunkte ausgeblendet werden, wenn sie sich nicht unmittelbar in Wert setzen lassen. Unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten ist daher eine Perspektive notwendig, die sich nicht einseitig auf Landschaftsbild und Umweltqualität abstützt und nur darauf ihre Produktionssysteme aufbaut, sondern eine erweiterte Sicht, Unterschiede gegenüber anderen Landschaften und Wirtschaftsräumen als Stärken einer Region zu entwickeln. Eine solche Sichtweise wirkt innovationsfördernd, weil sie die Fähigkeit zu Handlungsalternativen offenhält, und sie wirkt bewahrend, weil sie sich bewusst auf regionale Bedingungen stützt, die ihre Besonderheit ausmachen.

Die neue Eigenständigkeit der Alpenstädte

Aus dem theoretischen Kontext des postfordistischen Regimewechsels ist abzuleiten, dass das neue Akkumulations- und das Regulationsregime bestimmten Alpenstädten Vorteile verschaffen kann. Diese Vorteile resultieren aus der sinkenden Bedeutung der traditionellen Massengüterindustrien, für die der Alpenraum seit längerer Zeit Standortnachteile hatte, wie vor allem das Beispiel Domodossola zeigt. Mit dem Bedeutungsgewinn von Freizeit, Kultur und regionalen Nischenprodukten ergeben sich prinzipiell auch für kleinere Städte Möglichkeiten, Güter und Dienstleistungen für ein überregionales Publikum anzubieten, was der Verstärkung ihrer Netzwerkfunktion entspricht. Aus dem postfordistischen Akkumulationsregime ergibt sich gleichzeitig aber auch, dass sich die Vorteile für die bestehenden Metropolregionen verstärken. Die untersuchten Urbanisations- und Strukturwandelprozesse bestätigen diese widersprüchliche Entwicklung. Für die Alpenstädte bedeutet dies, dass Gründe der Erreichbarkeit und der räumlichen Ausdehnung aufgrund der technischen Entwicklung relativ an Bedeutung verloren haben; auch ein Stahlwerk ist aus diesen Gründen in den Alpentälern kaum ein Hindernis. Dagegen ist die Bedeutung eines urbanen Umfeldes für den Erhalt einer regional verankerten Bevölkerung gestiegen. Somit werden für die weitere Entwicklung zunehmend Faktoren entscheidend, für die die Städte entweder selber Verantwortung tragen oder für die die Antizipation von Trends entscheidend ist (so dass eine richtige Einschätzung oftmals vom Zufall abhängt). Der postfordistische Regimewechsel bedeutet, dass die Städte weniger durch ihre Position in der Städtehierarchie in ihrer Entwicklung bestimmt werden. Er bedeutet aber auch, dass sie weniger als bisher auf ausgleichende Hilfen durch übergeordnete Institutionen hoffen können. Die Städte befinden sich somit in einer Situation einer neuen Eigenständigkeit, in der Kapazität und Kooperation ihrer lokalen Akteure verstärkt darüber entscheiden, welche Entwicklungspfade sie nehmen. Dies beinhaltet auch das Risiko des Bedeutungsverlustes.

Eine Minderung dieses Risikos könnte in einer verbesserten Zusammenarbeit der Alpenstädte untereinander bestehen. Dies betrifft zunächst die Zusammenarbeit mit den näheren Nachbarn zur gemeinsamen Nutzung vorhandener Potentiale der Region. Beispiel hierfür ist das Abbauen von Standortkonkurrenzen beim Ausbau raumwirksamer Infrastruktur und bei der Ansiedlung überregionaler Institutionen, was Aushandlungsprozesse über eine ausgeglichene Verteilung innerhalb der Region erfordert. Ein gemeinsames Vorgehen steigert die Erfolgchancen, dass die Alpenstädte bei solchen Entscheidungen überhaupt berücksichtigt werden.

Wie die Erfahrungen zeigen, sind Kooperationen im Nahbereich oft viel schwieriger umzusetzen als mit entfernteren Städten. Eine solche überregionale Kooperation zielt dabei auf den Aufbau eines wirksamen Netzes zur gegenseitigen Unterstützung bei gemeinsamen Problemen und zur erfolgreichen Interessenvertretung. Beispiel hierfür wäre ein koordiniertes Vorgehen in der europäischen Verkehrsdebatte, um weder von ungewolltem Verkehr überrollt, noch von den modernsten, relativ umweltfreundlichsten Verkehrsträgern abgekoppelt zu werden.

Executive summary

Considering that major societal processes today are initiated in cities and that urban spheres of influence continue to grow due to improved methods of overcoming distance, the functional importance of the Alps risks being reduced to that of a region with mere recreational value, due to its location in between the most important European zones of economic growth. The situation is intensified by the lack of towns or metropolitan areas of European significance in the Alpine area. However, with the transition from the Fordist to the post-Fordist era, previous locational advantages as well as disadvantages lose their importance, which means that areas which until now have been disadvantaged could – in principle - be able to improve their status at a national and international level by establishing and strengthening new production systems. Even in these areas, towns play an important role as centres of regional production systems.

Taking post-Fordist regime change into consideration, this empirical investigation seeks to identify the importance of Alpine towns for the Alps and within the European and global contexts of functional division. On the basis of these results, it is possible to sketch the prospects for development and possible courses of action, and to assess them according to criteria of sustainability. The following hypotheses are the basis of this study:

- Urbanised areas are expanding even in the Alps, and existing conurbations are extending their spheres of influence into the areas of neighbouring towns (peri-urbanisation and metropolisation).
- Under the conditions of economic structural change and the transition from Fordism to Post-Fordism, the dividing line between a possible increase or decrease in significance is becoming more permeable even for smaller towns.
- The Alpine border is becoming increasingly a functional element of peri-Alpine metropolitan areas and is turning into a distinct residence and leisure region.
- The urbanisation processes and economic structural changes in Alpine towns are subject to the same conditions as the development of non-Alpine towns. The specifically Alpine quality of towns in the Alps emerges as a result of trajectories strongly influenced by topographical and historical elements.
- It is assumed that towns always have a double function, and that in the Alps as well, the proportion of local/regional supply function and European/global network function is shifting in favour of the latter.

The concrete steps first consist in capturing the quality and extent of urbanisation in the Alps based on demographic census data and the commuter relations between Alpine municipalities, as well as their relation to peri-Alpine areas. As a result of this first step, 189 *functional urban areas* can be identified as basic units. Such units comprise an urban centre and peri-urban municipalities. These functional urban areas are then classified into *urbanisation types*, in order to distinguish between urbanisation processes in the Alps (or within the Alpine border) and decentralised urbanisation in sparsely populated Alpine regions. The economic structure of the urban areas is then investigated, resulting in the definition of *structural types*. This is achieved on the basis of industrial censuses, by means of location quotients. In a synthesis of urbanisation and structural types, *urban development types* are defined. These development types reflect the range of urbanisation processes and economic structural change in the Alps and present a basis for sketching possible development trajectories. The theoretical groundwork for the distinctions and categorisations is presented in more detail in chapters 2, 3 and 4.

1. Distinctive features of Alpine urbanisation processes

The rate of settlement expansion and development of towns in the Alps lags behind similar processes in non-Alpine areas. Particularly during the phase of urban expansion triggered off by the period of industrialisation in the 19th century only certain regions of the Alps were affected. Urban development in the Alps does not occur to the same extent as elsewhere and the processes of suburbanisation, which may be observed in non-Alpine areas, can only partially be found in the Alps. However, since the 1980s, the most recent urban trend – *peri-urbanisation*, resulting in blurred boundaries between urban and rural areas – is increasing in the Alps as well. Due to changes in the economic structure of agriculture and industry, the number of commuter municipalities is growing. Thus it is possible to demarcate functional urban areas in the Alps according to commuter flow patterns. 59% of the Alpine population and 66% of non-agricultural jobs are located in these functional urban areas which account for 26% of the total Alpine area. The similarities and differences between these areas and non-Alpine areas can be characterised as follows:

The most visible *difference* between Alpine and non-Alpine settlement structures is the large number of small towns and only a few medium-sized towns in the Alps with extensive spheres of influence, with a low residential base and irregular residential distribution due to the topographical situation. The territorial and supply function of these towns is of greater importance for their surrounding areas than is the case for towns of comparable size in non-Alpine areas. There are no metropolitan areas of European significance in the Alps and large regional capitals with appropriate control capacities are lacking. The topography (relief and lack of space) has a negative influence on accessibility, market size and land use, and increases the exposure to natural hazards. On the other hand, the barrier function of topography guaranteed the relative protection and stability of local industries, services and markets until the end of the 1980s. These advantages have been partially lost due to the breakdown of traditional industries and the tourism sector, which has emerged as an economic alternative in the meantime, may also disappear again. As a result, the differences between Alpine and non-Alpine towns are relative. Scenic attractions are not defined as a feature typical of the Alps alone, since non-Alpine areas also boast attractive scenic features. The greatest contextual difference between Alpine and non-Alpine towns (*Alpine specificity*) therefore lies in delayed urbanisation and the consequences thereof. The consequences refer to the differing local conditions (technical, economic and social conditions) which have led to a different process of urbanisation in the Alps today and to individual development paths for Alpine towns.

Various processes in the Alps occur with a certain *delay* and in a weaker form. Industrialisation, which triggered rapid urban expansion in Europe, was first only short-lived in the Alps, and it was only near the end of the Fordist phase that it gained in importance again. The Alps lack a dominant urban centre of European significance. The currently increasing significance of non-Alpine agglomerations of the level of Nice or Graz is not yet clearly visible in most Alpine agglomerations (among them Innsbruck, Trento, Grenoble). Even though Alpine towns usually offer services typical of much larger non-Alpine towns and population alone does not reflect a town's significance, these towns are nevertheless at a disadvantage because their low residential base prevents or limits the creation of the urban socio-cultural environment which makes a conurbation attractive.

In relation to settlement and structural processes, Alpine towns are, however, comparable to non-Alpine towns and display *similarities*: in the Alps as well, population growth in urban areas is caused by the growth of peri-urban municipalities and smaller urban areas are integrated into larger conurbations (metropolisation). Since Alpine and non-Alpine towns show the same development processes, no "Alpine town" per se exists. Based on urbanisation processes, we can distinguish the following four urbanisation types for the Alps:

- Functional urban areas of the Alpine border which are part of metropolitan areas of European significance such as Munich, Milan, or Vienna.

- Functional urban areas of the Alpine border or within the Alps that are part of agglomerations such as Grenoble, Innsbruck, Salzburg or Ljubljana.
- Functional urban areas of the Alpine border or within the Alps that are part of urban regions of regional significance, such as the towns of Upper Styria (A), Vorarlberg (A), the Italian Riviera or the French Rhone valley.
- Individual functional urban areas such as Draguignan (F), Gap (F), Lienz (A) or Sion (CH).

With respect to their economic structure, Alpine towns are undergoing the same processes of structural change apparent throughout Europe with persistence of weak value-added industries in the periphery and a concentration of highly specialised services in non-Alpine metropolitan areas. The tendency towards a stronger outward orientation, along with an extension of their spheres of influence (in relation to labour and product markets) can be observed in sparsely populated areas both inside and outside the Alps. However, the activities in which such specialisation takes place differ in part. The (few) international Alpine tourist resorts exist as such only in the Alps; but the principle of attracting international customers by offering leisure facilities and cultural events can be found likewise in towns outside the Alps.

2. Internally and externally driven disintegration of urban systems in the Alps

The hierarchical relationships in the urban system at the regional level, which until now were influenced by central place planning concepts, are slowly being replaced by the integration into conurbations and by supraregional network relations. From *outside*, Alpine towns are subject to being incorporated into the sphere of influence of peri-Alpine conurbations. With about 18 million inhabitants, the population in these conurbations is higher than the total population of the Alps, which amounts to 11.6 to 14.1 million (depending on the method of delimitation). Amongst the regions that are expanding their sphere of influence into the Alpine border area due to population and labour market growth, are the three most dynamic areas in Europe: the Lombardy region, Greater Munich and the Côte d'Azur region. The size and growth of these conurbations, which has gone hand in hand with an improvement of their traffic infrastructure, accelerates the large-scale division of working and residential areas and leads also to the spatial expansion of recreation areas into the Alps. For immigrants looking for quality of life and close proximity to conurbation centres, the towns of the Alpine border regions become attractive. Consequently, the standing of these peri-Alpine metropolitan areas and agglomerations in international urban competition has improved. For the Alps as a macro-region, however, this division of functions generally leads to a loss of attractiveness and control capacity, as well as to fragmentation into *different* European metropolitan areas and agglomerations.

From inside, the dissolution of existing hierarchical relationships takes place as a result of the intensified outward orientation of the economy and politics of Alpine towns. Thus their *network function* becomes more important than their *supply function*. The reasons for this are:

- Loss of importance of industries based on local raw material. These industries previously gave the towns a stable function. This development is visible in the decline of extractive industries (incl. quarrying), energy industries and construction.
- Existing lead industries are strengthening their European and global orientation. The increasing specialisation of manufacturing industries and the increasing percentage of overseas tourists in the tourist-oriented municipalities are proof of this.
- Locations of traditional industries are particularly affected by the collapse of their lead industries. When old lead industries disappear, the new industries are generally more

specialised.

- In reaction to changes in industrial activity, urban centres strengthen their outward orientation. Consequently, the expenditures of regional offices for urban marketing, enterprise promotion and lobbying are growing.

The shift in significance towards a stronger network function is taking place predominantly through the centres of functional urban areas, often in connection with a new orientation owing to economic structural changes or market expansion of lead industries. In the process, those agents, industries and institutions that actively represent and promote the town are gaining in importance. At the same time, functional urban areas in the Alps are expanding resulting in partial overlap of urban regions. As a consequence, urban regions that have no clear dominant center emerge, such as the "città diffusa" of the Ticino.

3. The function of Alpine towns today

Metropolisation and peri-Alpine orientation of Alpine border areas

Often, after a phase of economic restructuring, smaller urban areas in densely populated regions are absorbed at the functional level into the zone of influence of expanding conurbations. This process is known as *metropolisation*. Small towns evolve from in-commuter municipalities to in/out-commuter municipalities with commuter movements over large distances, whereby so-called commuter chains are formed. The majority of the metropolitan areas are found within the Alpine border. The towns of the Alpine border regions, together with their Alpine hinterland, are thus becoming part of diverse peri-Alpine conurbations which are part of the European hierarchy of cities. They take over some of the functions of peri-Alpine conurbations, mainly in the field of residence and recreation, and thus enhance the attractiveness of these conurbations.

At the same time, the Alpine area is characterised by decentralised urbanisation: in the inner Alps, the focus is on the tourism industry; in the border regions of the Alps, urbanisation relies more on an industrial structure or on industry combined with tourism. Independent of their economic orientation and development, these areas also fulfil territorial and supply functions that are currently not endangered. Smaller urban areas on the Alpine border have an intermediate position: in the medium term, they may develop into independent agglomerations of national significance or they may be incorporated into the sphere of influence of a neighbouring metropolitan area.

Economic change and intensification of network function

The economic structure of Alpine towns can be differentiated as follows:

- At the close of the Fordist phase, the level of industrialisation in the Alps is stronger than generally acknowledged. While employment in the industrial sector is decreasing everywhere, Alpine areas were not affected as much as peri-Alpine areas. Although the number of industrial urban areas has hardly changed, two different trajectories can be identified: some of the functional urban areas are in the midst of a process of de-industrialisation. Here the relative importance of the industrial sector is intensified by the prevailing monostructure. Other urban areas have maintained or even developed their industrial focus. Their industrial significance has increased although employment opportunities in the secondary sector have decreased in favour of upstream and downstream services.
- *Tourism-oriented towns or functional urban areas* are few and small. The greater part of Alpine tourism is to be found in municipalities with less than 10,000 inhabitants. Tourism-oriented functional urban areas are situated either in the inner Alpine region as specialised resorts, or in Alpine border areas at a short distance from larger peri-Alpine centres.

On the Alpine border, different land use demands overlap: a good number of the small functional urban areas, many of which are situated on a lake, focus on tourism activities, but at the same time also host manufacturing industries and fulfil a residential function for peri-Alpine conurbations.

- *Commercial services* remain concentrated in non-Alpine metropolitan areas. Alpine agglomerations may develop slightly in this regard but at the same time, they uphold their control functions in the administrative and public fields. Smaller urban areas are largely excluded from this specialisation, although also here a steady increase from a low initial level of jobs in these fields may be observed.
- On the one hand, *administrative/public tasks* – a good indicator of the importance of the supply function of an urban area – are concentrated to a large extent in urban areas of regional capitals that provide highly centralised facilities (universities, hospitals, administrative functions) for a larger region. On the other hand, there is a lower level of public services in smaller functional urban areas without extensive peri-urban belts. These smaller functional urban areas can be found throughout the Alps. Between 1980 and 1990, they underwent a considerable number of structural changes, resulting either in a strengthened or weakened specialisation in the public sector. Public services are thus proving to be a buffer system, increasing or decreasing in significance in relation to other industries.

If we consider the changing economic structure, the changing distribution of structural types and the specific case studies, it becomes clear that Alpine towns are integrated in the international division of labour and join in the concomitant changes. This implies that the production systems of Alpine towns are also undergoing specialisation, resulting in an increased outward orientation towards external markets and thus an increased network function. At the same time, they have a social and political responsibility to maintain their supply function and to offer public, cultural and retailing services to their surrounding areas. In principle, the dual functionality of regional supply and outward orientation remains. What has changed is the proportion of the two functions, with a shift towards the network function. Consequently, small and medium-sized Alpine towns are also being pushed to develop a stronger outward orientation. The type and form of services in the urban centre depends on consumer expectations and patterns, leading to a general shift from retailing to information exchange possibilities, further education, as well as participation in cultural trends. The more a town is able to fulfil these tasks, the higher its attractiveness for new residents and visitors. By the same token, a town is better able to fulfil its regional supply function if its outward orientation is successful.

4. Urban development types: a reflection of disintegration trends and new co-operation opportunities

A final categorisation according to *urban development types* must reflect the most important functional differences in order to allow for conclusions about different perspectives and opportunities for development. Based on the theoretical discussions and the results of empirical investigations, the decisive functional differences between Alpine towns are perceived according to

- whether they are subject to metropolisation or not,
- whether they are part of peri-Alpine metropolitan areas (or agglomerations), and
- whether they have undergone any economic specialisation, and if so, of what kind.

The previously presented urbanisation and structural types offer the necessary information. Their synthesis into urban development types is subject to the following principle: For the functional urban areas of metropolitan areas and agglomerations, the urbanisation type is

decisive, as a differentiation according to economic structure would provide little additional information. Urban regions and individual functional urban areas, on the other hand, are distinguished according to their economic structure, because specialisation is more significant in these smaller units. The functional urban areas in the Alps can thus be allocated to six urban development types:

Peri-Alpine metropolitan areas or agglomerations: The majority of functional urban areas in the Alpine border are part of peri-Alpine conurbations or are about to be integrated (metropolisation). These functional urban areas are becoming part of an expansion of urban areas based on a spatial division of functions. As they offer recreational and residential qualities, they help to mitigate problems of conurbations, e.g. lack of land for residential areas. In some cases, their special economic activities enhance the international importance of these conurbations. On this basis, a further increase in employment opportunities is also made possible. On the other hand, the centres of these functional urban areas are still central places for their hinterland and thus have a hinge function between the rural area and the metropolitan area/agglomeration. Hence, the incorporation of parts of the Alpine border into peri-Alpine conurbations implies an indirect incorporation into the networks of those metropolitan areas, even if at a lower order in the intra-metropolitan functional hierarchy. This urban development type is only defined according to the urbanisation type and not according to the structural type, as metropolitan areas display a number of economic specialisations. Categorisation according to structural type would thus not be pertinent. Moreover, in accordance with the research hypotheses, the question of peri-Alpine orientation is of prime importance.

Alpine agglomerations: Here too, the classification follows the urbanisation type. The centres of these agglomerations are regional capitals that are at the second level in the national urban system hierarchy. They are also control centres of larger territorial units. Further, they rank at an intermediate level in the European urban system and are thus incorporated into international networks. Due to the efforts taken by these regional capitals to improve their international status, there is a danger that their supply function for their surrounding areas will not be given the acknowledgement it deserves. The significance of this type is determined by the fact that Alpine agglomerations are responsible for development prospects for the Alps as they are high-order political and economic control centres.

Industrial urban regions or industrial functional urban areas: This urban development type is classified according to economic structure, as the industrial focus of the urban area is important in more than one way: In the Alps, industrial activity as it is known today took off rather late and has only drawn attention to itself now that industrial activity in Europe is generally declining. It is particularly acclaimed for its ability to adapt and for this reason sometimes appreciated as a model for endogenous regional development. Several studies in regional research ascribe the persistence of these industries to local factors such as the network of relations between the local agents. These regionally embedded production systems are often highly specialised and incorporated into global networks. Thus, in contrast to urban areas in spheres of influence of conurbations, the division of functions refers less to land use than to the division of functions within a global production system (e.g. as suppliers for the automotive industry).

Urban regions with a predominant tourist or non-tourist service sector: Within the national urban system, this development type is comparable in size and status to the *industrial urban regions or industrial functional urban areas*. What is missing is the dominance of the manufacturing industry. This development type does not refer to the many small tourist towns typical for the Alps, but rather to heterogeneous urban areas on the border of the Alps. The level of international orientation differs greatly. The outward focus of Lugano, for example, with its role as a financial centre as well as its functions related to the Swiss-Italian frontier, is very high. Due to the multi-centred character of the urban area, here too, the picture of a hierar-

chically dominant central place is no longer applicable.

Alpine resorts: The criteria to define this development type were selected in order to characterise only those towns and functional urban areas that clearly specialise on international tourism, and thus participate in the global market. Tourism is per definition outward orientated. Towns and municipalities with a dominating resort function are highly integrated into international networks even though they do not figure in administrative central place hierarchies.

Alpine towns with a predominant supply function: This development type is constituted by individual functional urban areas with either a clear overrepresentation of public services, slight overrepresentation of public and tourist services, or no specialisation at all. Normally they are centres of sparsely populated regions with only a small belt of periurban municipalities. Some of the centres in this development type correspond best with those central places which have more of a supply function for their surroundings than a network function through which they have global connections. Other examples of this development type are in the midst of structural change, losing their previous core activities. They do not, or do not yet display signs of new specialisations. These urban areas are not comparable to the Alpine resort type, because their international influence is minor. Moreover, they are more strongly incorporated into the administrative structures of the nation-state and fill the functional gaps between conurbations. Due to this territorial function, the present and future significance of these towns is particularly dependent on the status and the functions attributed to them on the national level.

Urban development types form the basis for a new regionalisation of the Alps which focuses on towns, taking into account the shift of the relation between central place functions and global network functions, and necessitating new forms of cooperation in the Alps, with active towns as their agents.

5. Development paths for Alpine towns

Alpine urban structure, based on a great number of smaller towns, has not changed much in the last decades. This may be explained by the following factors:

- Alpine towns and settlements had a decentralised structure for many centuries, due to Alpine topography;
- there was a political will to defend a lean urban hierarchical structure;
- Alpine towns gained new functions, particularly in the field of tourism;
- in some cases, there was demographic stability due to influx of people from the hinterland.

Consequently, the existing decentralised urban system reflected economic and political needs to a large extent. It may be assumed that this system will not be radically questioned in the future. However, this depends on the future degree of urbanity and functions of the urban centres.

There is no indication that the above-described processes of metropolisation and the intensification of international network relations will slow down in the foreseeable future. Thus urban centres are moving away from their role as territorial authorities and towards becoming collective, entrepreneurially active agents. As the outward orientation of these urban centres is based on the potential and attractiveness of the whole Alpine area, the social and normative expectation is that they will continue to fulfil their responsibilities towards their hinterland. Consequently, urban centres should take on the dual responsibility of outward orientation and local-based activity in their own interest and in the interest of their hinterland. Development concepts should therefore be redefined accordingly. What this development means for the individual urban development types is listed as follows:

- The integration into *peri-Alpine conurbations* involves a functional shift and a partial concession of previous functions and specialisations. An interruption of this process seems only viable in the case of a (hardly desirable) economic crisis in the conurbation in question. Thus, the prospects for incorporated towns and municipalities depends on the degree to which they are able to use population growth to create their own urban identity. For this, they need to counteract one-sided out-migration to the dominant centre and improve their own standing as labour centres.
- Most functional urban areas do not have the prerequisites for supraregional specialisation in commercial services as the most specialised economic branches are generally bound by customer proximity requirements to the fastest growing regions (i.e. densely populated regions) or depend on a metropolitan, creative environment. Such conditions occur mostly in *alpine agglomerations*. However, many non-Alpine metropolitan areas are better endowed and there is at present no demand to expand the number of high-order centres. This lack of high-order significance has the advantage of presenting a potential for innovation that has not been given any attention so far. If Alpine urban areas seek to take on a more active role within the European urban system, they must be able to preserve these qualities and remain innovative with regard to urban milieu and infrastructure.
- Even if smaller functional urban areas are not evolving into centres of commercial activity, they are still experiencing growth in this area. These services are important not just because they are part of a regional value-added chain, but also because they need not be procured from outside as they are present in the region, and thus represent a potential for innovation in themselves. As important commercial services (e.g. financial services) are and remain in metropolitan areas, only local services which are highly specialised and specifically tailored to the needs of regional industries present opportunities for smaller functional urban areas. In this respect, the *industrial urban regions or industrial functional urban areas* are thus both a burden and an opportunity: the burden consists of the ongoing process of de-industrialisation but potentials arise if these urban areas are able to develop and to establish their dominant industrial activity as a lead industry and encourage inter-industry linkages, thereby extending regional value-added chains. The consequences are increased value of the regional training and education centres and the diversification of the tertiary sector.
- The problems of the *urban regions with a predominant tourist or non-tourist service sector* are in part comparable to the *industrial urban regions or industrial functional urban areas* and to the Alpine parts of the *peri-Alpine metropolitan areas or agglomerations*, i.e. they are confronted with the problem of holding their ground as self-acting regions against larger neighbours, or they are subject to increased residential pressure. This type differs from *industrial urban regions or industrial functional urban areas* in that its economic structure and infrastructure are more strongly focused on residential and recreational functions. What is decisive for the future development of this type is the capacity of these regions to develop their own profile, the degree to which they can mitigate problems of mobility and land use competition and the degree to which the supply function for the rural hinterland can be ascertained.
- *Alpine tourist resorts* need to spend much of their capacity observing international markets and adapting settlement and accommodation structures to the changing demands of the tourist industry. There is a risk in perceiving and interpreting trends in that mistakes and false investment can endanger investment ability and obstruct alternative action. In case of success, the new infrastructure is also available to the residents of the town and the surrounding area, and local non-tourism industries and agriculture can be included into the value-added chain. However, the ever wider field of tourist source countries and the shorter durations of stay increase the need for efficient traffic infrastructure (expansion of street and railway networks, airport extensions). The same is true for construction and accommodation standards. Long-term problems could emerge in the loss or banali-

sation of former local qualities.

- *Alpine towns with predominant supply function* generally have little or no economic specialisation as a result of their traditional administrative function, or of de-industrialisation. Many of these towns are beginning to offer tourist activities or plan to do so. As these areas do not have the same image as tourist resorts, they will only be successful if they pursue new, specifically regional ways of attracting tourists. Public services remain important for crisis situations and help uphold the status of the centre. The future development of these centres will thus also be an indication of the extent to which the national policy of regional cohesion is effective.

As a result, Alpine functional urban areas are faced with two partially contradictory objectives. Alpine regional capitals need to increase their influence within the European urban system; the problem is to do that without endangering the smaller and medium-sized towns and functional urban areas. The latter need to provide for the stability of their current status by working against the centralisation of functions, or by redesigning their own functions.

6. The future role of Alpine towns from the perspective of sustainable development

With a view of the entire Alpine arc, and considering the claim for a development that avoids disparities, the analysed processes can be evaluated according to three main aspects:

Steepening of the urban hierarchy: the integration of smaller functional urban areas into larger conurbations, mainly at the Alpine border, transforms the traditional functions of the centres concerned. On the one hand, they profit from this development by gaining a population with a high purchasing power, combined with a low potential for social conflict and facilitating the creation of new employment opportunities in the third sector. On the other hand, this reorientation implies a loss in status as urban centres, as the integration entails a centralisation of functions in the regional capital. Moreover, the adaptation to the residential function causes the levelling of present urban particularities, causing the disappearance of properties that cannot be used directly for the new functions. This diminishes the long-term potential of these towns and renders alternative development difficult.

Disintegration of the Alpine region and integration into various European metropolitan areas: the fastest-growing sections of the Alpine border are incorporated into various peri-Alpine economic areas. As a result, the most dynamic parts of the Alps are segregated from a common interest base. The position of the remaining Alpine regions is thus doubly weakened. Not only do they lose their economically stronger partners and are reduced to a lower value-added function as nature and recreation area for extra-Alpine regions. Since with their integration, the towns of the Alpine border also enhance the competitiveness of the peri-Alpine metropolitan areas, the economic and political divide between peri-Alpine conurbations and the remaining Alpine regions is enlarged, which becomes evident in conflicts of interest such as the issue of trans-Alpine traffic.

Metropolisation and peri-Alpine orientation of the Alpine border: these processes reflect the logic of increased economic efficiency through a more consistent division of functions in land utilisation. This logic is based on a high and increasing level of mobility as well as their low cost, and is only valid under these conditions. There is no telling to what extent the subsequent costs of a high level of mobility can be sustained, or accepted as sustainable, in the future. Thus, the outlined development path contradicts the principles of sustainable development due to its basic prerequisites. Additionally, it is not clear how the regional (social as well as ecological) disparities caused by functional disintegration can be regulated. The described development weakens the entire Alpine arc, as areas are left over which cannot be

integrated into supraregional networks to the same extent, because they profit neither from a tourist or industrial specialisation nor from proximity to any conurbations. This results in a loss of regional diversity and freedom to decide. The outlined development path thus contradicts criteria of sustainability also with regard to possible effects on regional cohesion.

7. Possible courses of action

The functional urban areas classified according to urbanisation development types draw attention to a new regional recomposition of the Alps which is initiated by the towns. Particularly the towns in the inner Alpine area are called upon to find new ways of cooperation, especially international cooperation, if they are to stand up for common interests in the Alps. It is to be assumed that the peri-Alpine orientation of urban areas on the Alpine border and the global network relationships with labour division character cannot be reversed, nor can they be slowed down by appealing to cultural identity or moral criteria. The predominant development trend could be changed if both political and functional arguments (from both a European and a regional point of view) supported a new development direction, so that regional economic circuits would become more significant also for high value-added products and services. This would be the case for instance if traffic were limited. As long as this is not the case, it is necessary to have a wide range of alternatives for action. In order to achieve this, the following four points are important:

- Acceptance of the fundamental importance of urbanisation in the Alps for the stabilisation of sparsely populated regions instead of large-scale functional division aiming at commercialising rural traditions, with a concentration of attractive services outside and less attractive activities inside the Alps;
- Maintaining regional cohesion between Alpine border areas and the inner-Alpine areas with the help of strong regional capitals and urban centres;
- Re-evaluation and balancing of the proportion between network and supply function, including the appreciation of the importance of the latter function;
- Preservation of environmental qualities as a serious means of upgrading regional particularities, based on endogenous incentives, and without reducing these qualities exclusively to their function as a locational factor.

Strengthening towns in the Alps

Under the circumstances given, a purposeful strengthening of existing towns and urban systems in the Alps is sensible, also with a view to sustainability. This may seem contradictory at first, since it also entails a strengthening of the structures of global labour division, and thus a reinforcement of the divide between different levels of added value. However, if we strive for sustainability in all its three aspects (ecology, society, economy) and for the entire Alpine area, then we need a multifunctional economic structure and a relatively balanced land use at a regional level. A strengthening of towns thus entails both the maintenance of urban perspectives for small and medium-sized towns and the attempt not to let the Alps as innovative potential detach themselves from the extra-Alpine area. Stable towns may facilitate a reinforcement of existing regional value-added chains and production systems. A stronger urbanisation of the Alps thus seems to be the only possibility for countering a further polarisation and steepening of the hierarchy within the Alpine arc.

A certain contradiction, which can not be eradicated in this context, is found in the fact that large as well as small towns in the Alps have partly divergent interests. Moreover, the strengthening of regional capitals, which is necessary from a European point of view, can lead to a weakening of the smaller towns. As a conscious enforcement of urbanisation calls for the support by national and European institutions, there is in principle also a possibility to

accommodate conflicting interests. Another reservation is to be made in that not every kind of urban growth complies with criteria of sustainability. This reservation mainly concerns staged urbanity ("inszenierte Urbanität") and the attempt at excessive image-building by "branding", which can be fatal particularly for small towns which do not have the financial means to react to short-term changes in trends.

Preservation of regional cohesion among the Alpine regions

With the transition to a post-Fordist accumulation regime, the pro-active role of towns has been enhanced in that they were made directly responsible for regional strengths and weaknesses. At the same time, a tendency towards a more pronounced hierarchy in urban systems is to be expected as the number of towns "necessary" to keep up control and distribution functions is reduced. The consequences for the Alps are as follows:

- At the European level, there is a danger that innovative capacities and value-added strengths will be concentrated even more in non-Alpine areas. Alpine regions will be left to react to processes occurring elsewhere.
- At the Alpine level, there is a risk that the decentralised nature of the urban system will become outdated, and that towns will not be able to sustain the degree of urban infrastructure and hence of urbanity needed to fulfil adequately urban functions for their inhabitants and for their hinterland.

In this situation, the lack of large centres in the Alps appears to be disadvantageous at first sight. The natural limitations on the size of their spheres of influence as well as the different regional and national interests do not allow for extensive urban growth. In the long term, however, these limitations may prove to be advantageous, as they force the larger Alpine towns to seek alternative measures to allow for an active and innovative role in the European urban system without depending on size. The specific promotion of compact urbanisation in the Alps and a controlled increase in significance of Alpine urban areas at an European level thus appear to be necessary. However, the upgrading of Alpine urban areas can only be sustainable if the urban hierarchy in the Alps is not increased, and if innovative solutions are found (local adaptation of the Alpine Convention, Agenda 21, etc.) for a series of specifically Alpine problems (e.g. mobility and traffic). An important prerequisite for this is the embedding and the ability to cooperate among the local agents.

Medium-sized towns gain in status within the national urban hierarchy if they are incorporated into international networks, thus improving their opportunities for coping with regional disparities. Under the Fordist conditions of a regional planning policy dedicated to a system of central places, this would hardly have been possible. Many of the smaller towns, however, do not or not yet fulfil the requirements for international debuts. For these towns, the current situation holds more uncertainties than advantages. They not only risk becoming dependent on regional financial compensation, but, due to a lack of urban infrastructure, their significance may also be missed. Consequently, there is a need to promote urbanisation in the Alps in some areas in order to maintain the Alpine region not only as a landscape and habitat reservoir, but also as economic space, as well as to avoid disparities in added value creation, and to provide alternatives to futile discussions on endogenous potentials and exogenous impacts.

Re-evaluation of network versus supply function

The functional shift from a dominating supply function to a more pronounced network function indicates on the one hand that urban areas are increasingly presenting themselves as collective agents to the outside world, and on the other hand that they need to attract or create supraregional activities and responsibilities in order to maintain their level of significance. Although they can only fulfil these tasks successfully by drawing on the qualities of the whole

region, there is a danger of overlooking the importance of their supply function for their hinterland. At the same time, the legitimacy of municipal functions is increasingly questioned, particularly with respect to efficiency. This discussion mostly affects public services, where regional political motivations are increasingly refused when deciding on their location. During critical periods in other sectors, however, public services prove a useful buffer. If sustainable development is being aspired, it is important that successful outward-oriented towns continue to service their hinterland. The advantages that these urban areas draw from the natural and cultural attractiveness of their surroundings should be reciprocated within the framework of complementary urban-rural relations. This principle is also valid in the reverse case where peri-urban municipalities have lower residential costs than urban centres.

Towns with a dominant supply function and low outward-orientation depend on national and European financial compensation instruments to reciprocate their functions for the hinterland. Where the population base is large enough, this can be effected easily enough. For those towns with a low regional population base, minimal standards should be defined in order to ensure that they are not excluded from the general European development. The transition from a Fordist to a post-Fordist regulation-regime offers various courses of action. With regard to sustainable development, it will be necessary to balance the network and supply functions if local industries, which also often have lower value-added economic activities, are to be sustained as future potential.

Safeguarding environmental qualities alone is not enough

The transition from the Fordist to the post-Fordist phase is partly linked to a social re-evaluation of former fields of conflict, as ecological sensitivity, ecological efficiency and socio-cultural differentiation are increasingly acknowledged. The new values influence both the accumulation regimes (valorisation of environmental qualities) and the regulatory regimes (through the demand for transparency and additional platforms of representation, e.g. non-governmental organisations). At the same time, local regulatory mechanisms are losing their influence due to the growing importance of the global network function. There is thus a risk that the new calls for sustainability will be simply ignored if they cannot be immediately valorised. Hence it is essential to have a new approach which is not biased towards landscape and environmental qualities as the sole base of production systems, but which seeks instead to enhance the strengths of a region in terms of its differences in comparison to other landscapes and economic regions. Such a perspective promotes innovation because it is open to different fields of action, and it has a preserving effect because it consciously concentrates on distinctive regional conditions.

The new autonomy of Alpine towns

The theoretical context of the post-Fordist change of regime indicates that the new accumulation and regulatory regime can benefit some Alpine towns. These advantages result from the diminishing significance of traditional mass commodity industries, for which the Alps have long had locational disadvantages, as is exemplified by Domodossola. The increasing significance of leisure, culture, and regional niche products offers the opportunity, even for smaller towns, to offer commodities and services to a supraregional audience, which amounts to a strengthening of the network function.

On the other hand, the post-Fordist accumulation regime also entails increased advantages for existing metropolitan areas. The investigated processes of urbanisation and structural change confirm this contradictory development. For Alpine towns, this means that arguments of accessibility and spatial dimensions have partially lost their validity due to technical developments; thus also steel industries could be located in an Alpine valley. The importance of an urban surrounding to preserve their regionally embedded residential base, however, has

increased. Thus, the factors decisive for further development are increasingly those for which towns themselves are responsible, or for which the anticipation of trends is crucial (a correct assessment often being a matter of coincidence).

The Post-Fordist regime change means that the development of towns is determined less by their traditional position in the urban hierarchy. It also means, however, that they cannot count so much on fiscal redistribution by higher-order institutions anymore. Towns are thus experiencing a new autonomy, a situation in which the capacity and cooperation among local agents are increasingly decisive of development paths. This also entails the risk of a loss of importance. This risk could be mitigated by better cooperation among Alpine towns. On the one hand, this concerns collaboration with close neighbours, with a view to a common utilisation of regional potentials, which would thereby be stabilised and enhanced. An example would be a negotiated distribution of important locations within a region which would diminish competition in the assignment of locations for central institutions. A shared strategy heightens the prospects of success, e.g. also in comparison to peri-Alpine regions. Experience shows that this cooperation is sometimes more difficult to realize than cooperation with other Alpine regions. On the other hand, at a superregional level, close-knit cooperation will build an effective network for mutual support for common problems, and for successful outward lobbying. This would, for instance, be the case in a common action with regard to the European traffic debate, in which the Alpine regions neither want to be run over by unwanted traffic, nor be excluded from access to the most modern and most environmentally friendly transport modes.

Literaturverzeichnis

- ADAM, B./KUCCHARZEWSKI, I. (1997): Räumliche Arbeitsteilung in Großstadregionen – aber wie und wie weit? RuR, 6.1997: 460-463.
- AERNI, K./EGLI, H.-R. (1991): Zusammenhänge zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Schweiz seit dem Mittelalter. *Geographica Helvetica* Jg. 46: Nr. 2: 71-78.
- AGLIETTA, M. (1976): *Régulation et crises du capitalisme. L'expérience des Etats-Unis.* Paris.
- ALEXANDER, H. (1992): *Geschichte der Tiroler Industrie.* Innsbruck.
- ALPENSTÄDTE INFO (1997): Lebensqualität: Sondrio Spitzenreiter unter den italienischen Provinzen. Eine Alpenstadt als Spitzenreiter der Beurteilung von "Il Sole 24 Ore". Anno 4 n. 1: 4.
- AMIN, A./ROBINS, K. (1992): Le retour des économies régionales? La géographie mythique de l'accumulation flexible. In: BENKO, G./LIPIETZ, A. (1992): 123-161.
- AMIN, A./THRIFT, N., eds. (1994): *Globalization, Institutions, and Regional Development in Europe.* Oxford.
- AMIN, A./THRIFT, N. (1995): Institutional issues for the European regions: from markets and plans to socioeconomics and powers of association. *Economy and society*, vol. 24, number 1: 41-66.
- ARL (1995): *Handwörterbuch der Raumordnung.* Hannover.
- ARL/DATAR, Hrsg. (1992): *Perspektiven einer europäischen Raumordnung/Perspectives de l'aménagement du territoire européen/Perspectives of regional development policy in Europe.* Hannover.
- ARL/VLP-ASPAN (1999): *Deutsch-Schweizerisches Handbuch der Planungsbegriffe.* Hannover.
- ARTHUR, W.B. (1989): Competing technologies, increasing returns and lock-in by historical events. *The Economic Journal* 99: 116-131.
- ARTHUR, W.B. (1990): Positive Rückkopplung in der Wirtschaft. *Spektrum der Wissenschaft*, April 1990: 122-129.
- AYDALOT, P. (1985): Le développement de la périurbanisation en France. *DISP* 80/81: 84-89.
- AYDALOT, P., Hrsg. (1986): *Milieux innovateurs en Europe.* Paris.
- BÄTZING, W. (1990): Der italienische Alpenraum – eine Analyse im Hinblick auf die internationale Alpenkonvention. *CIPRA-Kleine Schriften* 7. Vaduz.
- BÄTZING, W. (1991): *Die Alpen.* München.
- BÄTZING, W. (1994): Nachhaltige Naturnutzung im Alpenraum. Erfahrungen aus dem Agrarzeitalter als Grundlage einer nachhaltigen Alpen-Entwicklung in der Dienstleistungsgesellschaft. In: ÖSTERR. AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN: *Gefährdung und Schutz der Alpen.* Veröff. der Kommission für Humanökologie, Bd. 5, S. 15-51. Wien.
- BÄTZING, W. (1999a): Die Alpen im Spannungsfeld der europäischen Raumordnungspolitik. Anmerkung zum EUREK-Entwurf auf dem Hintergrund des aktuellen Strukturwandels im Alpenraum. *RuR* 1/99: 3-13.
- BÄTZING, W. (1999b): Der Strukturwandel der Alpen von Zentralen Orten zu Vorstädten europäischer Metropolen und die Zukunft der Alpen. In: PERLIK, M./BÄTZING, W. (1999), S. 185-199.
- BÄTZING, W./MESSERLI, P., Hrsg. (1991): *Die Alpen im Europa der neunziger Jahre.* *Geographica Bernensia* P22. Bern.
- BÄTZING, W. UND MITARBEITER (1993): Der sozio-ökonomische Strukturwandel des Alpenraumes im 20. Jahrhundert. Eine Analyse von "Entwicklungstypen" auf Gemeinde-Ebene im Kontext der europäischen Tertiarisierung. *Geographica Bernensia* P 26. Bern.
- BÄTZING, W. / WANNER, H., Hrsg. (1994): Nachhaltige Naturnutzung im Spannungsfeld zwischen komplexer Naturdynamik und gesellschaftlicher Komplexität. *Geographica Bernensia* P30. Bern.
- BÄTZING, W./MESSERLI, P./PERLIK, M. (1995): Regionale Entwicklungstypen – Analyse und Gliederung des schweizerischen Berggebietes. *Beiträge zur Regionalpolitik* Nr. 3 – Schriftenreihe des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit, Zentralstelle für regionale Wirtschaftsförderung. Bern.
- BÄTZING, W./PERLIK, M./DEKLEVA, M. (1996): Urbanization and depopulation in the Alps – an analysis of current social-economic structural changes. *Mountain Research and Development*, Vol. 16, no. 4: 335-350; abstract: www-ucpress.berkeley.edu/journals/mrd/16-4ab.html. Italienische Version: BÄTZING, W./PERLIK, M. (1998): Le Alpi tra urbanizzazione e spopolamento. In: SCARAMELLINI, G., a cura di (1998): *Montagne a confronto. Alpi e Appennini nella transizione attuale.* Temi e discorsi, collana di geografia, Vol. 8: p. 119-154. Torino.
- BÄTZING, W./PERLIK, M. (1996): Grundsätze einer nachhaltigen Entwicklung im Alpenraum. In: *Naturfreunde Internationale* (1996): *Grünbuch Alpen*, S. 9-16 (auch in engl., franz. und ital. Version).

- Wien. www.mtnforum.org/resources/library/pils96a3.htm.
- BÄTZING, W./BOLLIGER, M./ PERLIK, M. (1996): Städtische und ländliche Regionen in den Alpen. Definition und Abgrenzung mittels des OECD-Indikators "Bevölkerungsdichte" und seine methodische und inhaltliche Bewertung. Berichte zur deutschen Landeskunde, 70. Bd., Heft 2 1996: 479-502.
- BÄTZING, W./DICKHÖRNER, Y. (2001): Die Bevölkerungsentwicklung im Alpenraum 1870-1990 aus der Sicht von Längsschnittanalysen aller Alpengemeinden. RGA n° 1/01: 11-20.
- BAILLY, A.S./MAILLAT, D. (1986): Le secteur tertiaire en question. Paris.
- BAIROCH, P./BATOU, J./CHEVRE, P. (1988): La population des villes européennes de 800 à 1850: banque de données et analyse sommaire des résultats. Genève.
- BARBIER, J. (1984): Les villes: un espoir pour les régions de montagne? In: BRUGGER, E.A./FURRER, G./MESSERLI, B./MESSERLI, P. (1984), S. 1011-1020.
- BARTALETTO, F. (1992): Principi e metodi per la delimitazione delle aree metropolitane. Studi e Ricerche di Geografia XV, fasc 1: 80-100.
- BARTALETTO, F. (1996): Le aree metropolitane italiane modificate ai criteri di delimitazione e situazione in base ai dati censuari del 1991. Rivista Geografica Italiana, Annata CIII, Fasc. 2: 155-189.
- BARTALETTO, F. (1998): L'urbanizzazione nell' Alpi italiane. *Studi e ricerche di geografia*, XXI, fasc 1: 115-146.
- BARTALETTO, F. (2001): La popolazione delle città alpine italiane. RGA n° 1/01: 75-86.
- BATHELT, H. (1995): Der Einfluss von Flexibilisierungsprozessen auf industrielle Produktionsstrukturen am Beispiel der chemischen Industrie. Erdkunde, Band 49: 176-196.
- BEAUMONT C./HURIOT, J.-M. (1997): Processus d'agglomération et définition de la ville. RERU, n° 4: 515-524.
- BEAUVIALA-RIPERT, C./ROUSIER, N. (1991): Milieux territoriaux internationalisant? RERU n° 3-4/1991: 509-524.
- BEAUVIALA-RIPERT, C./ROUSIER, N. (2001): Evolution des formes d'internationalisation de l'économie alpine: l'exemple des Alpes du Nord françaises. Tagungsband CRHIPA, Colloque Internationale: Les Alpes, l'Europe, le Monde, 1900-2000, 23.-25. 9. 1999. Grenoble (in Druck).
- BECATTINI, G. (1997): Prato nel mondo che cambia (1954-1993). In: BECATTINI, G., a cura di (1997): Prato: storia di una città. Firenze, volume quarto.
- BECATTINI, G./PYKE F./SENGENBERGER W., ed. (1990): Industrial Districts and Inter-firm Cooperation in Italy. ILS, ILO, Genève.
- BENKO, G. (1996): Wirtschaftsgeographie und Regulationstheorie – aus französischer Sicht. Geographische Zeitschrift, 84. Jg., Heft 3-4: 187-204.
- BENKO, G./LIPIETZ, A., dir. (1992): Les régions qui gagnent. Paris
- BENKO, G./LIPIETZ, A., dir. (2000a): La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique. Paris.
- BENKO, G./LIPIETZ, A. (2000b): Géographie socio-économique ou économie géographique. In: BENKO, G./LIPIETZ, A. (2000a): 9-29.
- BERROIR S./CATTAN N./SAINT-JULIEN T. (1996): Polarisation des déplacements et formes de peuplement. In: Pumain D./Godard F., eds. (1996): Données urbaines. S. 301-311. Paris.
- BERROIR S./CATTAN N./OCCELLI, S./RABINO, G./SAINT-JULIEN T. (2000): Modèles régionaux et réorganisation des hiérarchies territoriales. Polarisation des déplacements et formes de peuplement. RERU n° 5/2000: 787-802.
- BERRY, B.J.L. (1964): Cities as systems within systems of cities. Papers of Regional Science Association, 13: 147-163.
- BFLR (1993): Die Abgrenzung ländlicher Räume im Rahmen der Regionalpolitik der Europäischen Gemeinschaften. Dargestellt am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland. Materialien zur Raumentwicklung, Heft 54. Bearbeiter: M. Eltges.
- BFLR (1995): Trendszenarien der Raumentwicklung in Deutschland und Europa. Beiträge zu einem Europäischen Raumentwicklungskonzept. Bonn.
- BFLR (1996): Zentrale Orte im Wandel der Anforderungen. IzR 10.1996.
- BFLR (1997): Städtenetze – ein Forschungsgegenstand und seine praktische Bedeutung. IzR 7.1997.
- BFS, Hrsg. (1997a): Eidgen. Volkszählung 1990. Die Raumgliederungen der Schweiz. Autoren: M. Schuler/D. Joye. 2., veränd. Aufl. Bern.
- BFS, Hrsg. (1997b): StrukturAtlas der Schweiz. Autoren: M. Schuler/T. Huissoud/C. Jemelin/S. Stofer. Zürich.
- BIADENE, P./CONSTANTINI, P./MAYR FINGERLE, C., RED. (1997): Dorf und Stadt. Wohngebiete in Südtirol. Paese e Città. Espansioni residenziali in Alto Adige dopo il 1970. Hrsg. von der Architektenkammer der Provinz Bozen. Bozen/Bolzano.

- BIRKMANN, J. (1999): Indikatoren für eine nachhaltige Entwicklung. Eckpunkte eines Indikatorensystems für räumliche Planungsfragen auf kommunaler Ebene. RuR 2-3/99: 120-131.
- BLANC, M./LAGRIFFOUL, C. (1996): Mobilité et marchés du travail ruraux: une approche en termes de segmentation. RERU n° 2 (1996): 329-342.
- BLANCHARD, R. (1956): Les Alpes occidentales. Tome VII. Essai d'une synthèse. Grenoble.
- BLECHL H./KÜBLER A./PIECHL, R. (1998). Die schaffens's zusammen. Stadt-Land-Regional-Kooperation Villach. Politische Ökologie 55: 51-52.
- BLEYER, B. (1999): Standort- und Flächentrends bei Einzelhandelsgrossprojekten. RuR, Heft 2/3.1999: 132-142.
- BLOTEVOGEL, H.H. (1996a): Zur Karriere und Krise eines Konzepts in Geographie und Raumplanung. Erdkunde, Band 50: 9-25.
- BLOTEVOGEL, H.H. (1996b): Zur Kontroverse um den Stellenwert des Zentrale-Orte-Konzepts in der Raumordnungspolitik heute. IzR 10/1996: 647-657.
- BOBEK, H. (1928): Innsbruck. Eine Gebirgsstadt, ihr Lebensraum und ihre Erscheinung. Stuttgart.
- BOBEK, H. (1959): Die Hauptstufen der Gesellschafts- und Wirtschaftsentfaltung in geographischer Sicht. Die Erde, Nr. 3: 259-298.
- BOBEK, H./FESL, M. (1978): Das System der Zentralen Orte Österreichs: eine empirische Untersuchung. (=Schriften der Kommission für Raumforschung der Österreichischen Akademie der Wissenschaft, Band 3). Wien, Köln.
- BOCCARDI, R. (1997): Antiche e recenti cronache di traffico ed industrie. Verbania.
- BORSODORF, A. (1996): Lebensqualität in den Alpenstädten. Eine Untersuchung für Innsbruck und Brezgenz. In: CONTRO, R., Koord. (1996): Lebensqualität in den Alpenstädten, S. 709-829. Trient.
- BORSODORF, A. (1999): La qualité de vie dans les villes alpines. Le cas d'Innsbruck. RGA n° 4/99: 81-92.
- BORSODORF, A./PAAL, M., Hrsg. (2000a): Die "Alpine Stadt" zwischen lokaler Verankerung und globaler Vernetzung. Beiträge zur regionalen Stadtforschung im Alpenraum. ISR-Forschungsberichte, Heft 20. Wien.
- BORSODORF, A./PAAL, M. (2000b): Die "Alpine Stadt": Bemerkungen zu Forschungsfragen und Perspektiven – Eine Einleitung. In: BORSODORF, A./PAAL, M. (2000a): 9-25.
- BORSODORF, A./HELLER, A./BOGNER, D./BARTL, K. (2000): Das Stadt-Land-Kontinuum im Alpenraum. In: BORSODORF, A./PAAL, M. (2000a): 59-75.
- BORST, R. et al. (1990): Das neue Gesicht der Städte. Stadtforschung aktuell Bd. 29. Basel, Boston, Berlin.
- BOUSTEDT, O. (1953): Die Stadtregion. Ein Beitrag zur Abgrenzung städtischer Agglomerationen. Allgemeines statistisches Archiv 37: 13-26.
- BOUSTEDT, O. (1975): Grundriss der empirischen Regionalforschung. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Taschenbücher zur Raumplanung, Bd. 4-7. Hannover.
- BOYER, R. (1986): La Théorie de la Régulation: Une Analyse critique. Paris.
- BREDE, W./KOHaupt, B./KUJATH, H.-J. (1975): Ökonomische und politische Determinanten der Wohnungsversorgung. Frankfurt.
- BRENNER, N./HEEG, S. (1998): Leistungsfähige Länder, konkurrenzfähige Stadtregionen. Standortpolitik, Stadtregionen und die Neugliederungsdebatte in den 90er Jahren. IzR 10.1998: 661-672.
- BRIQUEL, V. (1997): Une démarche pour un diagnostic spatialisé des enjeux environnementaux dans la dynamique du développement des Alpes françaises. RGA n° 2/97: 63-73.
- BRIQUEL, V. (2001): L'avancée de la périurbanisation dans les Alpes du Nord françaises et ses liens avec la croissance récente de la population. RGA n° 1/01: 21-40.
- BRIQUEL, V./CHERY, J.-P./RAVIX, B. (1996): Premier panorama de l'état de l'environnement dans les Alpes françaises. L'environnement et les aspects liés au développement. Grenoble.
- BROWNING/SINGELMAN, J.(1975): The Emergence of a Service Society. National Technical Information Service. Springfield.
- BRÜCHER, W. (1989): Saar-Lor-Lux: Grenzregion, Peripherie oder Mitte der Europäischen Gemeinschaft? Geographische Rundschau 41, H. 10.
- BRUGGER, E.A./FURRER, G./MESSERLI, B./MESSERLI, P. (1984): Umbruch im Berggebiet. Bern.
- BRUGGER, E.A./KARCHER, T. (1992): Weltstädte – Schweizer Städte. Die Funktion schweizerischer Grossstädte im weltwirtschaftlichen Kontext. Bericht 5 des Nationalen Forschungsprogramms 25 "Stadt und Verkehr". Zürich.
- BRUNET, R. et al. (1989): Les villes européennes. RECLUS. Montpellier.
- BSLU, Hrsg. (1994): Landesentwicklungsprogramm Bayern. München.

- BÜHLER, E. ET AL. (1992): Standortqualitäten und Entwicklungsmuster von Gross-, Mittel- und Kleinstädten in der Schweiz. *Schweiz. Zft. für Volkswirtschaft und Statistik*, Vol. 128 (3): 355-367.
- BURDACK, J. (1995): Regionale Bevölkerungsentwicklung in Frankreich. Eine Untersuchung auf der Ebene der zones d'emploi. *Europa Regional*, 3 (1995) 2: 25-37.
- BURDACK, J./HERFERT, G. (1998): Neue Entwicklungen an der Peripherie europäischer Grossstädte. Ein Überblick. *Europa Regional* 6 (1998) 2: 26-44.
- BURKHALTER, R./RAMSEIER, U./MESSERLI, P. (1992): Verschärfter Standortwettbewerb im europäischen Städtesystem. *DISP* 110, S. 18-24.
- BURKHALTER, R./RAMSEIER, U. (1992): Städtebauliche Entwicklungstrends in Europa. Bericht 7 des Nationalen Forschungsprogramms 25 "Stadt und Verkehr". Zürich.
- BUSSET, T./LORENZETTI, L./MATHIEU, J., Hrsg. (2000): *Ville et Montagne – Stadt und Gebirge*, Themenheft Geschichte der Alpen/Histoire des Alpes. Jg. 5. Zürich.
- BUTZIN, B. (2000): Netzwerke, Kreative Milieus und Lernende Regionen: Perspektiven für die regionale Entwicklungsplanung? *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, Heft 3/4: 149-166.
- CAMAGNI, R. (1998): The city as a milieu: applying the GREMI approach to urban evolution. Vortrag GREMI-workshop, 29.-30.6.98, Paris.
- CAPELLO, R. (1998): Economies d'échelle et taille urbaine: Théorie et études empiriques revisitées. *RERU*, n° 1: 43-62.
- CASTELLS, M. (1972): *La question urbaine*. Paris.
- CASTELLS, M. (1983): *The City and the Grassroots*. Berkeley/Los Angeles.
- CASTELLS, M. (1989): *The informational city*. London.
- CATTAN, N./PUMAIN, D./ROZENBLAT, C./SAINT-JULIEN, T. (1994): *Le système des villes européennes*. Paris.
- CATTAN, N./SAINT-JULIEN, T. (1998): Modèles d'intégration spatiale et réseau des villes en Europe occidentale. *L'Espace géographique*, no 1, 1998.
- CE (1995): *Etude prospective des régions de l'arc alpin et péri-alpin*. Bruxelles/Luxembourg.
- CHAPPOZ, Y./POISAT, J. (2000): Procédures contractuelles de développement local et gestion de l'héritage industriel. Le cas de l'Ondaine et du Roannais (France). *RGA*, vol. 88, n° 1/2000: 75-92.
- CHATELAIN, P. /BROWAEYS, X. (1992): *La France des 36000 communes. Méthodes et documents pour une étude locale du territoire*. Paris, Milan, Barcelone, Bonn.
- CHIARAMONTE, U. (1985): *Industrializzazione e movimento operaio in Val d'Ossola dall' unità alla prima guerra mondiale*. Milano.
- CHRISTALLER, W. (1933): *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena.
- CHRISTALLER, W. (1950): *Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa*. *Frankfurter Geographische Hefte* 24, Frankfurt/M.
- C.I.A.M. (1933): *Charte d'Athènes*. Deutsche Übersetzung in *BFLR* (1995): *IzR* 6/7.1995: 525-532.
- CLEMENS, C. (2000): Die "Inszenierung" regionaler Teilräume – ein Beitrag zur Bildung einer Region? *RuR* 2-3/2000: 201-210.
- CNRS, EQUIPE P.A.R.I.S. (1996): siehe LE JEANNIC (1996) und BERROIR/CATTAN/SAINT-JULIEN (1996).
- COASE, R. (1987): *The theory of the firm*. Economica. Paris.
- COMMERÇON, N./GOUJON, P. (1997): *Villes moyennes. Espace, société, patrimoine*. Lyon.
- COTE, S./KLEIN, J.L./PROUX, M.-U., eds. (1995): *Et les régions qui perdent... ?* Université de Québec à Rimouski (GRIDEQ).
- COURLET, C. (1992): Les systèmes industriels localisés en France: un nouveau modèle de développement. In: BENKO, G./LIPIETZ, A. (1992), S. 81-102.
- COURLET, C. (1997): Globalisation et recompositions territoriales dans le Sillon alpin. *RGA*, n°. 3/1997: 48-60.
- COURLET, C. (1998): *Territoire et développement*. Vortrag GREMI-workshop, 29.-30.6.98, Paris.
- CREVOISIER, O. (1991): *La transformation de l'industrie horlogère dans l'Arc jurassien de 1960 à 1990*. *Cahier de l'IRER* n° 29/2. Neuchâtel.
- CREVOISIER, O. (1998): Structures spatiales différenciées de financement des grandes entreprises et des PME régionales. *RERU* n° 4: 625-640.
- CUNHA, A. (1995): Tertiärisation, métropolisation et globalisation. Métamorphose de la centralité, reconfigurations du territoire. *DISP* 122: 3-13.
- DANZ, W./ORTNER, S., Hrsg. (1993): *Die Alpenkonvention*. CIPRA-Schriften 1993/10. Vaduz.
- DEBARBIEUX, B./CHAMUSSY, H./HUSSY, C./POCHE, P., dir.: (1996): *Le Sillon alpin: axe, territoire ou utopie?* *DRGA*, n° 18.
- DEMATTEIS, G. (1975): *Le città alpine*. Milan.
- DEMATTEIS, G. (1986): Counter-urbanization in Italy. *Progress in settlement systems geography*, S.

- 161-194. Milano.
- DESSEMONTET, P. (1999): Des Edge-Cities en Suisse? L'émergence de nouveaux pôles d'activités métropolitaines sur le territoire helvétique. *Geographica Helvetica*, Jg. 54, 1999/Heft 1: 29-36.
- DICKHÖRNER, Y. (2000): Typisierung der Bevölkerungsentwicklung in den Alpen auf Gemeindeebene und Erörterung des Ergebnisses im Vergleich mit anderen Alpengemeindetypisierungen. Unveröffentlichte Magisterarbeit. Nat.wiss. Fakultät III, Institut für Geographie, Universität Erlangen-Nürnberg.
- DOLGAN-PETRIČ, M./GOSAR, A. (1996): Funktionale Verflechtungen und veränderte Zentralität im Grenzraum Italien-Österreich-Slowenien. Vortrag AlpenForum 1996, Chamonix. Manuskript.
- DUMONT, G.-F. (1998): L'Arc Alpin. Zürich. Paris.
- DUMONT, G.-F. (1999): Après les résultats du recensement: La nouvelle géographie de la France. *Population & Avenir*, n° 644 (septembre-octobre 1999): 4-8.
- DUMONT, G.-F. (2000): Globalisation et identité dans le sud de l'Arc Alpin: Les Alpes Maritimes et Nice. In: BORSODORF, A./PAAL, M. (2000a), S. 77-96.
- DUNFORD, M. (1981): Historical materialism and geography. *Research Papers in Geography*, No. 4, University of Sussex, Brighton.
- DUNFORD, M. (1992): Socio-Economic Trajectories, European Integration and Regional Development in the EC. *Research Papers in geography*, No. 1, University of Sussex, Brighton.
- DUNFORD, M. (1996): Disparities in Employment, Productivity and Output in the EU: the Roles of Labour Market Governance and Welfare Regimes. *Regional Studies*, 30: 339-357.
- EC (2000): Study Programme on European Spatial Planning Final Report 31 March 2000. Brussels, Stockholm. www.nordregio.se/spespn/Files/chapter%201%20-%20april.pdf; deutsch in: RAUM (2000): Studienprogramm zur europäischen Raumentwicklungsplanung, Nr. 38/2000: 44-49.
- EGGER, T. (1999): Hirngespinnst Grossregionen. *Montagna* 12/99: 21-23.
- EHLERS, E. (1997): Zentren und Peripherien – Strukturen einer Geographie der europäischen Integration. In: EHLERS, E., Hrsg.: Deutschland und Europa. Festschrift zum 51. Deutschen Geographentag Bonn 1997 "Europa in einer Welt im Wandel". *Colloquium Geographicum* Bd. 24: 149-171.
- EINIG, K./SIEDENTOP, S. (2000): Landschaften nachhaltig zersiedelt. *Garten+Landschaft* 3/2000: 13-16.
- ELSASSER, H./BÜHLER, E. (1992): Welche Zukunft für die Kleinstädte? Fallstudien in vier aargauischen Kleinzentren. Bericht 23 des Nationalen Forschungsprogramms 25 "Stadt und Verkehr". Zürich.
- ENGELS, F. (1872): Zur Wohnungsfrage. *Marx Engels Werke* Bd. 18 (1977). S. 209-287. Berlin.
- EU (1995): Europa 2000+ , Europäische Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung. Luxemburg.
- EU (1996): Erster Kohäsionsbericht. Vorläufige Fassung. EU, Regionalpolitik und Kohäsion. Brüssel.
- EU (1999a): EUREK – Europäisches Raumentwicklungskonzept. Auf dem Wege zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union. Luxemburg.
- EU (1999b): Sechster Periodischer Bericht über die sozio-ökonomische Lage und Entwicklung der Regionen der Europäischen Union. Luxemburg.
- EUROSTAT (1994): siehe PUMAIN, D./SAINT-JULIEN, T./CATTAN, N./ROZENBLAT, C. (1994).
- FAVIER, R. (1993): Les villes du Dauphiné aux XVIIe et XVIIIe siècles. Grenoble.
- FERLAINO, F./IRES (1999): Atlante geografico-amministrativo della regione Piemonte. Torino.
- FERLAINO, F./LEVI SACERDOTTI, S. (2000): Aspetti di scenario del Verbano-Cusio-Ossola nel contesto regionale. IRES, working paper n. 138/2000. Torino.
- FISCHLER, H.-J. (1998): Verdichtungsraum und Bergwildnis. *Raum – Österreichische Zeitschrift für Raumplanung und Regionalpolitik*, Nr. 33, März 1999.
- FLACHENECKER, H./HEISS, H./OBERMAIR, H., Hrsg. (2000): Stadt und Hochstift. Brixen, Bruneck und Klausen bis zur Säkularisation 1803. Veröffentlichungen des Südtiroler Landesarchivs, Band 12. Bozen/Bolzano.
- FLÄMIG, H./HESSE, M. (1998): Der Verkehr als Gegenstand raumbezogener Forschung: Theoretische Überlegungen zur Bedeutung der Transport- und Transaktionskosten. *Geographische Zeitschrift*, 86. Jg., Heft 4: 225-235.
- FOURASTIE, J. (1949): Le grand espoir du XX^{ème} siècle. Paris.
- FOURNY, M.-C. (1997): Les villes moyennes du Sillon alpin. In: COMMERÇON, N./GOUJON, P. (1997): *Villes moyennes. Espace, société, patrimoine*. Lyon.
- FOURNY, M.-C., éd. (1999a): Les enjeux de l'appartenance alpine dans la dynamique des villes. *RGA*, n° 1/1999.
- FOURNY, M.-C. (1999b): Affirmation identitaire et politiques de réseau des villes alpines. In: FOURNY, M.-C. (1999a): 171-180.
- FOURNY, M.-C./PAGAND, B./PRADEILLES, J.-C. (1997): Les nouveaux centres péri-urbains: l'espace public portaire de territoires. *RGA* n°4/97: 83-95. Grenoble.

- FRIEDMANN, J. (1986): The World City Hypothesis. *Development and Change*, (17): 69-83.
- FRITZ, G. (1997): Stadtmaus – Landmaus. *Kommune* 4/1997: 26.
- FROMHOLD-EISEBITH, M. (1995): Das "kreative Milieu" als Motor regionalwirtschaftlicher Entwicklung. *Geographische Zeitschrift*, 83. Jg.: 30-47.
- FUCHS, I. (1997): Stadtregionen 1991 – Das Konzept. *Statistische Nachrichten*, 2/97: 76-83.
- GAEBE, W. (1987): Verdichtungsräume. Stuttgart.
- GAIDO, L. (1996): Theorien zur lokalen Entwicklung: "Alpenstädte": Auf der Suche nach einer Identität. *Alpenstädte Info*, anno 2 n. 3: 3-4.
- GAIDO, L. (1999): Città alpine come poli di sviluppo nell'arco alpino. In: PERLIK, M./BÄTZING, W. (1999), S. 105-121.
- GANTNER, M. (1995): Sieben Fragen zu Olympia in Tirol. *Saison* 3/95: 20-21.
- GARAFOLI, G. (1992): Les systèmes de petites entreprises: un cas paradigmatique de développement endogène. In: BENKO, G./LIPIETZ, A. (1992), S. 57-80.
- GAUDARD, G./CUDRE-MAUROUX, C./ETIENNE, P. (1997): Théorie de l'espace économique et structure économique régionale. Fribourg.
- GEBHARDT, H. (1990): Industrie im Alpenraum – Alpine Wirtschaftsentwicklung zwischen Außenorientierung und endogenem Potential. *Erdkundliches Wissen*, H. 99. Stuttgart.
- GÖDDECKE-STELLMANN, J. (1995): Die Stadtregion – ein neues Abgrenzungsmodell. *Verbd. Dt. Städtestatistiker: Jahresbericht 1995*: 200-210. Oberhausen.
- GOSAR, A. (1991): Die Schlüsselprobleme in den Slowenischen Alpen und die Zukunft der Alpen aus jugoslawischer Sicht. In: BÄTZING, W./MESSERLI, P. (1991), S. 92-119.
- GRABHER, G./STARK, D. (1997): Organizing Diversity: Evolutionary Theorie, Network Analysis and Postsocialism. *Regional Studies*, Vol. 31.5: 533-544.
- GRAHAM, J./KEIL, R. (1997): Natürlich städtisch: Stadtumwelten nach dem Fordismus. *PROKLA* 109, 27. Jg. Nr. 4: 567-589.
- GRAMSCI, A. (1966): Americanismo e fordismo. In: *Note sul Machiavelli, sulla politica e sullo stato moderno. Quaderni del Carcere* 4. 6. Auflage. Roma.
- GRAVIER, J.-F. (1947): *Paris et le désert français*. Paris.
- GRAY, M./GOLOB, E./MARKUSEN, A. (1996): Big Firms, Long Arms, Wide Shoulders: The 'Hub-and-Spoke' Industrial District in the Seattle Region. *Regional Studies*, Vol 30.7: 651-666.
- GRÖTZBACH, E. /STADEL, C. (1997): Mountain peoples and cultures. In: MESSERLI/IVES (1997), S. 17-38.
- GRUBER, R./ZBINDEN, R. (2000): Räumliche Effekte von Swissmetro/Spatial effects of Swissmetro. NFP 41 "Verkehr und Umwelt", F5b. Bern.
- GUBERT, R. (1979): L'insediamento umano nel territorio montano. In: DEMARCHI, F., Hrsg. (1979): *L'uomo e l'alta montagna*, S. 91-101. Milano.
- GUERIN, J.-P./FOURNY, M.-C., dir. (1994): *Villes Alpines en Réseaux. Le Sillon alpin*. DRGA n° 13.
- GÜLLER, P./BREU, T. (1996): Städte mit Zukunft – ein Gemeinschaftswerk. *Synthesebericht NFP 25 "Stadt und Verkehr"*. Zürich.
- GÜBEFELDT, J. (1997): Zentrale Orte – ein Zukunftskonzept für die Raumplanung! *RuR*, 4/5.1997: 327-336.
- HAAS, H. (1925): *Beiträge zur Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie der Stadt Thun*. Thun.
- HABER, W. (1999): Das AlpenForum '98 zwischen Ergebnissen und Perspektiven – eine erste Auswertung. In: *Bayerische Akademie der Wissenschaften, Hrsg. (1999): AlpenForum '98*, S. 11-14. München.
- HÄUSSERMANN, H./SIEBEL, W. (1987): *Neue Urbanität*. Frankfurt.
- HÄUSSERMANN, H./SIEBEL, W. (1995): *Dienstleistungsgesellschaften*. Frankfurt.
- HARVEY, D. (1989): *The Urban Experience*. Baltimore.
- HAUFF, V. (1987): *Unsere gemeinsame Zukunft*. Greven.
- HAUSMANN, U./EGGER, U.K. (1995): Strukturwandel und produktionsorientierte Dienstleistungen. *Analyse des schweizerischen Städtesystems zwischen 1975 und 1991*. *DISP* 122: 14-19.
- HEHL, M. (1999): Anlehnung an grosse Zentren, Rückzug in die Berge oder Ratlosigkeit? Die Entwicklung peripherer Alpenstädte am Beispiel von Domodossola (Italien). Unveröffentlichte Diplomarbeit. Geographisches Institut der Universität Bern.
- HERFERT, G. (1998): Stadt-Umland-Wanderung in den 90er Jahren. Quantitative und qualitative Strukturen in den alten und neuen Ländern. *IzR* 11/12.1998: 763-776.
- HESSE, M./SCHMITZ, S. (1998): Stadtentwicklung im Zeichen von "Auflösung" und Nachhaltigkeit. *IzR* 7/8.1998: 435-453.
- HILAL, M./SCHMITT, B. (1997): *Les espaces ruraux: une nouvelle définition d'après les relations villes-*

- campagnes. INRA-Sciences Sociales, n° 5: 1-4.
- HÖBER, A./GANSER, K., Hrsg. (1999): Industriekultur. Mythos und Moderne im Ruhrgebiet. Essen.
- HOFER, K./STALDER, U. (2000): Regionale Produktorganisationen als Transformatoren des Bedürfnisfeldes Ernährung in Richtung Nachhaltigkeit? Potenziale – Effekte – Strategien. Geographica Bernensia P37.
- HOLZINGER, E. (1996): Rurbanisierung oder Pluralisierung. Auf der Suche nach Stadt und Land. Raum Nr. 24: 45-49.
- HÜBLER, K.-H. (1987): Raumordnungspolitik und Wertewandel: Überlegungen zur Fortentwicklung der Raumordnungspolitik. Veröffentlichungen der ARL. Beiträge; Bd. 103. Hannover.
- INDUSTRIELLENVEREINIGUNG STEIERMARK (1998): EU-Zukunftsregion Süd-Ost. Steiermark – Kärnten – Friaul-Julisch-Venetien – Westungarn – Slowenien – Kroatien. 2. Aufl.
- INGOLD, K. (1994): Agglomerationen und Städte im Alpenraum – Grauzone der Alpenforschung? Analyse, Definition und Abgrenzung. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Geographisches Institut der Universität Bern.
- INRA/INSEE (1998): Les Campagnes et leurs villes. Contours et caractères.
- INSEE MIDI PYRENEES (1996): Petites villes: un avenir hypothéqué? (6 Pages n° 16, décembre 1996).
- INSEE PREMIÈRE – Regelmässige aktuelle Kurzinformationen von 4-6 Seiten des INSEE, Paris; durchnummeriert.
- INSEE/DATAR/AGRESTE (1998): Inventaire communal 1998. Communosopes cartovisions. CD ROM. Paris.
- INSEE ET AL. (1998): Territoires vécus (Karte).
- IRES/CEMAGREF (1996): Atlante delle Alpi occidentali/Atlas des Alpes occidentales Italia – France. Torino, Grenoble.
- IRMEN, E. (1989): Zur Entwicklung der Verdichtungsräume in der Bundesrepublik Deutschland. IzR 11/12.1989: 811-822.
- ISENMANN, T. (2000): Szenarien des Verkehrs durch die Alpen. In: TORRICELLI, G.P./SCHEURER, T. (2000): I trasporti e la mobilità. Una minaccia e una sfida per le Alpi del XXI secolo. Atti della 5a Giornata nazionale della ricerca alpina, Lugano 18/19-11-99. Rapporti del PNR 41 "Trasporto e ambiente", Atti T4, S. 29-37. Bern.
- JELÉN, I. (1993): Un contributo allo studio della geografia dei distretti industriali. Geographica Helvetica, Nr.4: 165-172.
- JOYE, D. (1985): La typologie des communes d'agglomération en Suisse. DISP 80/81: 67-76.
- JULIEN, P. (2000): Recensement de la population 1999. Poursuite d'une urbanisation très localisée. INSEE Première N° 692.
- JURCZEK, P./VÖLKER, S./VOGEL, B. (1999): Sächsisch-Bayerisches Städtetz. ExWoSt-Modellvorhaben zur Kooperation der Städte Bayreuth, Chemnitz, Hof, Plauen und Zwickau. Kommunal- und Regionalstudien 29. Kronach, München, Bonn.
- KAGERMEIER, A. (1997): Siedlungsstrukturell bedingter Mehraufwand in großstädtischen Verflechtungsbereichen. RuR 4/5: 316-326.
- KAGERMEIER, A. (1998): Siedlungsentwicklung und Verkehrsmobilität im Verflechtungsraum München. Geographische Rundschau, Jg. 50, H.9, 1998: 494-500.
- KAUFMANN, A./TÖDTLING, F. (2000): Systems of Innovation in Traditional Industrial Regions: The Case of Styria in a Comparative Perspective. Regional Studies, Vol. 34.1: 29-40.
- KECKSTEIN, V. (1999): Kleinstädte und Marktgemeinden zwischen Urbanität und Zersiedelung. In: PERLIK, M./BÄTZING, W. (1999), S. 89-103.
- KLAUS, P. (1996): Leisure in abandoned industrial areas. Between marketing concept and self-help project. Futures, Vol. 28, No. 2: 189-198.
- KLEIN, N. (2001): No Logo. München.
- KLEINWEFERS, H. (1997): Erfolgsbedingungen regionaler Entwicklung. Kritisches und Konstruktives zur kantonalen Wirtschaftsförderung. DISP 131: 31-42.
- KLEMENČIČ, 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. (1990): Des Kaisers neue Kleider oder Hochgeschwindigkeitsstrecken, was hat die Fläche davon?. Verkehrspolitik, 4/1990: 6-9.
- KNOFLACHER, H./PFAFFENBICHLER, P. (2000): Wirtschaftliche Vorteile für österreichische Regionen durch eine institutionelle Koordinierung von Verkehrs- und Raumplanung. Endbericht. Forschungsprojekt im Rahmen der EU COST-Aktion 332 "Verkehrsprojekte und Landesplanung" (Transport and Land Use Policies). Wien.
- KNOX, P.L./TAYLOR, P.J. (1995): World cities in a world-system. 3. Aufl. Cambridge.

- KOOLHAAS, R. ET AL. (1995): S, M, L, XL. O.M.A. New York.
- KRÄTKE, S. (1995a): Stadt, Raum, Ökonomie. Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie. Stadtforschung aktuell Bd. 53. Basel, Boston, Berlin.
- KRÄTKE, S. (1995b): Globalisierung und Regionalisierung. Geographische Zeitschrift, 83. Jg.: 207-221.
- KRÄTKE, S. (1997): Globalisierung und Stadtentwicklung in Europa. Geographische Zeitschrift, Heft 2+3: 143-158.
- KRÄTKE, S. (1999): Wem gehört die Hauptstadt? Interregionale Kapitalverflechtungen des Berliner Unternehmenssektors. ZfW: 65-75.
- KRÄTKE, S. (2000): Stärkung und Weiterentwicklung des polyzentralen Städtesystems in Europa. Schlussfolgerungen aus dem EUREK. IzR 3 / 4.2000: 117-126
- KRUGMAN, P. (1991) Geography and trade. Cambridge Mass.
- KUNZMANN, K.R. / WEGENER, M. (1991): The pattern of urbanisation in Western Europe 1960-1990. Report for the Directorate General XVI of the EC, Berichte aus dem Institut für Raumplanung. Dortmund.
- LASUEN, J. (1973): Urbanisation and Development. The temporal interaction between geographical and sectoral Clusters. Urban Studies. Edinburgh.
- LEFEBVRE, H. (1972): Die Revolution der Städte. Nachdruck 1990, Frankfurt.
- LEFEBVRE, H. (1991): The Production of Space. Oxford.
- LE JEANNIC, T. (1996): Une nouvelle approche territoriale de la ville. Economie et statistique, no. 294-295: 25-45.
- LE JEANNIC, T. (1997): Trente ans de périurbanisation. Economie et statistique, no 307: 21-41.
- LENDI, M. (1998): Nachhaltige räumliche Entwicklung – ein Gesetzesauftrag. Bemerkungen zum neuen deutschen Raumordnungsgesetz. DISP 132: 22-24.
- LERJEN, H.P. (1997): Vom Arbeiter- zum Freizeitbauern: Sozialgeographische Annäherung an ein Oberwalliser Phänomen im Einzugsgebiet der Chemischen Industrie in Visp, 1970-1994. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Geographisches Institut der Universität Bern.
- LICHTENBERGER, F. (1997): Österreich (Wissenschaftliche Länderkunden). Darmstadt.
- LIPIETZ, A. (1991): Zur Zukunft der städtischen Ökologie. Ein regulationstheoretischer Beitrag. In: WENTZ, M. (1991): Stadt-Räume, S. 130-136. Frankfurt, New York.
- LIPIETZ, A. (1996): La société en sablier. Paris.
- LIPIETZ, A. (1999): Qu'est-ce l'écologie politique. La grande transformation du XXI^e siècle. Paris; deutsch (2000): Die grosse Transformation des 21. Jahrhunderts. Ein Entwurf der politischen Ökologie. Münster.
- LÖSCH, A. (1944): Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. 2., neu durchgearb. Aufl., Jena.
- LUTZKY, N./KILLE, E./KRITZINGER, S./PERLIK, M. (1992): Die Schweizer Stadt im internationalen Spannungsfeld. Einflusslinien und Handlungsspielräume. Bericht 6 des Nationalen Forschungsprogramms 25 "Stadt und Verkehr". Zürich.
- MAILLAT, D. (1998a): Interactions between urban systems and localized productive systems: An approach to endogenous regional development in terms of innovative milieux. European Planning Studies, Vol. 6, n° 2: 117-129.
- MAILLAT, D. (1998b): Vom "Industrial District" zum innovativen Milieu: ein Beitrag zur Analyse der lokalisierten Produktionssysteme. Geographische Zeitschrift. 86. Jg., Heft 1: 1-15.
- MAILLAT, D./LECHOT, G./ANSERMET, C. (1993): Villes de l'arc jurassien: quels enjeux pour le développement régional? Neuchâtel.
- MARCELPOIL, E. (2000): Territoires de développement versus territoires politiques. L'expérience du Sillon alpin. RGA n° 1/00: 61-74.
- MARETZKE, S. (1998): Regionale Strukturen der Wanderung im Zeitraum 1991-1996: Tabellen und Karten. IzR 11/12.1998: 803-820.
- MARKUSEN, A. (2000): Des lieux-aimants dans un espace mouvant: une typologie des districts industriels. In: BENKO, G./LIPIETZ, A. (2000a), S. 85-119.
- MARSHALL, A. (1896): Principles of Economics. An introductory volume. 8th Edition (1947). London.
- MARX, K. (1890,1893,1894): Das Kapital, Bde. 1-3. Marx Engels Werke Bde. 23-25 (1977). Berlin.
- MASKELL, P. (1998): Low-tech competitive advantages and the role of proximity. The Danish wooden furniture industry. European Urban and Regional Studies, vol. 5, no 2: 99-118.
- MATHIEU, J. (1998): Geschichte der Alpen 1500-1900. Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft. Wien.
- MEIER, R. (2000): Nachhaltiger Freizeitverkehr. Zürich, Chur.
- MESSERLI, B./IVES, J.D., ed. 1997): Mountains of the world. A global priority. Carnforth, Lancs.
- MESSERLI, P. (1989): Mensch und Natur im alpinen Lebensraum – Risiken, Chancen und Perspektiven; zentrale Erkenntnisse aus dem schweizerischen MaB-Programm. Bern/Stuttgart.

- MESSERLI, P. (1994a): Nachhaltige Naturnutzung. Diskussionsstand und Versuche einer Bilanz. In: BÄTZING, W./WANNER, H. (1994), S. 141-146.
- MESSERLI, P. (1994b): The dilemma of the Alps – Balancing Regional Development and Environmental Protection in Particularly Attractive Regions. OECD/NORDREFO, 2/94: 81-105.
- MESSERLI, P. (1999a): Sind die Alpenstädte besondere Städte? In: PERLIK, M./BÄTZING, W. (1999), S. 65-76.
- MESSERLI, P. (1999b): Die Drehung der nationalen Entwicklungsachsen – ein neues Dispositiv für die Raumordnungspolitik von morgen. In: BWA (1999): 25 Jahre Investitionshilfe für Berggebiete – Von der Vergangenheit in die Zukunft, S. 12-23. Bern.
- MESSERLI, P./PERLIK, M. (1997): Eine differenzierte Entwicklungspolitik für den Alpenraum in Europa. In: EHLERS, E., Hrsg.: Deutschland und Europa. Festschrift zum 51. Deutschen Geographentag Bonn 1997 "Europa in einer Welt im Wandel". Colloquium Geographicum Bd. 24: 287-302.
- MEYER, B. / EWERHART, G. / SIEBE, T. (1999): Tertiarisierung ohne wettbewerbsfähige Industriebasis? Eine empirische Analyse des sektoralen Beschäftigungsstrukturwandels im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region. RuR 5-6/99: 386-397.
- MINISTERE DE L' AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L' ENVIRONNEMENT (1998): Projet de loi d'orientation pour l' aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.
- MORGAN, K. (1997): The learning region: Institutions, innovation and regional renewal. Regional Studies 31: 491-503.
- MORICONI-EBRARD, F. (1993) : L'urbanisation du monde. Paris.
- MOULAERT, F./CHIKHAOUI, Y./DJELLAL, F. (1991): Locational behaviour of French high-tech consultancy firms. International Journal of Urban and Regional Research, Vol. 15, number 1, march 1991.
- MOUNTAIN AGENDA (1992): An appeal for the mountains. Geographisches Institut Bern.
- MÜHLINGHAUS, S. (1997): Kommerzielle Dienstleistungen im Berggebiet. Unter besonderer Berücksichtigung der Regionen im Bündner Rheintal, Mittelbünden und Prättigau. Unveröff. Diplomarbeit, Geographisches Institut, Universität Zürich.
- NELSON, R. / WINTER, S.: (1982): An evolutionary theory of economic change. Cambridge, MA.
- NEUHOFER, H. (1998): Gemeinderecht. Organisation und Aufgaben der Gemeinden in Österreich. 2., völlig neubearb. Aufl. Wien.
- NICOT, B.H. (1996): Une mesure de l'étalement urbain en France 1982-90. RERU, n° 1: 71-98.
- OECD (1994): Creating rural indicators for shaping territorial policy. Paris.
- ÖROK (1997): siehe SCHREMMER/BIRNER/DOUBEK/SCHAUSBERGER, 1997.
- ÖROK (1998): Stellungnahme der Österreichischen Raumordnungskonferenz zum Entwurf für ein Europäisches Raumordnungskonzept (EUREK), Empfehlung Nr. 47.
- PAAL, M. (1999): La ville alpine dans le système des lieux centraux. RGA n° 1/99: 153-161.
- PAAL, M. (2000): La mondialisation des services: les Alpes et leurs métropoles périphériques. CRHI-PA, Colloque international: Les Alpes, l'Europe, le monde 1900-2000, 23.-25.9.99. Grenoble (in Druck).
- PECQUEUR, B. (1995): La logique de la proximité. Sciences humaines, hors-série no. 8, S. 43-44.
- PERLIK, M. (1998a): Städte und Agglomerationen im Alpenraum. Raum – Österreichische Zeitschrift für Raumplanung und Regionalpolitik, Nr. 30, Juni '98: 35-38.
- PERLIK, M. (1998b): Entweder Alpen oder Stadt? In: PERLIK, M./ KÜBLER, A., Hrsg.: Das Städtische und die Alpenkonvention. Dokumentation der Ergebnisse des Pilotprojektes "Alpenstadt des Jahres Villach '97": 82-85. Villach.
- PERLIK, M. (1998c): Das Pilotprojekt "Alpenstadt des Jahres – Villach '97". Bewertung im Rahmen der wissenschaftlichen Beratung des Projektes zu Händen des Vereins "Alpenstadt des Jahres" und der Stadt Villach. Schlussbericht. Bezug: Verein Alpenstadt des Jahres, Villach, Bezug: Verein "Alpenstadt des Jahres", Rathausgasse 8/II, A-9500 Villach, alpenstadt@aon.at.
- PERLIK, M. (1999): Urbanisationszonen in den Alpen – Ergebnis wachsender Pendeldistanzen. In: PERLIK, M./BÄTZING, W. (1999), S. 147-165. Version française: Processus de périurbanisation dans les villes des Alpes. RGA n° 1/99: 143-151.
- PERLIK, M./BÄTZING, W., Hrsg. (1999): L'avenir des villes des Alpes en Europe / Die Zukunft der Alpenstädte in Europa. Co-Edition von Geographica Bernensia P36 und RGA, n° 2/99.
- PERROUX, F. (1964): L'économie du XX^{ème} siècle. 2. Aufl. Paris.
- PEZZINI, M (2001): Rural Policy Lessons from OECD Countries. International Science Review, 24, 1: 134-145.
- PIORE, M.J./SABEL, C.F. (1985): Das Ende der Massenproduktion. Berlin.
- PLETSCH, A. (1997): Frankreich (Wissenschaftliche Länderkunden). Darmstadt.

- PORTER, M. (1991): Nationale Wettbewerbsvorteile (The competitive advantage of nations). München.
- PRED, A. (1977): City systems in advanced economies. New York.
- PRIEBES, A. (1996): Städtenetze als raumordnungspolitischer Handlungsansatz – Gefährdung oder Stütze des Zentrale-Orte-Systems? *Erdkunde*, Band 50/1996: 35-45.
- PRIGGE, W., Hrsg. (1987): Die Materialität des Städtischen (=Stadtforschung aktuell, Band 17). Basel, Boston.
- PUMAIN, D. (1997): Pour une théorie évolutive des villes. *L'Espace géographique*, n° 2/97: 119-134.
- PUMAIN, D. (1998): Quel rôle les petites et moyennes villes ont-elles encore à jouer dans les régions périphériques? *RGA*, n° 2/99: 167-184.
- PUMAIN, D./SAINT-JULIEN, T./CATTAN, N./ ROZENBLAT, C. (1994): The statistical concept of the town in Europe. Luxemburg.
- RACINE, J.-B. (1994): La Suisse urbaine à l'orée du 3e millénaire: risques et défis d'un changement non programmé. *Geographica Helvetica* Nr. 2/1994: 47-52.
- RACINE, J.-B. (1999): Introduction – La ville alpine entre flux et lieux, entre pratiques et représentations. *RGA* 1/99: 111-117.
- RACINE, J.-B./ RAFFESTIN, C. (1990): Les grandes trames de l'organisation de l'espace. In: RACINE, J.-B./ RAFFESTIN, C., éd. (1990): *Nouvelle géographie de la Suisse et des Suisses*, Band 2. Lausanne.
- RAFFESTIN, C. (1993): Les territorialités alpines ou les paradoxes du dialogue nature – culture. In: K. Mainzer, Hrsg. (1993): *Economie et Ecologie dans le contexte de l'arc alpin*, S. 37-50 (=Schriftenreihe Institut Kurt Boesch, Bd. 1). Bern.
- RAFFESTIN, C. (1999): Un enjeu européen: vivre, penser, imaginer les Alpes. In: FOURNY, M.-C. (1999), S. 21-30.
- RAFFESTIN, C. (2000): Les Alpes et la mobilité. In: TORRICELLI, G.P./SCHEURER, T. (2000): *I trasporti e la mobilità. Una minaccia e una sfida per le Alpi del XXI secolo. Atti della 5a Giornata nazionale della ricerca alpina*, Lugano 18/19-11-99. *Rapporti del PNR 41 "Trasporto e ambiente"*, Atti T4, S. 17-28. Bern.
- RAFFESTIN, C./CRIVELLI, R. (1988): L'industria alpina dal XVIII al XX secolo sfide e adattamenti. In: MARTINENGO, E., ed., (1988): *Le Alpi per l'Europa : una proposta politica*, S. 161-184. Milano.
- RAMSEIER, U./MESSERLI, P.(1992): Strukturveränderungen im westeuropäischen Wirtschaftsraum auf der Grundlage der Erreichbarkeit im Personenverkehr. *ZfW*, 36. Jg., Heft 3: 129-140.
- RASSEGNA (1997): *Company Towns*. Year XIX, 70, II. Bologna.
- RAVBAR, M. (1997a): Slovene Cities and Suburbs in Transformation. *Geografski zbornik*, XXXVII: 66-109.
- RAVBAR, M. (1997b): Zur Siedlungsstruktur Sloweniens. *RuR*, Heft 4/5: 350-357.
- REGAZZOLA, T. (1999): Microindustrialisations et plein emploi en Italie du Nord. *L'Espace géographique*, n° 1/99: 59-72.
- ROSSI, A. (1995): Concurrence territoriale et réseaux urbains. *L'armature urbaine de la Suisse en transition*. Zürich.
- ROUX, C. (1996): *Histoire de Veynes*. Gap.
- RUPPERT, K. (1984): *Geographische Strukturen und Prozessabläufe im Alpenraum*. Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Bd.26.
- RUPPERT, K. ET AL. (1987): *Bayern – Eine Landeskunde aus sozialgeographischer Sicht*. Wissenschaftliche Länderkunden Bd. 8. Darmstadt.
- RUPPERT, K. (1999): Die Alpen – Kulturlandschaft im Spannungsfeld konkurrierender Interessen. *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft München*, Bd. 84: 149-178.
- SANCHIS T., MESSERLI, P. (1996): Besiedlung und Zersiedlung im Alpenraum/Processus de concentration et de diffusion des activités dans l'espace alpin. *RGA*, Suppl. au n° 4: 108-115.
- SASSEN, S. (1991): *The global city*. Princeton.
- SAUNDERS, P. (1987): *Soziologie der Stadt*. Frankfurt, New York.
- SCHÄTZL, L. (2000): *Wirtschaftsgeographie 2. Empirie*. 3., überarb. und erw. Aufl. Paderborn, München, Wien, Zürich.
- SCHAMP, E. (1997): Räumliche Konzentration, ökonomische Kompetenz und regionale Entwicklung. Das Beispiel der oberfränkischen Autozulieferindustrie. *Erdkunde*, Band 51/1997: 230-243.
- SCHAMP, E. (2000): Vernetzte Produktion. *Industriegeographie aus institutioneller Perspektive*. Darmstadt.
- SCHMID, C. (1996): Urbane Region und Territorialverhältnis – Zur Regulation des Urbanisierungsprozesses. In: BRUCH, M./KREBS, H.P. (1996): *Unternehmen Globus. Facetten nachfordistischer Regulation*, S. 224-253. Münster.

- SCHMID, C. (1998): Leistungserstellungssysteme und regionale Regulation: Ein analytisches Konzept zur Untersuchung von metropolitanen Produktionssystemen. "Villes, régions et emplois", Vortrag an der Ecole doctorale en économie et politiques régionales et urbaines, Lugano, 16.-20.11.98.
- SCHNEEBERGER, K. (1999): Die Bedeutung von ausländischen Arbeitskräften im Transformationsprozess regionaler Produktionssysteme – eine empirische Untersuchung der Hotellerie/Gastronomie und des Spitalwesens. In: BOULIANNE, L., Hrsg. (1999): Insertion professionnelle de la main-d'oeuvre étrangère en Suisse. NFP "Migration und interkulturelle Beziehungen". EPFL, Lausanne.
- SCHREMMER, C./BIRNER, A./DOUBEK, C./SCHAUSBERGER, B. (1997): Wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven für die österr. Ballungsräume (=ÖROK Schriftenreihe Nr. 134). Wien.
- SCHULER, M. (1984a): Migrationsentwicklung im schweizerischen Berggebiet. In: BRUGGER, E.A./FURRER, G./MESSERLI, B./MESSERLI, P. (1984), S. 353-371.
- SCHULER, M. (1984b): Abgrenzung der Verdichtungsräume der Schweiz 1980. Beitr. zur Schweizer Statistik, Heft 105. BfS, Bern.
- SCHULER, M. (1985): Periurbanisierung und Definition des statistischen Stadtrandes. Zur Abgrenzung der Agglomerationen in der Schweiz. DISP 80/81: 60-65.
- SCHULER, M. / KAUFMANN, V. (1996): Pendularité à longue distance. DISP 126: 3-10.
- SCHULER, M./JOYE, D. (1997): Die Raumgliederungen der Schweiz. BfS, Bern.
- SCHULER, M./COMPAGNON, A./JEMELIN, C. (1999): Die Grossregionen der Schweiz. Die Schweiz im NUTS-Regionalsystem. BfS/BfR. Neuchâtel.
- SCOTT, A.J. (1988): Metropolis. From the Division of Labour to Urban Form. Berkeley.
- SFORZI, F., a cura di (1997): I sistemi locali del lavoro 1991. ISTAT, Argomenti n. 10. Roma.
- SIEBEL, W. (1999): Ist Urbanität eine Utopie? Geographische Zeitschrift, 87. Jg., Heft 2: 116-124.
- SIEVERTS, T. (1990): Zukunftsaufgaben der Stadtplanung. Düsseldorf.
- SIEVERTS, T. (1997): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Bauwelt-Fundamente 118. Braunschweig.
- SIEVERTS, T. (1998): Die Stadt in der Zweiten Moderne, eine europäische Perspektive. IZR 7-8/1998: 455-473.
- SMEKAL, C./RAUCH, F. (1996): Stadt-Umland-Kooperation im Raum Innsbruck. Innsbruck.
- SMERAL, E. (2000): Some clarifications on the Tourism Growth Puzzle. Paper presented at the 2nd Tourism Summit, Geneva/Chamonix-Mont-Blanc, December 2000.
www.wifo.ac.at/egon.smeral/tourism_summit_chamonix_12_2000.htm.
- SOCHER, K. (1998): Gibt es eine Theorie der Alpenstädte? Unveröffentlichtes Manuskript. Institut für Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik, Universität Innsbruck. Gekürzt in: Arbeitsgemeinschaft Alpenstädte, Alpenstädte-Info 2/95.
- STEPANICH, K. (2000): Borgo San Dalmazzo (Piemont): Zentraler Ort für die Seealpen oder Vorort von Cuneo. Unveröff. Magisterarbeit. Phil. Fakult. I, Geographie, Universität Erlangen-Nürnberg. Erlangen.
- STIFTUNG BAUHAUS DESSAU/RWTH AACHEN, Hrsg. (1995): Zukunft aus Amerika. Fordismus in der Zwischenkriegszeit. Siedlung – Stadt – Raum. Dessau, Aachen.
- STRUBELT, W. (1996): Entwicklung und Probleme der Verdichtungsräume in Deutschland. RuR, 4: 257-261.
- STORPER, M. (1995): The Resurgence of Regional Economies, ten Years later: The Region as a Nexus of untradable Interdependencies. European Urban and Regional Studies 2 (3): 191-221.
- STORPER, M. (1997): The regional world: territorial development in a global economy. New York.
- STORPER, M./WALKER, R. (1994): The capitalist imperative. 3. Aufl. Oxford, Cambridge.
- SUD INSEE – Regelmässige aktuelle Kurzinformationen von 4-6 Seiten des INSEE der région PACA, Marseille; durchnummeriert.
- THIERSTEIN, A./WALSER, M. (2000): Die nachhaltige Region. Bern, Stuttgart, Wien.
- TORRICELLI, G.P. (1993): La ville dans les Alpes: Zone grise ou laboratoire pour les transports de demain? RGA, T. LXXI, n° 4: 37-62.
- TORRICELLI, G.P. (1994): Réseaux de transport et systèmes urbains périphériques: Le cas de l'Arc alpin. Actes du séminaire, cahier n° 7: 18-32. Institut Universitaire Kurt Bösch, Sion.
- TORRICELLI, G.P. (1999): Les villes des Alpes suisses. Eléments pour une typologie du changement dans les années 1990. In: PERLIK, M./BÄTZING, W. (1999), S. 123-145.
- TORRICELLI, G.P. (2000): Globalisation et territoires montagnards: le cas de la Suisse. Essai méthodologique. www.lu.unisi.ch/biblioteca/Pubblicazioni/ArchivioWPire/dl0005.pdf.
- TORRICELLI, G.P./RATTI, R. (1994): Reti urbane e frontiera. Die 'Regione insubrica' – Internationales Scharnier. NFP 25 'Stadt und Verkehr', Bd. 56. Zürich.
- TORRICELLI, G.P./THIEDE, L./SCARAMELLINI, G. (1997): Atlante socioeconomico della Regione insubrica.

- Bellinzona.
- TICHY, F. (1985): Italien. Wissenschaftliche Länderkunden Bd. 24. Darmstadt.
- TRABER, B. (2000): Die touristische Nutzung historischer Industrie. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Geographisches Institut der Universität Bern.
- TURRI, E. (1999): Vérone: une ville à la conquête de la montagne. RGA, T. 87, n° 4: 65-79.
- UN (1994): Statistical Yearbook. Thirty-ninth-issue, 1992. New York.
- VELTZ, P. (1998): Territoires innovateurs: de quelle innovation parle-t-on? Vortrag GREMI-workshop, 29.-30.6.98, Paris.
- VEYRET-VERNER, G. (1968): Les Alpes et l'Europe. RGA, T. LVI, n° 1: 5-49.
- VEYRET -VERNER, G. (1970): Essai de définition et de classification des petites villes: leur insertion dans un réseau urbain. RGA, T. LVIII, n° 1: 51-66.
- VEYRET, P./VEYRET, G. (1964): Petites et Moyennes Villes des Alpes. RGA, T. LII, Fasc. 1: 6-124.
- VEYRET, P./VEYRET, G./ARMAND, G (1967): L'organisation de l'espace urbain dans les Alpes du Nord: Contribution à l'étude des problèmes de régionalisation. RGA, T. LV, n° 1: 5-71.
- VEYRET, P./VEYRET-VERNER, G. (1979): Atlas et Géographie des Alpes Françaises. Paris.
- VON STOKAR, T., (1995): Telematik und Stadtentwicklung. Dargestellt am Beispiel der Stadt Zürich. Anthropogeographie, Vol. 14. Zürich.
- VON THÜNEN, J.H. (1826): Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie. Nachdruck 1986. Düsseldorf.
- VRIŠER, I. (1984): Die Entwicklung der Industriebetriebe in Slowenien aus historisch-geographischer Sicht unter besonderer Berücksichtigung des Alpen- und Alpenvorlandes. In: Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 27: 29-41.
- WACHTER, D. (1993): Vertiefung sozio-ökonomischer Aspekte der Alpenkonvention und ihrer Protokolle (=BUWAL Umwelt-Materialien, Nr. 2). Bern.
- WASTL-WALTER, D. (1999): The Dynamics of Economic Transborder Cooperation between Austria/Carinthia and Slovenia. Journal of Borderlands Studies. Vol. XIV, No. 2, Fall 1999.
- WASTL-WALTER, D. (2000): Gemeinden in Österreich im Spannungsfeld von staatlichem System und lokaler Lebenswelt. Wien.
- WEBER, A. (1909): Über den Standort der Industrien. Tübingen.
- WEBER, M. (1985): Die nichtlegitime Herrschaft (Typologie der Städte). In: ders., Wirtschaft und Gesellschaft, Hrsg. J. Winkelmann. Tübingen, 5. rev. Auflage, S. 727-814. Erstabdruck 1921, S. 621 ff. unter dem Titel "Die Stadt".
- WEICHHART, P. (1996): Die EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein. Gestaltungsmodelle einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. In: SCHWARZ, W., Hrsg. (1996): Festschrift für Gerhard Silberbauer. Teil 1: Perspektiven der Raumforschung, Raumplanung und Regionalpolitik. Teil 2: Raumordnung, Landes- und Regionalpolitik in Niederösterreich. Wien, S. 113-131.
- WEICHHART, P. (1997): Sozioökonomische Rahmenbedingungen der "Neuen Regionalplanung." Mitteilungen und Berichte des Salzburger Instituts für Raumordnung und Wohnen, 25. Jg.: 9-21.
- WEICHHART, P. (1999): Die Chancen des Salzburger Zentralraumes. SIR-Info, 1/99: 4-5. Salzburg.
- WINTERSTEINER, W., Hrsg. (1996): Villach. Stadt der Zukunft - Zukunft der Stadt. Villach.
- ZAMPA, C. (1996): Industrialisation et dynamique de territoire: La chronique d'une mutation. Un approche en termes de "basculements industriels". ForumAlpin 1996, Chamonix, article transmis suite à appel à contribution.
- ZELLER, C. (2000): Rescaling power relations between trade unions and corporate management in a globalising pharmaceutical industry: the case of the acquisition of Boehringer Mannheim by Hoffman – La Roche. Environment and Planning A 2000, vol. 32, (9) September: 1545 – 1567.
- ZIMMERMANN, F.M. (1998): Positionierung einer Alpenstadt. In: PERLIK, M./ KÜBLER, A., Hrsg.: Das Städtische und die Alpenkonvention: 29-32. Villach.

Ausgewählte Artikel aus Tages- oder Wochenzeitungen

- BASLER ZEITUNG, 1.9.00: Laufental: eine schöne Wohnregion, aber kein Silicon Valley.
 FACTS, 16/1996, "Zürich rettet die Schweiz".
 LE MONDE, 10.10.96: Le gouvernement est invité à remettre en cause le programme TGV.
 LE MONDE, 30.01.97: Le dynamisme de Toulouse étouffe les villes de Midi-Pyrénées.
 LE MONDE, 19.10.99: a) Les campagnes veulent relever le défi de la modernité; b) Trois questions à Jean-Louis Guigou (Autoren: François Grosrichard/Béatrice Jérôme).
 LE MONDE, 6.10.99: Nice se donne dix ans pour un nouveau visage. (Autor: Jean-Pierre Laborde).
 LE MONDE, 12.3.99: Le populisme alpin, phénomène transnational. (Luc Rosenzweig).
 LE MONDE, 18.1.00: Adieu Paris, vive Nantes, Toulouse ou Montpellier (Alain Faujas).
 LE MONDE, 21.1.00: L'A 51 conduit les élus des Hautes-Alpes de la lassitude à l'exaspération (M. Samson).
 LE MONDE, 19.2.00: Scénarios pour la France de 2020 (Jean Menanteau).
 LE MONDE, 5.9.00: "Source d'économies d'échelle, l'intercommunalité favorise un développement équilibré du territoire" (Interview avec Jean-Pierre Sueur, président de l'Association des maires des grandes villes de France).
 LE MONDE, 19.10.00: Les campus, nouvelle jeunesse des villes (Autor: Michel Samson); Les campus reviennent dans les centre des cités (Gaëlle Dupont).
 LE MONDE, 6.4.01: L'irrésistible poussée démographique des grandes agglomérations (D. Buffier).
 NZZ, 19.11.96: Solidität und Weitsicht in Piemont. Industriegiganten und flexible Mittelbetriebe.
 NZZ, 17.1.00: Subkultur als Tourismus-Magnat. Zürich – Trendstadt für ein internationales Publikum (rel).
 NZZ, 7.3.00: Bauboom auf der grünen Wiese. Bevölkerungszuwachs in einem zweiten Vorortsgürtel (ecf).
 NZZ, 17.6.00: Die Schweizer Seilbahnen auf einer Fahrt ins Ungewisse (fg).
 NZZ, 28.6.00: Der Alpenraum als Vorzeigeregion Europas. Länderübergreifender Produktivitätsvergleich der BAK (fg).
 NZZ, 9.8.00: Mobilität als Überlebens- und Entwicklungsweg. Tessiner "Città regione" auf der kontinentalen Verkehrsachse. (Benedetto Antonini, Dir. der Abt. Raumplanung des Kantons Tessin).
 NZZ, 12.8.00: Ist Annemasse mehr als ein Genfer Anhängsel? (rfr).
 NZZ, 5.10.00: Die Zählung Barcelonas. Der wundersame Aufstieg der katalanischen Metropole zu einer Lieblingsdestination des Kulturtourismus.
 NZZ, 28.10.00: Kathedralen der Freizeitgesellschaft (fg).
 NZZ, 29.1.01: Vom Umgang der Architekten Herzog & de Meuron mit dem Weltruf (Markus Jakob).
 NZZ, 14.4.01: Die Tessiner Wirtschaft expandiert. Starke Entwicklung im industriellen Sektor (jbi).
 NZZ, 14.4.01: Museen zwischen Besucherrekord und Überlebenskampf (Beat Grossrieder).

Bibliographien

- BÄTZING, W. (1999): Bibliographie Villes des Alpes/Bibliographie Alpenstädte/Bibliografia Città alpine/Bibliografija o alpskih mestih. In: PERLIK, M./BÄTZING, W. (1999): 201-231. (thematische Ordnung). Aktualisierungen durch S. HOHENDORF in BORSODORF, A./PAAL, M. (2000a): 31-43 (nach Autoren geordnet).
 BUSSET, T./DUBUIS, P./MATHIEU, J., réd. (1999): Bibliographie: Ville et espace alpin – Stadt und Alpenraum. Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen, 4/1999: 225-234.
 OBERMAIR, H. (2001): Bibliografia di storia urbana. Le città sudtirolesi 1985-2000. In: Estratto da Studi Trentini di Scienze Storiche. Rivista della "Società di Studi Trentini di Scienze Storiche", Annata LXXX - Sez. 1 - N. 1 - 2001: 123-149.

Datenquellen

Deutschland

Volkszählung nach Wohngemeinden 1987, Einwohnerstatistik für 1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 1995.

Arbeitsstättenzählung 1987.

Gemeinden der Landkreise der Regierungsbezirke Oberbayern und Schwaben; Bezug der Daten durch das Bayerische Landesamt für Statistik, München.

Frankreich

Volkszählung 1962, 1968 1982, 1990, 1999:

Einwohner- und Pendlerdaten:

INSEE: Recensement général de la population de 1962. Population légale. Population sans double comptes.

INSEE: Recensement général de la population de 1968. Population légale. Population sans double comptes.

INSEE: Recensement général de la population de 1982. Population légale. Population sans double comptes.

INSEE: Recensement général de la population de 1990. Population légale. Population sans double comptes.

INSEE: Population 1999. Recensement de la population, mars 1999. Premières estimations, juillet 1999. Teilweise Aktualisierung durch Internet-Abfrage: <http://www.insee.fr>

Arbeitsstättenzählung 1982, 1990:

INSEE: Recensement général de la population de 1982. L'activité économique au lieu de travail, sondage au ¼.

INSEE: Recensement général de la population de 1990. L'activité économique au lieu de travail, sondage au ¼.

Gemeinden der Départements 04-06, 26, 38, 73-74, 83-84; Bezug durch INSEE Franche-Compté, Besançon.

Italien

Volkszählungen 1951, 1961, 1971, 1981, 1991; Nachführung 1995:

9. Censimento della popolazione (C.P.), 1951

10. Censimento della popolazione (C.P.), 1961

11. Censimento della popolazione (C.P.), 1971

12. Censimento della popolazione (C.P.), 1981

13. Censimento della popolazione (C.P.), 1991

Popolazione e movimento anagrafico dei comuni, anno 1995.

Arbeitsstättenzählung 1981, 1991:

6. Censimento Generale dell' Industria, del Commercio, dei Servizi e dell' Artigianato (C.I.C.), 26.10.1981. Dati sulle caratteristiche strutturali delle imprese e delle unità locali. Vol. II., tomo 1.

7. Censimento Generale dell' Industria, del Commercio, dei Servizi e dell' Artigianato (C.I.C.), 21.10.91. ATECO.

Gemeinden der Province 01-04, 07-09, 12-17, 21-26, 30-31, 93. Datenaufbereitung mit Beratung und Hilfe durch ISTAT Milano, ASTAT Bozen und Fabrizio Bartaletti, Genova.

Fürstentum Liechtenstein

Volkszählung 1980, 1990; weitere Einwohnerdaten gemäss Statistischem Jahrbuch. Betriebszählung 1985, 1991.

Freundliche Übermittlung der Daten durch das Amt für Volkswirtschaft des Fürstentums Liechtenstein.

Österreich

Volkszählung nach Wohngemeinden 1951, 1961, 1971, 1981, 1991; Nachführung 1995.

Arbeitsstättenzählung 1981, 1991.

Gemeinden der Bundesländer Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg vollständig sowie die Stadt Wien in ihrer Gesamtheit; Gemeinden der übrigen Bundesländer teilweise. Bezug der Daten durch ÖSTAT, Wien. Freundliche Übermittlung weiterer Daten durch die Statistischen Ämter der Städte Villach und Linz.

Schweiz

Volkszählung nach Wohngemeinden 1950, 1960, 1970, 1980, 1990; Nachführung 1995.

Betriebszählung 1985, 1991, 1995.

Grenzgängerstatistik 1981, 1991.

Gemeinden der Kantone ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, GE; Bezug der Daten durch das BfS, Bern. Freundliche Übermittlung der Grenzgängerstatistiken durch das Bundesamt für Ausländerfragen, Bern.

Slowenien

Volkszählung 1961, 1971, 1981, 1991; Nachführung 1996.

Arbeitsstättenzählung 1981, 1991

Delavci v združenem delu in v samosojnem osebnem delu 30.9.1981 (Statistisches Jahrbuch 1982)

Arbeitsstättenzählung / Zaposleni v podjetjih in drugih organizacijah (razen zasebnih) po področjih dejavnosti, September 1991 (Statistisches Jahrbuch 1992). www.sigov.si/zrs

Freundliche Übermittlung und Beratung durch Anton Gosar, Marjan Ravbar und Majda Dekleva, Ljubljana.

Abkürzungsverzeichnis

Länder

D:	Deutschland
F:	Frankreich
I:	Italien
A:	Österreich
CH:	Schweiz
SI, SLO:	Slowenien

Institutionen, Zeitschriften

ARL	Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover (ab 1998 BBR).
ASTAT	Istituto provinciale di statistica Provincia Autonoma di Bolzano, Bolzano – Bozen.
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn.
BfLR	Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn (ab 1998 BBR).
BfR	Bundesamt für Raumplanung, Bern.
BfS	Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.
BSLU	Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, München.
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Bern.
BWA	Bundesamt für Wirtschaft und Arbeit, Bern.
CE	Comission européenne. Luxembourg.
DRGA	Les Dossiers de la Revue de Géographie Alpine, Grenoble.
C.I.A.M.	Congrès Internationaux d'Architecture Moderne
CNRS	Centre National de la Recherche Scientifique
CIPRA	Commission Internationale pour la Protection des Alpes, Schaan/FL.
CRHIPA	Centre de recherche d'histoire d'Italie et des pays alpins, Grenoble.
DATAR	Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.
DISP	Dokumente und Informationen zur schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung. ORL-Institut ETH Zürich.
EC	European Commission
EFRE	Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung.
EPFL	Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.
ETHZ	Eidgenössische Technische Hochschule Zürich.
EU	Europäische Union. Als Herausgeber bei Literaturangaben: Europäische Kommission, Luxemburg.
GINCO®	Grenoble, Innsbruck, Chambéry and others: Internationale Interessenvereinigung verschiedener Alpenstädte und ausseralpiner Gebirgsstädte.
GREMI	Groupe de recherche européen sur les milieux innovateurs. GREMI-workshop: Workshop on <i>Le paradigme du Milieu Innovateur dans l'économie spatiale contemporaine</i> , organized by GREMI in memory of Philippe Aydalot on the tenth anniversary of his death. Paris, 29.-30.6.98.
H.L.M.	habitation à loyer modéré (sozialer Wohnungsbau).
IHG	Investitionshilfegesetz
ILO	International Labour Organisation, Genève.
INSEE	Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques (Frankreich).
IREC	Institut de Recherche sur l'Environnement construit, Lausanne.
IRER	Institut de Recherches Economiques et Régionales, Neuchâtel.
IRES	Istituto Ricerche Economico-Sociali del Piemonte, Torino.
ISR	Institut für Stadt- und Regionalforschung, Wien.
ISTAT	Istituto nazionale di statistica (Italien).
IzR	Informationen zur Raumentwicklung, hrsg. vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn.
KDL	Kommerzielle Dienstleistungen.
LAMA	Laboratoire de la Montagne Alpine de l'Université J. Fourier, Grenoble.
MaB	Man and Biosphere; internationales, integrales Forschungsprogramm der UNESCO; die Schweiz hat im Gebirgsprogramm Nr. 6 (Man's impact on mountain ecosystems) mitgearbeitet.
NFP	Nationales Forschungsprogramm (des Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung)
NUTS	Nomenclature des unités territoriales statistiques. Regionalisierungskategorien der EU.
NZZ	Neue Zürcher Zeitung.
ÖIR	Österreichisches Institut für Raumplanung, Wien.
ÖSTAT	Österreichisches Statistisches Zentralamt, Wien.
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz.
PACA	région Provence-Alpes-Côte d'Azur.
PNR	Programme National de Recherche/Programma Nazionale di Ricerca.
RECLUS	Réseau d'Etude des Changements dans les Localisations et les Unités Spatiales (Sitz in Montpellier), benannt nach dem wegen Unterstützung der Pariser Kommune aus Frankreich geflüchteten französischen Geographen Elisée Reclus (1830-1905).

RERU	Revue d'Economie Régionale et Urbaine, Montpellier.
RGA	Revue de Géographie Alpine, Grenoble.
RuR	Raumforschung und Raumordnung, Bonn, Hannover.
sda	Schweizerische Depeschagentur.
SIR	Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen, Salzburg.
s.l.l.	sistemi locali del lavoro.
UN	United Nations, New York.
VCS	Verkehrsclub der Schweiz
ZfW	Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Düsseldorf.
ZPIU	Zone de peuplement industriel ou urbain (Abgrenzung der städtischen Zonen in Frankreich bis 1996).

Typenbezeichnungen

UZ	Urbanisationszone
UT	Urbanisationstyp
ST	(Wirtschafts-)Strukturtyp
UE	Urbaner Entwicklungstyp

Urbanisationszone

KS	Kernstadt
IPZ	Innere periurbane Zone
APZ	Äussere periurbane Zone
PZZ	Polyzentrierte Zone

Urbanisationstypen

UT 1	Metropolregion
UT 2.1	Agglomeration mit perialpiner Kernstadt
UT 2.2	Agglomeration mit Alpen-Kernstadt
UT 3.1	Stadtregion mit perialpiner Kernstadt
UT 3.2	Stadtregion mit Alpen-Kernstadt
UT 4	Singuläre Urbanisationszone

Strukturtypen: Spezialisierte Typen

KDL	Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel
IND	Industrie und Transport & Kommunikation
PDL	Persönliche und touristische Dienstleistungen
ADM	Versorgungsdienstleistungen (Verwaltung, Gesundheitswesen, Bildungswesen)

Strukturtypen: Mischtypen, starke Ausprägung

KI	Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel + Industrie und Transport & Kommunikation
KP	Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel + Persönliche und touristische Dienstleistungen
KA	Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel + Versorgungsdienstleistungen
IP	Industrie und Transport & Kommunikation + Persönliche und touristische Dienstleistungen
IA	Industrie und Transport & Kommunikation + Versorgungsdienstleistungen
PA	Persönliche und touristische Dienstleistungen + Versorgungsdienstleistungen

Strukturtypen: Mischtypen, schwache Ausprägung

KI	Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel + Industrie und Transport & Kommunikation
KP	Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel + Persönliche und touristische Dienstleistungen
KA	Kommerzielle Dienstleistungen und Grosshandel + Versorgungsdienstleistungen
IP	Industrie und Transport & Kommunikation + Persönliche und touristische Dienstleistungen
IA	Industrie und Transport & Kommunikation + Versorgungsdienstleistungen
PA	Persönliche und touristische Dienstleistungen + Versorgungsdienstleistungen

Strukturtyp: ohne Spezialisierung

os	ohne Spezialisierung
----	----------------------

Sonstige Abkürzungen

bsp.	beispielsweise
etc.	et cetera
i.e.S.	im engeren Sinn
i.w.S.	im weiteren Sinn
Kap.	Kapitel
o.g.	oben genannt
s.o.	siehe oben
Tsd.	Tausend, in Tausend
u.a.	unter anderem
z.B.,z.T.	zum Beispiel, zum Teil

Glossar

A

Agglomeration: Zu einer A. werden hier die *Urbanisationszonen* gezählt, deren *Kernstadt* mindestens 90'000 Einwohner hat sowie die an sie angrenzenden Urbanisationszonen, sofern eine funktionale Verflechtung anhand der Pendlerquoten besteht oder durch nationale Abgrenzungen dokumentiert ist. A. konstituieren den *Urbanisationstyp* UT 2.

Agglomerationskern: die *Urbanisationszone* einer Agglomeration, die durch die *Regionalhauptstadt* und deren *periurbane Gemeinden* gebildet wird.

Alpenagglomeration: Agglomeration, deren Agglomerationskern innerhalb der Abgrenzung der Alpenkonvention liegt (Urbaner Entwicklungstyp UE 2).

Akkumulationsregime: siehe *Regulationsansatz*.

Alpenabgrenzung: In der vorliegenden Untersuchung wird, wenn nicht anders erwähnt, von der Maximalabgrenzung ausgegangen; diese Abgrenzung umfasst die Gebiete der Alpenkonvention plus der Bätzing-Abgrenzung (BÄTZING UND MITARBEITER, 1993: 24-40). Wird nur von einer der beiden sich überschneidenden Abgrenzungen gesprochen, so wird das besonders erwähnt.

Alpen-Kernstadt: *Kernstadt* innerhalb der *Alpenabgrenzung*.

Alpenraum: alle Gebiete innerhalb der *Alpenabgrenzung*.

Alpenrand: innerhalb der *Alpenabgrenzung* am Rand zur *perialpinen Zone* gelegene Gebiete.

Alpenregion: Oberbegriff für Teilregionen in den Alpen in der Grössenordnung von Talschaften, die in ihrer Ausdehnung den dezentralen Gebietskörperschaften von Landkreisen (D), pays (F), comunità montane (I), Bezirken (A) oder den nach dem Investitionshilfegesetz für Berggebiete (IHG) gebildeten Regionen (CH) entsprechen.

Alpenstadt (ville des Alpes, città delle Alpi, Alpsko mesto): Stadt innerhalb der *Alpenabgrenzung*, unabhängig von ihrer topographischen Lage. Der Begriff *Alpine Stadt* wird in dieser Untersuchung vermieden, da er Zusammenhänge mit der Höhenlage oder mit bestimmten alpenspezifischen Nutzungsformen impliziert, die für den grösseren Teil der Alpenstädte nicht zutreffen.

Aufgabe von Städten: Die Bezeichnungen "Aufgabe" und "Funktion" im Zusammenhang mit Aktivitäten von Gebietskörperschaften werden im Text weitgehend synonym verwendet. Dabei gilt sowohl für "Aufgabe" wie für "Funktion", dass sie nicht ohne gesellschaftspolitische oder ökonomische Rückbindung als Naturgesetze angesehen werden. Die sprachlichen Nuancen sind minimal: "Aufgabe" betont etwas mehr die gesellschaftlich vereinbarten Aktivitäten als dies bei "Funktion" der Fall ist. Darüberhinaus wird auf die Doppelfunktion von Städten in der Form der Versorgungsfunktion und der Netzwerkfunktion verwiesen.

Ausgewogene Doppelnutzung: Ausbalancieren des Verhältnisses zwischen den beiden Funktionen einer Stadt - ihrer überregional agierenden, aussenorientierten Wirtschaftstätigkeit und ihrer lokal/regionalen Versorgungsdienstleistungen für ihr nichtstädtisches Hinterland (BÄTZING, 1999: 196f.). Der gesellschaftliche Diskussionsprozess um das Verhältnis zwischen aussenorientierter *Netzwerkfunktion* und auf regionalen Ausgleich bedachter *Versorgungsfunktion* ist Teil der Nachhaltigkeitsdiskussion. Die dabei getroffenen Übereinkünfte sind Teil des *Regulationsregimes*.

B

Bätzing-Abgrenzung: siehe *Alpenabgrenzung*.

C

Cluster: Regionale Konzentration spezialisierter und daher zumeist international tätiger Unternehmen einer oder mehrerer eng aufeinander bezogener Wirtschaftsbranchen. Durch die hohe Spezialisierung einer Vielzahl selbständiger, aber miteinander kooperierender Betriebe wird eine erhöhte Innovationsfähigkeit und darüber sowohl internationale Wettbewerbsfähigkeit (Steigerung der regionalen Exporte) als auch eine Verstärkung der standortimmobilen Faktoren (verstärkte regionale Verankerung) erwartet. Der Begriff geht auf PORTER (1991) zurück. Im Deutschen entspricht *Cluster* am ehesten dem Begriff der *Wertschöpfungskette*.

D

Dematteis-Abgrenzung: Methode von Giuseppe Dematteis (1975) zur Bestimmung der Alpenstädte. Die Abgrenzung des Alpenperimeters erfolgt anhand morphologischer Kriterien und gliedert die in Frage kommenden Gemeinden in drei Zonen entsprechend ihrer Lage zum Alpenrand (0-20 km, 11-60 km, > 60 km). In Einzelfällen werden Städte hinzugenommen, die bis zu 30 km ausserhalb der Alpen liegen. Die Bestimmung der Städte erfolgt nach ihrer zentralörtlichen Funktion. Diese ist für ihn gegeben, wenn ein Einzugsgebiet von mindestens 5'000 Einwohnern versorgt wird. Das Einzugsgebiet errechnet sich aus der Konzentration einer bestimmten Anzahl von Arbeitsplätzen des tertiären Sektors in der Kernstadt, wofür als empirisches Eichmass die Durchschnittswerte Italiens herangezogen wurden. Datenbasis sind die Volkszählungen 1960/1961/1962. Vereinfacht kann gesagt werden: Alpenstädte sind bei Dematteis alle Gemeinden innerhalb einer morphologisch definierten Alpenabgrenzung, die mindestens 5'000 Einwohnern haben sowie Gemeinden mit weniger als 5'000 Einwohnern, wenn deren tertiärer Sektor mindestens 5'000 Einwohner versorgt. – Die Alpenabgrenzung korrespondiert nicht mit der Alpenkonventionsabgrenzung (z.B. ist bei Dematteis die Stadt Dragnan, die innerhalb der Alpenkonventionsgrenzen liegt, 30 km von seiner Abgrenzung entfernt).

Dezentrale Urbanisierung: Urbanisationszonen, die nicht Teil von *Verdichtungsräumen* sind. Wird als Gegenbegriff zu *Metropolisierung* gebraucht und umfasst die *Urbanisationstypen* UT 3 und UT 4.

E

Europäische Metropolregion: siehe *Metropolregion*.

Externalitäten: Quellen zur Vergrößerung von Akteurnutzen, der aus Interaktionen zwischen Mensch und Natur oder gesellschaftlichen Gruppen untereinander und zulasten einer der beteiligten Parteien entsteht. Eine positive oder negative Bewertung muss situationsbezogen erfolgen und unterliegt wechselnden gesellschaftlichen Normen. Unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten sind Externalitäten so zu begrenzen, dass auf lange Sicht die für den Menschen negativen Effekte nicht überwiegen.

F

Fordismus: siehe *Regulationsansatz*.

Funktion von Städten: siehe *Aufgabe von Städten*, *Versorgungsfunktion* und *Netzwerkfunktion*.

G

Gemeinde: Kontextabhängig in unterschiedlicher Weise gebraucht: a) allgemein für Gebietskörperschaften der untersten Ebene, der in diesem Zusammenhang auch als Oberbegriff für *Stadt* gilt; b) im Sinne von "Dorf" als Gegensatz zu *Stadt*.

Gentrification: Veränderung der sozialen Zusammensetzung von Wohnquartieren und Stadtteilen im Rahmen demographischer und wirtschaftlicher Veränderungen, die mit einer Aufwertung von Image, Wohnumfeldqualität und einer Steigerung der Bodenrente verbunden ist.

Gesellschaftliche Akteure: Gesamtheit der in einem Gebiet wirkenden gesellschaftlichen Kräfte in Bezug auf ihren professionellen und interessenvertretenden Aspekt, d.h. Unternehmer, Gewerkschaftsvertreter, Interessenvertreter von Unternehmensverbänden, politischen Institutionen, Nichtregierungsorganisationen; in gleicher Weise gehören dazu die in dem Gebiet wirkenden Kulturschaffenden, Strömungen der Subkultur, dissidente politische Strömungen etc. Sofern das Handeln von Gebietskörperschaften angesprochen ist, wird hier auch der Begriff *kollektiver Akteur* verwendet.

Globalisierung: "Prozess der weiträumigen Ausdehnung und Verknüpfung von Aktivitäten, der u.a. in einer wachsenden, regionale und nationale Grenzen überschreitenden Bewegung von Gütern, Kapital und Menschen zum Ausdruck kommt. Resultat der Globalisierung ist die Erweiterung des Organisationsraumes von Produktion und Konsum zu einem tendenziell weltumspannenden räumlichen Beziehungsgefüge, in dem geographische Distanzen an Gewicht zu verlieren scheinen" (KRÄTKE, 1995: 207).

I

Investitionshilfegesetz (IHG): "Bundesgesetz über Investitionshilfe für Berggebiete vom 28. Juni 1974 (Investitionshilfegesetz)". Schweizer Gesetz zur Berggebietenförderung, das am 1.3.1975 in Kraft getreten ist. Im Rahmen dieses Gesetzes wurde das schweizerische Berggebiet in den Alpen und im

Jura in 54 IHG-Regionen gegliedert.

K

Kernstadt (*pôle urbain*): Funktionaler Mittelpunkt einer *Urbanisationszone* bestehend aus Stadtzentrum (*ville centre*) und gegebenenfalls suburbaner Zone (*banlieue*). Suburbane Zonen gibt es im Alpenraum nur in wenigen Fällen. Kriterien der Abgrenzung:

- a) Einwohner ≥ 10.000 oder Arbeitsplätze des zweiten und dritten Sektors ≥ 5.000
- b) Auspendlerquote in grössere Stadt $< 30\%$
- c) Positiver Pendlersaldo
- d) bei nebeneinander liegenden Städten wird die kleinere Stadt (mit ihren Agglomerationsgemeinden) der *Urbanisationszone* der grösseren Stadt zugeschlagen (Bsp.: Visp zu Brig; aber: Saalfelden a.St.M. zu Zell a.S.).

Alpen-Kernstadt: Innerhalb der *Alpenabgrenzung* gelegene Kernstadt einer *Urbanisationszone*. Die periurbanen *Gemeinden* können dabei auch ausserhalb der *Alpenabgrenzung* liegen (z.B. bei der *Urbanisationszone* Salzburg).

Perialpine Kernstadt: Ausserhalb *Alpenabgrenzung* gelegene Kernstadt einer *Urbanisationszone* mit periurbanen *Gemeinden* innerhalb und ausserhalb der *Alpenabgrenzung*.

L

Ländliche Zone (*espace à dominante rurale*): Die I.Z. umfasst hier alle *Gemeinden*, die nicht Teil einer *Urbanisationszone* sind. Das sind die *Gemeinden*, die weder 10.000 Einwohner noch 5.000 Arbeitsplätze erreichen sowie die *Gemeinden*, die nur eine geringe Auspendlerquote in eine *Urbanisationszone* oder in mehrere zusammenhängende *Urbanisationszonen* entsenden. Die Zuordnung ist unabhängig von der absoluten Höhe der Auspendlerquote und der Wirtschaftsstruktur.

Land: Allgemeiner, als Dichotomie zu Stadt gebrauchter Begriff. Angesichts der Auflösung klar erkennbarer Stadt/Land-Grenzen steht hier die Differenzierung für grundsätzliche Unterschiede zwischen Entscheidungszentren und Regionen mit vorwiegender Ausführungs- und Erholungsfunktion.

Leitbranche: Wirtschaftsbranche, die in einer Region die wirtschaftlichen Aktivitäten dominiert und dadurch auch politisches und imagebildendes Gewicht hat. Im Falle einer günstigen Entwicklung können andere Wirtschaftsbranchen der Region durch Kunden-/Lieferantenbeziehungen davon profitieren, so dass *Wertschöpfungsketten* verlängert werden können und die *regionale Wertschöpfung* steigt. Im negativen Fall entstehen Monostrukturen.

M

Metropole: Kernstadt der *Urbanisationszone*, die den Kern einer *Metropolregion* bildet.

Metropolisierung: Funktionaler Einbezug kleinerer Städte mit ihrem Umland in den Einzugsbereich von *Verdichtungsräumen* (*Metropolregionen* und *Agglomerationen*), in Anlehnung an TORRICELLI, 1999. Metropolisationsprozesse gelten für die hier definierten *Urbanisationstypen* UT 1 und UT 2. Im Gegensatz zur M. steht die *dezentrale Urbanisierung*.

Metropolregion von europäischer Bedeutung: Der Begriff stammt aus der deutschen raumplanungspolitischen Terminologie (*Europäische Metropolregion*; Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen, 1993, vgl. VLP/ASPAN, 1999: 43) und charakterisiert grosse *Verdichtungsräume* mit internationalen Funktionen. Der Begriff wird hier synonym und anstelle des Begriffs *Metropolitane Agglomeration* verwendet, der (nach KRÄTKE, 1999: 65) inhaltlich durch vier Merkmale definiert ist:

- a) herausragende Einwohnerzahl und räumliche Ausdehnung innerhalb eines Städtesystems;
- b) hoher Grad an Zentralität als politisches Machtzentrum;
- c) hoher Grad an Zentralität als strategisches Wirtschaftszentrum und
- d) hoher Grad der Internationalisierung der Wirtschaftsaktivitäten

Für die Alpen treffen diese Bedingungen nicht zu. In der *perialpinen Zone*, ausserhalb des Alpenrandes wurden München, Mailand, Turin, Wien, Zürich und Genf diesem *Urbanisationstyp* zugerechnet. Sie konstituieren den *Urbanisationstyp* UT 1.

Kern einer Metropolregion: die *Urbanisationszone* einer *Metropolregion*, die durch die *Metropole* und deren *periurbane Gemeinden* gebildet wird.

Milieu, innovatives Milieu: Regionalentwicklungstheorie, die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit einer Region aus dem in einer bestimmten Region bestehenden Normen- und Wertesystem und den

darauf aufbauenden besonderen Kooperations- und Konkurrenzbeziehungen zwischen den regionalen Akteuren erklärt. Hauptvertreter dieses Ansatzes ist die *Groupe de recherche européen sur les milieux innovateurs* (GREMI), vgl. MAILLAT, 1998.

Mischtyp: siehe *Strukturtyp*.

N

Nachhaltigkeit: Die allgemeinen Definitionen beziehen sich darauf, Handlungsmöglichkeiten für künftige Generationen zu erhalten (HAUFF, 1987). Beim Versuch der Operationalisierung werden ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit unterschieden (MESSERLI, 1994a). Für die Anwendung des Konzepts auf die Alpen vgl. BÄTZING/PERLIK 1996.

Netzwerkfunktion: Gesamtheit der aussenorientierten wirtschaftlichen und politischen Aktivitäten, die von einer Stadt oder einer Region als kollektiver Akteur im Rahmen hoch arbeitsteiliger Produktionssysteme für externe Märkte getätigt werden und die durch eine Einbindung in eine globale Netzwerkökonomie charakterisiert sind. *Netzwerkfunktion* und *Versorgungsfunktion* bilden ein Gegensatzpaar, wobei davon ausgegangen wird, dass Städte immer beide Funktionen in einem bestimmten Ausmass wahrnehmen.

NUTS (Nomenclature des unités territoriales statistiques): Statistisches Regionalisierungssystem der EU in drei Gliederungsebenen. Eine Synopse der administrativen Einheiten in Europa und der NUTS-Einheiten ist abgedruckt bei SCHULER COMPAGNON/JEMELIN (1999: 23). Die NUTS-Regionen der Alpen sind aufgelistet auf der Web-Seite der CIPRA (www.cipra.org/).

P

Pendlerkette: Gesamtheit der Pendlerbeziehungen zwischen mehreren *Urbanisationszonen*. Der Begriff umfasst die Phänomene der Aus-/Einpendlergemeinden und der Fernpendler.

Perialpin, perialpine Zone: ausserhalb der Alpenabgrenzung gelegene, an den Alpenrand angrenzende Flächen.

Periurban: an die *Kernstadt* angrenzende Flächen, die mit der Kernstadt funktional verflochten sind.

Periurbane Gemeinde: Alle Gemeinden, die eine definierte, hohe Auspendlerquote in die *Kernstadt* einer *Urbanisationszone* aufweisen. Entspricht in etwa den Typen der Auspendler- und Aus-/Einpendlergemeinde (BÄTZING UND MITARBEITER, 1993), unterscheidet sich von diesen jedoch aufgrund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens.

Periurbane Zone: Gesamtzahl der *periurbanen Gemeinden* einer *Urbanisationszone*. Die p.Z. wird je nach Intensität der Pendlerverflechtung unterteilt in eine innere p.Z. (IPZ), äussere p.Z. (APZ) und eine polyzentrierte p.Z. (PPZ). Die PPZ setzt sich aus Gemeinden zusammen, deren Auspendlerströme in *Kernstädte* mehrerer aneinander grenzender *Urbanisationszonen* aufgeteilt sind (entspricht den Gemeinden der französischen *communes multipolarisées*).

Periurbanisierung: Funktionstrennung von Wohn- und Arbeitsgemeinde ohne bauliches Kontinuum unter Bedingungen hoher Mobilität. Der Begriff "periurban" wurde aus dem französischsprachigen Raum in den deutschen Sprachraum eingeführt (SCHULER, 1985) und wird inzwischen auch zögernd in Deutschland verwendet (KAGERMEIER, 1998). Periurban greift weiter aus als der Begriff "suburban", der dem amerikanischen Städtmodell entstammt und dort ursprünglich Vorstadtsiedlungen beschrieb, die es in dieser Form in Europa nicht gab. Der Begriff "suburban" verbindet sich in Frankreich mit der "banlieue" des H.L.M.-Wohnungsbaus, in Deutschland mit "Vorstadt" und wird in dieser Arbeit nur sparsam gebraucht, da er in der Regel zur Kernstadt gezählt wird, deren Ausdehnung hier nicht weiter hinterfragt wird. Ausserdem sind die suburbanen Zonen in den Alpen vergleichsweise gering. Lebens- und Erwerbsweise der Bewohner der periurbanisierten Gebiete sind – strukturwandel- oder migrationsbedingt – auf Kernstädte und Nebenzentren ausgerichtet. Von der Siedlungsmorphologie her kann oftmals kein Unterschied zum ländlichen Raum festgestellt werden.

Pfadabhängigkeit (path dependency, trajectoire): Aus der evolutionsökonomischen Theorie. Bestimmte Entscheidungen bei der Einführung gesellschaftlicher, technologischer oder wirtschaftlicher Innovationen wirken als Bifurkation und haben sowohl selbstverstärkende positive Rückkopplungen wie die Einschränkung/Verunmöglichung von Handlungsalternativen zur Folge. Dadurch kommt dem stochastischen Element bei der Durchsetzung von Innovationen eine wichtige Rolle zu.

R

Region: ohne weitere Zusätze wird der Begriff unspezifisch für Flächen, Gebietskörperschaften oder Wirtschaftsräume unterhalb der nationalen Ebene gebraucht. Wenn eine bestimmte nationale administrative Gliederung gemeint ist, wird der französische oder italienische Originalbegriff (*région*, *regione*) gebraucht.

Regionalhauptstadt: Kategorie der Städte, die auf europäischer Ebene einer Grossstadt ab ca. 100'000 Einwohnern entsprechen und im Untersuchungsgebiet in der Regel territorial-administrative Aufgaben als Hauptstädte eines Bundeslandes oder einer *région/regione* ausüben. In die gleiche Kategorie wurden Bern und Ljubljana eingestuft, die auf nationaler Ebene Bundeshauptstädte sind.

Regionalisierung: "Prozess der relativ kleinräumigen *territorialen* Integration und Vernetzung von Aktivitäten, der häufig mit einer Wiederaufwertung besonderer regionaler Qualitäten und Beziehungsgefüge verbunden ist" (KRÄTKE, a.a.O.).

Regulationsansatz: Aus dem französischen Strukturalismus hervorgegangener gesellschaftstheoretischer Ansatz, der die Begriffe *Akkumulationsregime* und *Regulationsregime* als zentrale Kategorien zur Analyse der Beziehungen zwischen den gesellschaftlichen Akteuren und Akteurgruppen verwendet. *Akkumulationsregime* steht dabei für das Verhältnis ("rapport"), das sich im Verlauf von Aushandlungs- und Durchsetzungsprozessen zwischen gegensätzlichen Interessen und Handlungsalternativen einstellt und die Aspekte der Produktions- und Wertschöpfungsprozesse betrifft. *Regulationsregime* steht für die 'Spielregeln', mit denen dieses Verhältnis zustande kommt und mit denen die Verteilung der erwirtschafteten Werte geregelt wird. Die Ausgestaltung beider Regimes ist z.B. dafür verantwortlich, in welchem Masse auf nationaler Ebene regionale Disparitäten akzeptiert sind oder in welchem Masse regionale Produktionssysteme erfolgreich sind. Ein Aufrechterhalten bestehender (flacher oder steiler) Hierarchien setzt voraus, dass bestehenden Interessengegensätze innerhalb des Akkumulations- und des Regulationsregimes durch die gesellschaftlichen Akteure "reguliert" und dadurch in ihrem Verhältnis zueinander ausbalanciert und laufend angepasst werden können. Im gegenteiligen Fall kommt es zu einem Regimewechsel. In diesem Zusammenhang werden die Begriffe *Fordismus* für die bis in die 1970er Jahre reichende Epoche der industriellen Massenproduktion mit kollektiv auftretenden Akteurgruppen (Klassen, Institutionen, Verbände) und *Postfordismus* als Epoche flexibilisierter tertiärer Gesellschaften (mit veränderten Interessengegensätzen und anders zusammengesetzten Akteurgruppen) verwendet. Regionale Verankerung, regionale Unterschiede und regionale Wettbewerbsfähigkeit lassen sich in dieser Argumentation mit spezifischen regionalen Akteurbeziehungen und den zwischen ihnen ausgehandelten/durchgesetzten "rapports" erklären. Hier bestehen Verbindungen zum theoretischen Ansatz der *innovativen Milieus*.

S

Singuläre Urbanisationszone: Urbanisationszone mit ländlichem *Umland* ohne grössere funktionale Verflechtung mit der benachbarten Urbanisationszone. Singuläre Urbanisationszonen haben in der Regel nur eine geringe Zahl *periurbaner Gemeinden*, in verschiedenen Fällen fehlen sie ganz; s.U. konstituieren den *Urbanisationstyp UT 4*.

Spezialisierter Typ: siehe *Strukturtyp*.

Stadt: Allgemein gebrauchter Begriff. Im Rahmen der Untersuchung gelten Gemeinden mit mindestens 10'000 Einwohnern oder 5'000 Arbeitsplätzen als Städte.

Stadtregion (von regionaler Bedeutung): Einheit von mehreren aneinandergrenzenden und funktional miteinander verflochtenen *Urbanisationszonen* unterhalb der Grösse einer *Agglomeration (Urbanisationstyp UT 3)*.

Stadt-Umland-Verhältnis: Raum ist materielle Dimension sozialer Beziehungen (BENKO/LIPIETZ, 2000a: 13). Damit sind Fragen von Stadt und Land und die damit verbundenen hierarchischen Beziehungen normativen Entscheidungen unterworfen und somit veränderbar. Dies betrifft insbesondere das zwischen den Gebietskörperschaften bestehende Verhältnis von Kooperation und Konkurrenz sowie politischer und wirtschaftlicher Gestaltungsmacht.

Städtenetz (réseau urbain): Freiwillige Kooperation zwischen Städten gleicher Hierarchiestufe. Der Begriff Städtenetz betont im Gegensatz zum Begriff Städtesystem die kooperativen Beziehungen zwischen Städten.

Städtesystem (armature urbaine): Städte innerhalb eines gegebenen Wirtschafts- oder Territorialraumes, die in funktionaler Beziehung und einem hierarchisch gestuften Abhängigkeits- und Kooperationsverhältnis zu einander stehen. Der Begriff Städtesystem betont im Gegensatz zum Begriff Städtetz die hierarchischen Beziehungen zwischen Städten ("Städte, die funktional miteinander in der Weise verflochten sind, dass Änderungen der Wirtschaftstätigkeiten, der Flächennutzung oder des verfügbaren Einkommens der Bevölkerung direkte oder indirekte Auswirkungen auf eine oder mehrere beteiligte Städte des Städtesystems hat", PRED, 1977: 13).

Standortquotient:

$$SQ_B = \frac{\frac{\text{Arbeitsplätze einer Branchengruppe im Teilgebiet (Urbanisationszone)}}{\text{Arbeitsplätze einer Branchengruppe im Untersuchungsgebiet (170 Urbanisationszonen)}}}{\frac{\text{Arbeitsplätze Sektor II+III im Teilgebiet (Urbanisationszone)}}{\text{Arbeitsplätze Sektor II+III im Untersuchungsgebiet (170 Urbanisationszonen)}}}$$

Strukturtyp: Typisierung der Urbanisationszonen nach ihrer dominierenden Wirtschaftsstruktur anhand der auf Basis der Arbeitsplätze berechneten *Standortquotienten*. Es wird unterschieden in einen *Spezialisierten Typ*, bei dem nur in einer Branchengruppe Übervertretungen auftreten und in einen *Mischtyp*, bei dem mehrere Branchengruppen Übervertretungen, allerdings zumeist in geringerem Ausmass, aufweisen. *Ohne Spezialisierung* sind die Urbanisationszonen, die in keiner Branchengruppe Übervertretungen aufweisen.

Suburbanisierung: Flächenausdehnung der Stadt infolge Funktionswandels und Wachstum, wobei – im Unterschied zur *Periurbanisierung* – der bauliche Zusammenhang zwischen Stadtzentrum und Neubaugebieten gewahrt bleibt.

T

Technopôle: Frankreich-spezifische Form staatlicher Förderung von Spitzentechnologie in der Form einer Konzentration von Forschungseinrichtungen und forschungsintensiver Unternehmen an einem Standort, verbunden mit einer entsprechenden Ansiedlungspolitik. Beispiele im Alpenraum sind die Informationstechnologie in Sophia-Antipolis in Valbonne bei Nizza und die Nuklearforschung in Grenoble.

Transaktionskostentheorie: Ursprünglich Theorie der Unternehmensorganisation zur Bedeutung integrierter oder desintegrierter Unternehmensstrukturen (COASE, 1987). Auf Standortentscheidungen übertragen erklärt die T. die Bedeutung persönlicher Beziehungen und räumlicher Nähe für die Qualitäten eines Standorts für eine bestimmte Branche. Die auf diese Weise entstehenden Standortvorteile sind entweder nur grob bestimmbar (als innovative Milieus, vgl. MAILLAT, 1998) oder werden von vornherein als nicht quantifizierbar bezeichnet ("untradable interdependencies", vgl. STORPER, 1995).

U

Umland: Gesamtheit des Einzugsgebietes einer *Kernstadt*, bestehend aus ländlichen und *periurbanen* Gemeinden.

Untersuchungsgebiet: Für die vorliegende Untersuchung definiertes Gebiet bestehend aus den Gemeinden der Alpenabgrenzung plus den Gemeinden der wichtigsten *perialpinen Agglomerationen* (München, Nizza, Turin, Mailand, Wien, Bern, Zürich, Genf, Ljubljana u.a.) mit dem Ziel, alle *periurbanen* Alpengemeinden einer bestimmten *Kernstadt* zuzuweisen und die Ausdehnung dieser *Urbanisationszonen* zu ermitteln.

Urbanisationstyp: Typisierung der *Urbanisationszonen* nach vorhandener oder fehlender Zugehörigkeit zu einem *Verdichtungsraum*, und nach ihrem demographischen Gewicht.

Urbane Entwicklungstyp: Die durch die Kombination von *Urbanisationstyp* und *Strukturtyp* charakterisierte urbane Entwicklung und strukturelle Ausdifferenzierung einer *Urbanisationszone* zu einem gegebenen Zeitpunkt.

Urbanisationszone: Basiseinheit der verstädterten Gebiete im *Alpenraum*, bestehend aus *Kernstadt* und *periurbanen* Gemeinden. Die Ausdehnung der Urbanisationszone ist unabhängig von der baulichen Dichte oder der Bevölkerungsdichte. Sie ist in jedem Fall an die Gemeindegrenzen gebunden. Die Abgrenzung der U. entspricht methodisch der französischen *aire urbaine* (LE JEANNIC, 1996) und der geplanten *European Functional Urban Area* (EC, 2000), unterscheidet sich aber in den Schwellenwerten.

Kern-Urbanisationszone: entspricht dem *Agglomerationskern* bzw. dem *Kern einer Metropolregion*.

Rand-Urbanisationszone: eine an den *Agglomerationskern* bzw. den *Kern einer Metropolregion* angrenzende Urbanisationszone, die zur *Agglomeration* bzw. *Metropolregion* gehört.

V

Verdichtungsraum: Der Begriff stammt aus der deutschen raumplanungspolitischen Terminologie (ARL, 1995) und wird hier als Oberbegriff für (*Europäische*) *Metropolregion* und *Agglomeration* gebraucht.

Versorgungsfunktion: Gesamtheit der Aufgaben, die von einer Stadt und ihren Wirtschaftsbranchen für das auf die Stadt bezogene Einzugsgebiet und die eigenen Bürger erbracht werden. Hierzu gehören vor allem die Unterhaltung der urbanen Infrastruktur, kommunale Dienstleistungen, Kultur, Einzelhandel und regional orientiertes Handwerk. Im Unterschied zum Begriff der zentralörtlichen Funktion soll durch den Begriff der Versorgungsfunktion betont werden, dass Aufgaben und Funktionen einer Stadt gesellschaftlich vermittelt und aus diesem Grund Veränderungen unterworfen sind. Dies gilt gleichermassen auch für die von Städten wahrgenommene *Netzwerkfunktion*.

Vertikale Integration: Organisation der verschiedenen Stufen des Produktionsprozesses in einer einzigen oder nur wenigen Betriebsstätten unter einheitlicher operativer Führung. Ermöglicht eine Zerstückelung des Arbeitsprozesses in verschiedenste Teilverrichtungen und ist deshalb das typische Produktionsmuster des *Fordismus* (konsequenteste Form: Kombinatbetriebe in den Volkswirtschaften des ehemaligen Ostblocks). Der Epochenwechsel zum *Postfordismus* bewirkt eine verstärkte vertikale Desintegration. *Vertikale Desintegration* ermöglicht die Nutzung zusätzlicher branchenübergreifender Innovationspotentiale (Begründung über die *Milieu-Theorie*) und wird in dem Masse erleichtert, wie die *Transaktionskosten* sinken (Kosten der interbetrieblichen Kommunikation, der Distanzüberwindung etc.).

Z

Zentrale Orte-Theorie, Zentrale Orte-System: Von CHRISTALLER (1933) und LÖSCH (1940) begründete Theorie einer regelhaften Verteilung von Städten unter der Annahme unterschiedlicher Versorgungsreichweiten für Güter und Dienstleistungen.

Zentraler Ort: i.e.S. die Bezeichnung für eine Stadt innerhalb des *Zentrale Orte-Systems* auf einer bestimmten Hierarchiestufe. Hier zumeist i.w.S. als Stadt verstanden, die vorrangig *Versorgungsfunktionen* ausübt.

Tab. 38: Parallelisierung der wichtigsten Kernbegriffe in verschiedenen Sprachen.

Deutsch	Französisch	Italienisch	Slowenisch	Englisch
Alpenstadt	Ville des Alpes	Città delle Alpi	Alpsko mesto	Alpine town
Kernstadt	Pôle urbain	Polo urbano	Osrednje mesto urbanizacijskega območja	Centre
Periurbane Gemeinde	Commune de couronne périurbaine	Comune periurbana	Izvenmestna občina	Periurban municipality
Periurbane Zone	Couronne périurbaine	Area periurbana	Izvenmestno območje	Periurban area
Urbanisationszone	Aire urbaine	Area urbana	Urbanizacijsko območje	Functional urban area
Metropolregion (von europäischer Bedeutung)	Aire métropolitaine de l'importance Européenne	Area metropolitana (d'importanza europea)	Metropolna regija (evropsko pomembna)	Metropolitan area of European significance
Agglomeration (von nationaler Bedeutung)	Agglomération de l'importance nationale	Agglomerato (d'importanza nazionale)	Nacionalno pomembna aglomeracija	Agglomeration of national significance
Stadtregion (von regionaler Bedeutung)	Espace urbain multipolaire de l'importance régionale	Territorio urbano (d'importanza regionale)	Mestna regija z regionalnim pomenom	Urban district of regional significance
Singuläre Urbanisationszone	Aire urbaine singulière	Area urbana isolata	Nevezano, posamično urbanizacijsko območje	Individual functional urban area
Urbanisationstyp	Type d'urbanisation	Tipo dell'urbanizzazione	Tip urbanizacije	Urbanisation type
Strukturtyp	Type de structure économique	Tipo di struttura economica	Tip gospodarske strukture	Structural type
Urbaner Entwicklungstyp	Type de développement urbain	Tipo di sviluppo urbano	Tip urbanega razvoja	Urban development type

Anhang

A1 Abgrenzungskriterien für die Urbanisationszonen und detaillierte Zuordnung (Kap. 7.2)

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes am Alpenrand erwies sich als schwierig und erforderte viele Einschränkungen und Kompromisse. Das Untersuchungsgebiet musste sowohl aus sachlichen als auch aus technischen Gründen beschnitten werden, da mit einer Ausweitung um einzelne Gemeinden sofort – nach dem Schneeballprinzip – eine Vielzahl weiterer Gemeinden in das Untersuchungsrastraster gefallen wären und sich der ausseralpine Anteil des Untersuchungsgebietes zu stark ausgedehnt hätte. Dadurch mussten die ausseralpinen Anteile der perialpinen Metropolregionen zwangsläufig beschnitten werden. In einigen Fällen erwies es sich demgegenüber als sinnvoll, das Untersuchungsgebiet um Urbanisationszonen zu erweitern, die vollständig in der perialpinen Zone gelegen sind, um die Metropolisierung des Alpenrandes erfassen zu können. Das Untersuchungsgebiet umfasst somit:

- alle urbanisierten/periurbanisierten Alpengemeinden,
- alle perialpinen Gemeinden von Urbanisationszonen, die mindestens eine periurbane Gemeinde im Alpenraum haben und
- perialpine Urbanisationszonen, sofern sie zusammen mit den Urbanisationszonen des Alpenrandes einen gemeinsamen Verdichtungsraum bilden.

Das Untersuchungsgebiet wird da unterbrochen,

- wo die Überschneidungen mit anderen Urbanisationszonen und Verdichtungsräumen eine weitere Analyse nicht mehr zulassen.

1. Abgrenzung der perialpinen Zone gegen den übrigen ausseralpinen Raum:

Deutschland: Die Metropolregion München besteht in ihrem Kern aus der Urbanisationszone München, die vollständig erfasst ist. Aufgrund der hohen Pendlerverflechtung gehören alle angrenzenden Landkreise zumindest z.T. dazu. Die Abgrenzung wird im Norden gegen Ingolstadt vorgenommen, die anhand der Pendlerverflechtung deutlich ausfällt. Im Westen besteht die Abgrenzung zur Urbanisationszone Augsburg, die anhand der Pendlerverflechtung weniger deutlich ist. Es bestehen sowohl funktionale wie auch regionalpolitische Verflechtungen (z.B. die beginnende Kooperation im Rahmen eines Städtensetzes München – Augsburg – Ingolstadt, MAI). Da die Untersuchung vorrangig die funktionalen Beziehungen zum Alpenrand klären soll, mussten überlappende Verflechtungen zu den anderen angrenzenden ausseralpinen Grossstädten jedoch ausgeblendet werden.

Im Osten von München zählen Mühldorf (keine Verbindung zur UZ München) und Burghausen (angrenzend an den perialpinen Teil der Agglomeration Salzburg) nicht mehr zum Untersuchungsgebiet. Westlich von München grenzt die UZ Landsberg a. Lech an die Alpen, liegt aber vollständig ausserhalb der Abgrenzung und wird nicht mehr zum Untersuchungsgebiet gezählt.

Frankreich: Es werden nur die 9 Alpen-Départements berücksichtigt (04, 05, 06, 26, 38, 73, 74, 83, 84). Marseille-Aix-en-Provence wird nicht in die Untersuchung einbezogen, da die Verflechtungen mit dem Alpenraum gering sind und bisher lediglich zwei kleine Gemeinden eine erhöhte Pendlerverflechtung zur UZ Aix-en-Provence (Einwohner 1990: 1,345 Mio.; 1999: 1,516 Mio.). Darunter sind zwei kleine Alpengemeinden. Da sich die Entwicklung Marseilles vorrangig nicht auf den Alpenraum bezieht, verwaltungsmässig ebenfalls keine Beziehungen zu den Alpen bestehen (Département 13 ohne Alpenanteil), wurde Marseille-Aix-en-Provence nicht in das Untersuchungsgebiet einbezogen. Marseille orientiert sich entlang des Rhônetals nach Lyon und nicht in den Alpenraum (DUMONT, 1999; LE MONDE, 24.5.96). Für Lyon gilt die gleiche Argumentation; dementsprechend bleiben die Daten der Départements 13, 42 und 69 unberücksichtigt. Avignon wird noch mitberechnet, um die Stadtregion Avignon – Carpentras – Cavaillon erfassen zu können. Das Untersuchungsgebiet wird hier auf die Départements östlich der Rhône begrenzt, die Départements 07 und 30 zählen deshalb nicht mehr dazu. Toulon (83) und Brignoles (83) grenzen mit ihren periurbanen Gemeinden direkt an die Alpen, keine dieser Gemeinden liegt aber innerhalb der Alpenabgrenzung. Daher werden beide Urbanisationszonen nicht einbezogen.

Italien: Das Untersuchungsgebiet umfasst die province TO, VC, NO, CN, AO, IM, SV, VA, CO, SO, MI, BG, BS, BZ, TN, VR, VI, BL, TV, UD, GO, PN, BI, VB, LC teilweise oder ganz. Für die Urbanisationszonen der Provinzhauptstädte Vercelli, Novara, Vicenza, Treviso und Pordenone konnte anhand der Pendlerverflechtungen keine direkte Verbindung zum Alpenrand nachgewiesen werden, so dass sie ausgeklammert bleiben. Dagegen wurde die UZ Milano (vollständige provincia) einbezogen, weil die funktionale Verbindung zu den Nachbarprovinzen dokumentiert ist (BARTALETTI, 1996). Das Gleiche gilt für die UZ Busto Arsizio. Die Urbanisationszone Trieste wurde nicht untersucht, da die Verbindung zum Alpenrand nur sehr indirekt ist (über Monfalcone gemäss BARTALETTI, a.a.O.). In Piemont wurde die Abgrenzung zwischen Alba und Bra gelegt. Bra gehört zum sistema locale del lavoro (s.l.l.) Carmagnola, der eher nach Torino orientiert ist.

Österreich: Die Bundesländer Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg liegen vollständig innerhalb der Alpenabgrenzung. In Oberösterreich wurden Linz, Wels und Vöcklabruck einbezogen, um die gesamte Agglomeration (siehe A 2) berechnen zu können (vergleichbarer Fall wie Avignon). In der Steiermark gehören Teile der ausseralpinen Bezirke Feldbach und Leibnitz zur Urbanisationszone Graz. Da das Einzugsgebiet Graz in den Alpenrand hinein reicht, zählt der ganze Komplex zum Untersuchungsgebiet. Die Urbanisationszone Wien umfasst aufgrund der Pendlerverflechtung den grössten Teil der angrenzenden Bezirke. Eine (allerdings nur undeutliche) Unterbrechung lässt sich zu den Urbanisationszonen Eisenstadt (Burgenland) und Krems (Niederösterreich) ziehen, die deshalb ausgeschlossen wurden.

Schweiz: Die Urbanisationszonen von Zürich, Genève und Bern gehören zum Untersuchungsgebiet, weil ihre Einzugsgebiete in den Alpenrand hineinreichen. Für Zürich bleiben aber die Teile des Aargaus unberücksichtigt, da ein Einbezug zur Folge gehabt hätte, dass eine Abgrenzbarkeit innerhalb des Mittellandes willkürlich geworden wäre. Bei der Metropolregion Genève wurde die anhand der Pendlerströme deutlich abgrenzbare UZ Lausanne ausgeschlossen. Im Grossraum Bern ist Biel/Bienne als eigenständige Urbanisationszone abgrenzbar und wird nicht mehr in das Untersuchungsgebiet einbezogen. Aus dem gleichen Grund werden Sursee/LU und Wil/SG nicht in das Untersuchungsgebiet einbezogen.

Slowenien: Da hier die Daten aufgrund der neuen Gemeindegliederungen gröber aufgelöst sind, lagen die Schwierigkeiten nicht in der Abgrenzung der Ausdehnung der perialpinen Zone, sondern darin, dass der Alpenrand weiter ausgedehnt werden musste, als es den bisherigen Grenzen der Alpenkonvention entsprach.

Von *Monaco* wurden keine Daten beschafft, es wurde daher auch nicht in die Berechnungen einbezogen. Eine zusätzliche Berechnung würde die UZ Menton-Ventimiglia vergrössern (um 30'000 Einwohner), die Typisierungen aber nicht verändern.

2. Erläuterungen zur Feinabgrenzung der einzelnen Urbanisationszonen

Die gemeindescharfe Abgrenzung der Urbanisationszonen (UZ) erforderte trotz der zuvor festgelegten Schwellenwerte eine Reihe weiterer Regeln, teilweise mussten auch Ermessensentscheidungen getroffen werden. Folgende zusätzliche Regeln wurden eingeführt:

- auch wenn die grössenmässigen und die Pendlerbedingungen für eine Kernstadt erfüllt sind, wird keine eigenständige Urbanisationszone ausgewiesen, wenn zwei Kernstädte aneinandergrenzen. In diesem Fall bilden die beiden Städte gemeinsam eine Urbanisationszone.
- in bestimmten Fällen wurden Urbanisationszonen zusammengelegt, um zu kleine Einheiten zu vermeiden;
- in Grenzübereinanderungen konnte aufgrund der lückenhaften Statistiken nicht mit dem Indikator der Pendlerverflechtung gearbeitet werden, so dass Einzelfallentscheidungen getroffen werden mussten.

Deutschland

Regierungsbezirk Oberbayern

München: Die Urbanisationszone umfasst aufgrund der Berechnungen neben der Kernstadt München die Landkreise München (184) Starnberg (188), Fürstenfeldbruck (179), Dachau (174) vollständig sowie den grössten Teil der Landkreise Freising (178), Erding (177) und Ebersberg (175). Deren Kreisstädte sind keine selbständigen Kernstädte, da ihr Auspendleranteil in die Urbanisationszone München 30% erreicht. Daneben gehören einzelne Gemeinden der Landkreise Landsberg a.L. (181), Pfaffenhofen (186), Mühldorf (183) Rosenheim (187), Miesbach (182) und Bad Tölz-Wolfratshausen (173) zur UZ München. Die Abgrenzung schliesst aufgrund des Berechnungsverfahrens auch die dünner besiedelten Flächen im Norden und Nordosten von München ein (die seit der Inbetriebnahme des Flughafens eine Verdichtung erfahren). Die Ausdehnung der UZ München entspricht alleine schon dem Charakter und der Ausdehnung einer Metropolregion, aufgrund der starken Pendlerverflechtungen erscheint diese Ausdehnung bereits bei der UZ-Abgrenzung.

Im Landkreis *Traunstein* (189) erfüllen Traunstein, Traunreut und Trostberg die Bedingungen einer Kernstadt. Auf der Basis dieser Städte erfolgt auch die Abgrenzung des Einzugsgebietes der periurbanen Gemeinden. Traunstein ist Kreisstadt, die beiden anderen haben Stadt-Status und sind Standort grosser Betriebe mit einer dementsprechend niedrigeren Auspendlerquote. Gemäss der aufgestellten Regel, dass benachbarte Kernstädte nur eine Urbanisationszone bilden, wird nur eine Urbanisationszone (Traunstein) ausgewiesen.

Bad Reichenhall (172) ist eigenständige Urbanisationszone, reicht bis an die Landesgrenze und schliesst Freilassing ein.

Im Landkreis Rosenheim (187) stellt sich ebenfalls das Problem, dass mehrere benachbarte Gemeinden die Kernstadt-Kriterien erfüllen. Es wurden nur *Rosenheim* und *Wasserburg* (ehemaliger Landkreis Wasserburg) als eigenständige Urbanisationszonen ausgewiesen.

Die UZ *Miesbach* umfasst Miesbach und zwei weitere Gemeinden. Der Grossteil des Landkreises Miesbach (182) ist Teil der UZ München.

Der südliche Teil des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen (173) ab Königsdorf gehört in seiner Mehrheit zur UZ *Bad Tölz*, zwei Gemeinden gehören zur UZ Penzberg, drei Gemeinden zu keiner UZ. Der Nordteil des Landkrei-

ses gehört zur UZ München.

Im Landkreis Weilheim-Schongau (190) werden 3 UZ ausgewiesen, *Weilheim*, *Schongau* und *Penzberg*. Die UZ Weilheim enthält die Gemeinde Rott, die UZ Schongau die Gemeinde Apfeldorf, beide aus dem Landkreis Landsberg a. Lech (181) und ausserhalb der Alpen gelegen.

Im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (180) werden 2 UZ ausgewiesen, *Garmisch-Partenkirchen* und *Murnau*.

Regierungsbezirk Schwaben (Allgäu)

Im Allgäu (Regierungsbezirk Schwaben) bereitet die Abgrenzung der UZ *Kempton*, *Sonthofen*, *Kaufbeuren*, *Marktoberdorf*, *Füssen*, *Lindau* und *Lindenberg* keine Entscheidungsprobleme.

Frankreich

Alpes-de-Haute-Provence und Hautes-Alpes (04, 05)

Digne-les-Bains, *Gap*, *Briançon*: Aufgrund ihres ländlichen Umlandes sind diese UZ einfach abzugrenzen. Eine Reihe kleinerer Städte (z.B. Sisteron) erreichen nicht die erforderlichen Schwellenwerte.

Alpes Maritimes (06)

Nice: Die Urbanisationszone Nice reicht aufgrund der Berechnungen weit ins alpine Hinterland hinein und entspricht weitgehend der französischen *aire urbaine* nach der CNRS-Abgrenzung.

Menton-Ventimiglia: Aufgrund der Grenzsituation wurden beide Städte als eine einzige Urbanisationszone ausgewiesen. Nicht in die Berechnungen einbezogen wurde aus technischen Gründen (Datenbeschaffung) das Fürstentum Monaco (Monte Carlo), das zwar ausserhalb der Alpenkonventionsabgrenzung liegt, aber inzwischen auch die Alpenkonvention unterzeichnet hat. Monaco hatte 1990 29'972 Einwohner und 30'000 Arbeitsplätze.

Grasse-Cannes-Antibes: Die drei Städte werden – wie in Frankreich auch – mit ihren periurbanen Gemeinden als eine einzige Urbanisationszone gerechnet (die Berechnung erfolgt allerdings wie für alle UZ auf Grundlage des 30%-wertes).

Drôme (26)

Die Gemeinde *Die* erreicht nicht die erforderlichen Schwellenwerte, obwohl es für das dünn besiedelte *Dionnais* eindeutig städtische Funktionen und städtische Qualitäten anbietet, und wird deshalb nicht als UZ ausgewiesen. Am Nordrand des Départements greifen die UZ *Valence*, *Romans-sur-Isère* und *Montélimar* aus dem Rhônetal in den Alpenrand aus; dieser Einfluss ist bislang statistisch gering. Der Alpenrand zum Rhônetal zählte lange Zeit zu den strukturschwächsten Alpentteilen (vgl. BÄTZING UND MITARBEITER, 1993), erfährt aber in den 1990er Jahren Bevölkerungszuwachs durch Zuzüger und Zweitwohnungsbesitzer (BRIQUEL, 1997). Daher erscheint es wichtig, diese Urbanisationszonen mit aufzunehmen, auch wenn nur einzelne Gemeinden dieser Urbanisationszonen innerhalb der Alpen gelegen sind.

Isère (38)

Grenoble und *Voiron* sind zwei getrennte UZ, die nahezu vollständig innerhalb der Alpenabgrenzung liegen (beide haben noch insgesamt 10 periurbane Gemeinden ausserhalb der Abgrenzung).

Savoie und Haute-Savoie (73, 74)

In den beiden savoyardischen Départements 73/74 werden die UZ *Aix-les-Bains*, *Albertville*, *Anancy*, *Bonneville*, *Chambéry*, *Chamonix*, *Cluses*, *Rumilly*, *St.-Jean-de-Maurienne* und *Sallanches* wie in Frankreich auch als getrennte UZ ausgewiesen. *Annemasse* ist nach der CNRS-Definition Teil der *aire urbaine Genève-Annemasse*, was übernommen wird.

Thonon-les-Bains: Die Urbanisationszone grenzt direkt an die UZ *Genève-Annemasse*. Die östlich der UZ *Thonon* gelegenen Gemeinden bis zur Schweizer Grenze haben hohe Auspendlerquoten in verschiedene Schweizer Gemeinden. Das Problem der dadurch bedingten Vergrösserung der französischen UZ ist in Kap. 6 grundsätzlich angesprochen. Im konkreten Fall werden die betreffenden Gemeinden der UZ *Thonon-les-Bains* zugeschlagen, was insofern unproblematisch ist, als *Thonon-les-Bains* ebenso wie *Montreux* für die Urbanisationstypisierung der Metropolregion *Genève* zugerechnet wird (siehe Anhang A2).

Var (83)

Kernstadt und periurbane Gemeinden der UZ *Draguignan* liegen bis auf eine Gemeinde innerhalb der Alpenabgrenzung.

Vaucluse (84)

Die UZ *Apt* liegt vollständig innerhalb der Alpenabgrenzung, ebenso *Manosque*, mit jeweils nur wenigen periurbanen Gemeinden.

Die UZ *Cavaillon* und *Carpentras* liegen zum grössten Teil perialpin, sie haben nur eine bzw. zwei Gemeinden innerhalb der Alpenabgrenzung. Die Gemeinden der dazwischenliegenden *L'Isle-sur-la-Sorgue* und der UZ *Avignon* liegen alle ausserhalb der Alpenabgrenzung.

Die direkt an die *aire urbaine Marseille – Aix-en-Provence* angrenzende Stadt *Pertuis* ist (ohne periurbane Gemeinden) in Frankreich eigenständige *aire urbaine* und wird in gleicher Weise hier als UZ geführt.

Italien

Torino (provincia 01)

Die periurbanen Gemeinden der UZ *Torino* haben mehrheitlich über 10'000 Einwohner. Als Kernstadt einer eigenen UZ werden ausser *Torino* nur noch *Pinerolo* aufgrund der Entfernung und einem eigenen s.I.I. (Sforzi, 1997) ausgewiesen sowie *Cuorgne'* und *Ivrea*, die beide nicht mehr direkt an *Torino* angrenzen. Im Einzugsgebiet von *Ivrea* befinden sich nur zwei Gemeinden, die innerhalb der Alpenabgrenzung liegen.

Biella (provincia 96)

Biella und *Cossato* sind eigenständige, nicht aneinandergrenzende UZ; *Cossato* hat keine periurbanen Gemeinden.

Vercelli (provincia 02)

In der provincia *Vercelli* ist *Borgosesia* (ohne periurbane Gemeinden) die einzige UZ.

Cuneo (provincia 04)

Zur UZ *Cuneo* gehört das angrenzende *Borgo San Dalmazzo* sowie grosse Teile des *Valle Stura di Demonte*. Der Hauptort der Talschaft (*Demonte*) in Talmitte erreicht bei weitem nicht den erforderlichen Schwellenwert als Kernstadt. *Cuneo* liegt ausserhalb der Alpenabgrenzung, *Borgo S.D.* zur Hälfte innerhalb.

Die Gemeinde *Santa Vittoria d'Alba* ist nach *Alba* und *Bra* ausgerichtet. Sie wird zur UZ *Alba* gerechnet aufgrund der ISTAT-Klassierung zum s.I.I. *Alba*.

Mondovi ist eigenständige U.

Aosta (provincia 07)

Aosta ist die einzige UZ.

Imperia (provincia 08)

Ventimiglia wurde als Grenzstadt der direkt auf französischer Seite anschliessenden UZ *Menton* zugeordnet. Daneben bestehen die UZ *Imperia* und *San Remo*. *Taggia* gehört zur UZ *San Remo*.

Savona (provincia 09)

Der UZ *Albenga* wird das angrenzende *Alassio* zugeordnet. *Loano* und *Finale Ligure* wurden als eigenständige UZ ausgewiesen. Die UZ *Savona* reicht an der Küste von *Vado Ligure* bis *Varazze*. Das im Norden anschliessende *Cairo Montenotte* wird als Nebenzentrum zu *Savona* gerechnet, nördlich davon reicht die Urbanisationszone noch bis *Piana Crixia*.

Verbania-Cusio-Ossola (VCO, provincia 103)

UZ *Domodossola*: Die aneinandergrenzenden und politisch und wirtschaftlich zusammenarbeitenden Gemeinden *Domodossola* und *Villadossola* wurden gemeinsam als Kernstadt berechnet, um *Villadossola* (zu geringe Einwohnerzahl, Arbeitsplatzzahl hoch, aber nicht hoch genug, geringe Pendlerzahl) nicht aus der Urbanisationszone *Domodossola* auszuschliessen. Dies hat zur Folge, dass die (bevölkerungsarmen) Gemeinden im *Valle Anzasca* und *Valle Antrona*, die sonst nicht einbezogen wären, als periurbane Gemeinden erscheinen. Da geringe Bevölkerungsdichte aber methodisch kein Ausschlusskriterium ist, wird hier nicht vom sonst angewandten Prinzip abgewichen. *Verbania* und *Omegna* sind jeweils selbständige UZ.

Varese (provincia 12)

Hier wurden drei Urbanisationszonen abgegrenzt: *Varese*, *Busto Arsizio* und *Luino*. *Luino* besteht nur aus der Kernstadt und liegt innerhalb der Alpenabgrenzung. *Varese* liegt mit seiner Kernstadt und dem grössten Teil der periurbanen Gemeinden ausserhalb, die UZ *Busto Arsizio* vollständig ausserhalb der Alpenabgrenzung. *Busto Arsizio* wurde mit in das Untersuchungsgebiet genommen, weil es als Teil der Metropolregion *Milano-Como-Bergamo* (siehe A2) zwischen den UZ *Varese* und *Milano* liegt. Da die Problematik des Alpenrandes nicht ohne die angrenzenden Metropolregionen erörtert werden kann und deshalb *Milano* mitberechnet werden muss, wurde auch *Busto Arsizio* einbezogen.

Como (provincia 13)

Chiasso und *Mendrisio* sind nach BFS (1997) Teil einer grenzüberschreitenden Agglomeration und werden deshalb der UZ *Como-Chiasso* zugerechnet. *Lecco* bildet eine eigene UZ.

Sondrio (provincia 14)

Morbegno und *Sondrio* sind zwei eigenständige UZ. *Chiavenna* erreicht nicht die erforderlichen Schwellenwerte.

Milano (provincia 15)

Die Urbanisationszone *Milano* wurde aus allen Gemeinden der provincia *Milano* gebildet, da eine reguläre Berechnung datentechnisch nicht mehr möglich gewesen wäre. Auf diese Weise konnten die auf Provinzebene aggregierten Daten verwendet werden. Einzelne Gemeinden der nördlich angrenzenden province (*Varese* und *Como*) wurden aufgrund der Pendlerbeziehungen hinzugerechnet.

Bergamo (provincia 16)

Alzano Lombardo und *Nembro* haben jeweils über 10'000 Einwohner, erfüllen aber aufgrund der hohen Auspendlerquoten nicht die Bedingungen einer Kernstadt. Das an *Nembro* angrenzende *Albino* wurde nicht als eigenständige UZ ausgewiesen, sondern der UZ *Bergamo* zugewiesen.

Brescia (provincia 17)

Nur ein kleiner Teil der UZ *Brescia* liegt innerhalb der Alpenabgrenzung. Sie reicht im Norden von Villa Carcina (innerhalb der Abgrenzung) bis Manerbio im Süden, Rovato im Westen und Calcinato im Osten. Viele dieser Gemeinden (auch innerhalb der Alpenabgrenzung) haben über 10'000 Einwohner.

Lumezzane bildet mit Gardone Val Trompia eine einzige Urbanisationszone Lumezzane. Dies wurde gewählt, um zu kleine Einheiten zu vermeiden und entspricht der Abgrenzung als eines der sistemi locali del lavoro (s.l.l. 110, SFORZI, 1997).

Darfo Boario Terme ist eigenständige UZ.

Bolzano - Bozen (provincia 21)

In der Provinz Bozen werden *Bozen* (mit Eppan und Leifers), *Meran*, *Brixen* und *Bruneck* als UZ abgegrenzt.

Trento (provincia 22)

In der provincia Trento werden die drei UZ *Trento* (mit Pergine Valsugana), *Rovereto* und *Riva del Garda* (mit Arco) ausgewiesen.

Verona (provincia 23)

Nur vier Gemeinden der UZ *Verona* liegen innerhalb der Alpenabgrenzung. Wie Brescia ist Verona von einer grösseren Zahl von Gemeinden mit über 10'000 Einwohnern umgeben, davon liegt Negrar im Alpengebiet.

Vicenza (provincia 24)

Arzignano, *Bassano de Grappa*, *Schio*, *Valdagno* bilden eigenständige UZ, da die schwachen Pendlerverflechtungen zu Vizenca keinen Einbezug in die UZ Vicenza rechtfertigen. Vizenca bleibt ausserhalb des Untersuchungsgebietes.

Belluno (provincia 25)

In der Provinz Belluno bilden die beiden Städte *Belluno* und *Feltre* jeweils eigenständige Urbanisationszonen. Beide haben keine periurbanen Gemeinden.

Pordenone (provincia 93)

Spilimbergo liegt ausserhalb der Alpenabgrenzung mit einer einzigen periurbanen Gemeinde (im Alpenraum) und wird der UZ *Maniago* zugeordnet, die ansonsten vollständig innerhalb der Alpenabgrenzung liegt.

Treviso (provincia 26)

Es wurden die Urbanisationszonen *Vittorio Veneto* (mit ausseralpinen Anteilen) und *Valdobbiadene* (innerhalb der Alpenabgrenzung, ohne periurbane Gemeinden) ausgewiesen.

Udine (provincia 30)

Udine, *Cividale del Friuli*, *Gemona del Friuli* und *Tolmezzo* sind eigenständige Urbanisationszonen.

Gorizia (provincia 31)

Gorizia und *Monfalcone* sind eigenständige UZ.

Österreich**Burgenland/Niederösterreich/Wien**

Ähnlich wie bei der UZ München gehören zur UZ *Wien* grosse Teile der angrenzenden politischen Bezirke des Bundeslandes Niederösterreich, deren Hauptorte aufgrund ihrer hohen Auspendlerquoten nicht Kernstädte eigenständiger UZ sind. Dieser Gürtel reicht im Norden bis Mistelbach, im Westen bis Tulln. Im Osten gehören Teile des Burgenlandes bis an die Grenze zu Ungarn dazu. Nur ein geringer Anteil davon liegt innerhalb der Alpenabgrenzung. *St. Pölten*, *Neunkirchen-Ternitz* und *Wiener Neustadt* grenzen direkt an die UZ Wien; sie liegen teilweise innerhalb der Alpenabgrenzung. Waidhofen und Amstetten bilden jeweils eine eigene UZ; beide grenzen aneinander.

Kärnten

Alle Gemeinden Kärntens liegen innerhalb der Alpenabgrenzung. Die Hauptorte der politischen Bezirke sind Kernstädte von UZ. Ausnahme hiervon bildet die Gemeinde Hermagor, die die Schwellenwerte nicht erreicht und ausgeschlossen bleibt. Dementsprechend bestehen folgende sechs UZ: *Klagenfurt*, *Villach*, *Spittal a.d.Drau*, *St. Veit a.d. Glan*, *Feldkirchen i.K.*, *Völkermarkt* und *Wolfsberg*.

Oberösterreich

Vöcklabruck und *Gmunden* grenzen aneinander und sind jeweils eigenständige UZ. Von der UZ *Vöcklabruck* gehört nur eine Gemeinde zum Alpenraum, von der UZ *Gmunden* gehört nur eine Gemeinde nicht zum Alpenraum. Der Grossteil der UZ *Steyr* liegt innerhalb der Alpenabgrenzung, die Kernstadt Steyr ausserhalb. Nachträglich zusätzlich abgegrenzt wurden die UZ *Linz* und *Wels*, die beide keine Gemeinden im Alpenraum haben. Dies geschieht (analog zu Milano und Avignon), um im zweiten Arbeitsschritt die Agglomeration Linz bilden zu können. Die UZ *Bad Ischl* hat zwar eine grosse Gemeindefläche aber keinen periurbanen Gürtel.

Salzburg

Hallein gehört zur *UZ Salzburg, Bischofshofen-St. Johann i.P.* bilden eine einzige UZ. Daneben bildet *Zell am See* mit Saalfelden am Steinernen Meer eine Urbanisationszone.

Steiermark

Bereits die Urbanisationszonenabgrenzung bezieht weite Teile des Hinterlandes innerhalb der Alpenabgrenzung bis an die Wasserscheide zur Mur-Mürz-Furche in die UZ *Graz* ein. Eine ähnliche Ausdehnung geht auch in Richtung Südsteiermark (Teile der Bezirke Feldbach und Leibnitz). *Deutschlandsberg, Voitsberg* und *Weiz* sind eigene Urbanisationszonen. Murau erreicht wie Liezen die erforderlichen Schwellenwerte als Kernstadt nicht und bleibt ausgeschlossen. *Judenburg, Knittelfeld, Leoben, Mürzzuschlag* sind eigenständige Urbanisationszonen. Bruck a.d. Mur bildet mit Kapfenberg die UZ *Bruck-Kapfenberg*. Die UZ *Hartberg* besitzt eine Gemeinde innerhalb der Alpenabgrenzung.

Tirol

Innsbruck schliesst die Nebenzentren Hall, Wattens und Telfs ein. Daneben besteht *Schwaz* als eigenständige UZ. *Kufstein* und *Wörgl* werden - analog zu Cluses und Bonneville - ebenfalls als eigenständige UZ ausgewiesen. *Kitzbühel* bildet eine eigene UZ und *Lienz* die einzige UZ in Osttirol. Imst und Reutte erreichen nicht die Grösse einer Kernstadt und bilden deshalb – im Gegensatz zur Abgrenzung des ÖSTAT – keine UZ.

Vorarlberg

Alle vier Bezirke bilden jeweils eine UZ (*Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch*). Zur UZ *Dornbirn* gerechnet wurden auch die beiden schweizerischen Gemeinden Au und St. Margrethen, die die Schwellenwerte zwar nicht erreichen, die aber aus rechentechnischen Gründen als hauptsächliche Zielgebiete für die österreichischen Grenzgänger angenommen wurden.

Schweiz/Liechtenstein**Zürich**

Analog zu München (ohne Augsburg) werden Aarau, Baden und Schaffhausen nicht in das Untersuchungsgebiet einbezogen. Aus Gründen der Datenverfügbarkeit und der Rechenkapazität wird die Urbanisationszone *Zürich* nur mit den Daten der Kantone Zürich und Thurgau sowie der Innerschweiz gerechnet. *Winterthur* ist eigenständige UZ. Frauenfeld gehört nicht mehr zum Untersuchungsgebiet.

Bern

Bern, Burgdorf und *Thun* sind eigenständige Urbanisationszonen; sie haben im Gegensatz zu Biel Anteil am Alpenperimeter und sind deshalb im Untersuchungsgebiet. Die UZ *Interlaken* liegt vollständig innerhalb des Alpenperimeters.

Innerschweiz

Luzern, Zug, Schwyz, Einsiedeln, Stans, Sarnen, Altdorf sind eigenständige UZ mit z.T. kleinen Einzugsgebieten, die aber oft von erheblicher Flächengrösse sind, was auf den ersten Blick verzerrend wirkt.

Fribourg

Bulle ist Kernstadt aufgrund seiner hohen Arbeitsplatzzahl. Die UZ *Bulle* liegt vollständig innerhalb der Alpenabgrenzung. Von der UZ *Fribourg* liegt nur ein kleiner Teil innerhalb der Alpenabgrenzung.

Ostschweiz

Herisau und Gossau grenzen an St. Gallen und bilden zusammen die UZ *St. Gallen*. Arbon und Rorschach erfüllen aufgrund ihrer Arbeitsplatzzahlen ebenfalls die Kriterien einer Kernstadt. Obwohl sie nicht direkt an St. Gallen grenzen, werden für sie keine eigenständige UZ ausgewiesen, sondern der UZ *St. Gallen* zugeordnet.

Buchs bildet zusammen mit Liechtenstein die UZ *Buchs-Vaduz* (BFS, 1997).

Altstätten ist aufgrund der Berechnungsmethode eigenständige UZ.

Graubünden

Aufgrund seines zu geringen Auspendleranteils und seiner Grösse gehört die Gemeinde Igis (Landquart) nicht zur Urbanisationszone *Chur*. Aus den gleichen Gründen gehört die Gemeinde Samedan nicht zur Urbanisationszone *St. Moritz*. Da diese Gemeinden teilweise städtische Funktionen haben und somit teilweise als Nebenzentrum angesehen werden müssen, sind diese Urbanisationszonen eher zu knapp als zu weit abgegrenzt.

Davos ist eigenständige UZ.

Ticino

Lugano, Bellinzona und *Locarno* sind eigenständige Urbanisationszonen. Mendrisio erfüllt aufgrund der Arbeitsplätze die Kriterien einer Kernstadt, wird aber, aufgrund der Grenzsituation wie Chiasso, zu einer einzigen Urbanisationszone *Como/Chiasso* zusammengezogen.

Vaud

Vevey ist Teil der UZ *Montreux*.

Wallis

Brig und Visp erfüllen beide Kernstadtkriterien, grenzen aneinander und bilden die UZ *Brig-Visp*. Der gleiche Fall

liegt bei der UZ *Sion-Sierre* vor. Daneben wurden die *Martigny* und *Monthey* ausgewiesen. Alle vier UZ grenzen nicht direkt aneinander.

Genève

Entsprechend der CNRS-Abgrenzung gehört Annemasse zur UZ *Genève-Annemasse*. Ausserdem wurden alle französischen Pendler mit Arbeitsort Schweiz aus rechentechnischen Gründen der Stadt Genf als Kernstadt zugewiesen. In der Berechnung fehlen die zur Schweizer Agglomeration Genf gehörenden, nach BfS (1997) 17 Gemeinden des französischen Départements Ain.

Slowenien

Die Gemeindeneugliederungen machten es erforderlich, die Abgrenzung ausschliesslich auf die Literatur (RAVBAR, 1997a und b) und eigene Ortskenntnisse abzustützen, wobei wegen mangelnder Datenqualität flächengrosse Einheiten verwendet werden mussten, die sich nicht in jedem Fall mit der Literatur decken. Diese Einheiten bilden jede für sich bereits eine UZ, d.h. sie sind als Kernstadt samt periurbanen Ortsteilen anzusehen. Als UZ wurden die Gemeinden ausgewiesen, die von Marjan Ravbar als "strongly urbanized" und "very strongly urbanized" bezeichnet wurden. Auf diese Weise wurden *Ljubljana*, *Kamnik*, *Maribor*, *Nova Gorica*, *Kranj*, *Jesenice*, *Bled*, *Idrija*, *Postojna*, *Velenje*, *Ravne Prevalje* und *Skofja Loka* als eigenständige UZ ausgewiesen.

A2 Abgrenzungskriterien für die Urbanisationstypen und detaillierte Zuordnung (Kap. 7.5)

Abgrenzungskriterien für die Urbanisationstypen (UT)

Es wird versucht, auch die Zuordnung zu übergeordneten Gebietseinheiten soweit wie möglich aus der Analyse der Pendlerverflechtungen heraus vorzunehmen. Dabei wird davon ausgegangen, dass bei einem erhöhten Auspendleranteil aus kleineren Kernstädten in die Metropole/Regionalhauptstadt das Phänomen der Pendlerketten entsteht, wodurch Urbanisationszonen miteinander verflochten werden (Metropolisation). Die erhöhten Auspendleranteile speziell aus Kernstädten, d.h. Gemeinden mit einer urbanen Infrastruktur, erscheinen dabei als deutliches Indiz für einen Bedeutungsverlust der traditionellen lokalen Versorgungsfunktionen der betreffenden Städte und eine Verschiebung auf die Bedürfnisse von Zuwanderern. Wo dies der Fall ist, liegt die Auspendlerquote in die benachbarte grössere Urbanisationszone bei über 10%; diese Fälle erscheinen eindeutig. Die Quote ist jedoch schon erhöht, wenn sie zwischen 5% und 10% beträgt, so dass in jedem Fall der Kontext mitentscheidend ist und ein gewisser Entscheidungsspielraum verbleibt.

Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass die Abgleichung der sieben verschiedenen Länder auf die nationalen Nomenklaturen nur bedingt Rücksicht nehmen konnte. In erster Linie bedeutet das, dass der Begriff Metropolregion nur für die allerhöchste Hierarchiestufe verwendet wird. Dadurch werden hier die in Italien und der Schweiz im nationalen Rahmen gebrauchten Hierarchiestufen eine Stufe tiefer angesiedelt. Der Begriff *area metropolitana* (Metropolregion), den Fabrizio Bartaletti verwendet, wird hier nur auf die Region Milano angewandt, der Rest gilt als Agglomerationen. Die Agglomerationen der Schweiz werden hier teilweise als Stadtregionen bezeichnet. Umgekehrt erscheint der Begriff Mittelstadtregionen in Österreich (ÖROK, 1997) für Agglomerationen wie Salzburg deutlich zu niedrig gegriffen.

UT 1 Metropolregionen (6 Fälle mit insgesamt 27 Urbanisationszonen)

Kriterien für die Zuordnung zu diesem Typ sind a) die Grösse anhand der Einwohnerzahlen der Kernstadt (ab ca. 1'000'000) und b) die globale Bedeutung der Kernstadt. Diese orientiert sich an der Klassierung nach Städten von europäischer Bedeutung (EU, 1995) bzw. für Deutschland anhand der Definition der ARL (Europäische Metropolregionen, ARL/VLP-ASPAN, 1999). Die Kernstädte dieser hier kurz als "Metropolregionen" bezeichneten Einheiten gelten als "Metropolen". Die Metropolregionen im Untersuchungsgebietes sind **München**, **Torino**, **Milano**, **Bergamo-Como**, **Wien**, **Zürich** und **Genève**.

UT 2 Agglomerationen (17 Fälle mit insgesamt 46 Urbanisationszonen)

Zielgrösse dieses Typs ist die Hierarchiestufe unterhalb der europaweit/global ausgerichteten Metropolregionen. Es handelt sich damit um Städte samt Umland von nationaler Bedeutung, die bereits jetzt Teilfunktionen innerhalb der europäischen Städtehierarchie ausüben und diese potentiell verstärken können. Kriterien für die Zuordnung zu diesem Typ sind a) die Grösse anhand der Einwohnerzahlen der Kernstadt (ab ca. 100'000) und b) die nationale Bedeutung der Kernstadt als Regionalhauptstadt. Die Grenze von 100'000 Einwohnern gilt für die europäische Stadt gewöhnlich als Schwelle zur Grossstadt.

UT 2.1 Agglomerationen mit perialpiner Kernstadt (9 Fälle mit 23 Urbanisationszonen): Nice – Cannes-

Grasse-Antibes, Brescia, Verona, Udine, Trieste, Linz, Graz, Bern, Ljubljana

Bern und *Ljubljana* haben die Funktion per definitionem als nationale Hauptstädte kleinerer Länder. *Nice* (acht-grösste Agglomeration in Frankreich, 1990), zusammen mit *Cannes* (achtzehnte Agglomeration in Frankreich) müssen kaum begründet werden, hier stellt sich eher die Frage, ob sie nicht als Metropolregionen geführt werden sollen. *Brescia*, *Verona*, *Udine* und *Trieste* sind von Fabrizio Bartaletti als Aree metropolitane ausgewiesen und sind deshalb ebenfalls mindestens Agglomerationen. *Graz* zählt wie Salzburg, Innsbruck und Klagenfurt-Villach zur avisierten Hierarchiestufe unterhalb von Wien.

UT 2.2 Agglomerationen mit Alpen-Kernstadt (8 Fälle mit insgesamt 23 Urbanisationszonen): Grenoble, Chambéry-Annecy, Bozen, Trento, Klagenfurt-Villach, Salzburg, Innsbruck, Maribor

Unter Berücksichtigung der kleineren Dimensionen in den Alpen erscheint es gerechtfertigt, auch die Städte ein-zubeziehen, die die Schwelle von 100'000 Einwohnern nur knapp unterschreiten (Bozen, Klagenfurt). Gleichzeitig wird – eine der Kernaussagen auch dieser Arbeit – die kompakte Abgrenzung urbaner Strukturen immer weniger möglich. In diesem Kontext ist die Agglomeration Klagenfurt nur im Zusammenhang mit der Verstädterung des Kärntner Zentralraumes einschliesslich der Mittelstadt Villach zu interpretieren. Diese Situation wiederum findet ihr Pendant in den Westalpen mit den Städten Chambéry und Annecy, die deshalb ebenfalls dem Urbanisati-onstyp Agglomerationen zugeordnet wurden.

UT 3 Polyzentrische Stadtregionen (15 Fälle mit insgesamt 43 Urbanisationszonen)

Unterhalb der Hierarchiestufe der Regionalhauptstädte ist eine grössere Anzahl von Städten mittlerer und kleinerer Grösse angesiedelt, die entweder dicht beieinander liegen oder grössere periurbane Gürtel ausgebildet haben, so dass die Urbanisationszonen aneinanderstossen oder überlappen und funktionale Verflechtungen im Sinne einer Stadtregion bestehen. Diese Stadtregionen sind aus topographischen Gründen auf den Alpenrand und ausgedehnte Tallagen beschränkt.

UT 4 Singuläre Urbanisationszonen (73 Fälle)

Hierzu gehören alle verbleibenden 73 Urbanisationszonen, die keinem der bisherigen Typen angehören, weil sie keine grösseren periurbanen Gürtel ausgebildet haben, deshalb nicht aneinander grenzen und deshalb kaum funktionalen Verflechtungen im Sinne einer Stadtregion bestehen. Diese singulären UZ gibt es vor allem im Al-peninnern in höheren dünner besiedelten Lagen und am italienischen Alpenrand, wo die Pendlerquoten generell niedriger sind.

Zuordnung der Urbanisationszonen zu Verdichtungsräumen und Stadtregionen**UT 1 Metropolregionen**

München: Die Kernstädte der Urbanisationszonen *Bad Tölz*, *Penzberg*, *Miesbach*, *Wasserburg* und *Weilheim* haben eine Auspendlerquote von mehr als 10% in die UZ *München* und sind daher Bestandteil der Metropolregi-on München. Bei der Stadt *Rosenheim* beträgt die Auspendlerquote 7,4%. Analog zur Aussage von KAGERMEIER (1998), der die Grenze des Einflussbereichs von München im Osten bis zum Chiemsee sieht, werden *Rosenheim* und *Wasserburg* dazugenommen. Ein Grenzfall ist *Murnau*, dessen Auspendlerquote in die UZ München 6,6% beträgt, davon allerdings fast 6% direkt nach München. Insgesamt ist die Zahl der Pendler in Richtung München grösser als in die UZ Garmisch-Partenkirchen. Murnau wird deshalb ebenfalls zur Metropolregion München ge-rechnet. Eindeutig nicht hinzuzurechnen sind die UZ *Schongau* (der westliche Teil des Landkreises Weilheim-Schongau) und die UZ *Traunstein*.

Genève: Nach schweizerischer Definition (BFS, 1997) gehört Genève zur agglomération lémanique, zu der neben *Lausanne* auch *Montreux* gehört. Lausanne ist nicht Teil des Untersuchungsgebietes. Dagegen wird die UZ *Montreux* und die (auf französischer Seite dazwischenliegende UZ *Thonon-les-Bains*) zur Metropolregion Genève zusammengefasst. *Cluses* und *Bonneville* gehören nicht dazu, da diese weitgehend eigenständige Leistungser-stellungssysteme aufweisen (COURLET, 1997, MARCELOIL, 2000).

Torino: Die Metropolregion umfasst neben der UZ *Torino* die UZ *Pinerolo* aufgrund der Auspendlerquote und aufgrund der Bartaletti-Abgrenzung (1992).

Milano: Die Metropolregion Milano umfasst hier neben der UZ *Milano* die UZ *Varese*, *Busto Arsizio*, *Como-Chiasso*, *Lecco* und *Bergamo*. Insbesondere bei der Zuordnung von Bergamo (dessen UZ allein schon über 300'000 Einwohner hat und deshalb auch als eigenständige Agglomeration hätte eingeordnet werden können) stütze ich mich auf Fabrizio Bartaletti (1992).

Wien: Die UZ *Wiener Neustadt*, *Neunkirchen-Ternitz* und *St. Pölten* gehören zur Metropolregion aufgrund der über 10% liegenden Auspendlerquoten ihrer Kernstädte in die UZ *Wien* (St. Pölten hat allein 9,6% Auspendler in die *Stadt Wien*).

Zürich: Neben der UZ *Zürich* (=nahezu der gesamte Kanton ZH) gehören aufgrund der Pendlerquoten die UZ *Winterthur*, *Einsiedeln* und *Zug* zur Metropolregion.

UT 2 Agglomerationen

Nice: Die Agglomeration umfasst neben der UZ *Nice* zusätzlich die Urbanisationszonen *Grasse-Cannes-Antibes* und *Menton-Ventimiglia*. Die Pendlerquoten sind hierbei nicht hilfreich und erbringen keine Aussagen (Gründe: erhöhter Anteil Nichterwerbstätiger, starke Spezialisierung im Bereich persönlicher und touristischer Dienstleistungen, Küstenlage, die eine einseitige Konzentration der benachbarten Urbanisationszonen auf Nice behindert). Auch anhand der französischen Original-Abgrenzung nach *aïres urbaines* (CNRS, 1996), die strengere Kriterien anlegt, wird das nahtlose Aneinandergrenzen beider UZ deutlich. In einer Untersuchung über die Ausdehnung der Verdichtungsräume in Frankreich gehen NICOT (1996) von einer einzigen Agglomeration aus (noch auf Grundlage der alten ZPIU-Berechnung) und DUMONT (2000: 77) verfährt ebenso ("agglomération azurée").

Grenoble: Zu *Grenoble* gehört die UZ *Voiron* aufgrund der Pendlerquote und entsprechend den Arbeiten des LAMA Grenoble (FOURNY/PAGAND/PRADEILLE, 1998).

Annecy-Chambéry: Der Fall von *Annecy* und *Chambéry* unterscheidet sich insofern von den anderen Agglomerationen, als von der Einwohnerzahl keine der beiden Städte deutlich dominiert. Beide Urbanisationszonen zusammen sind jedoch mit anderen Agglomerationen, z.B. mit Klagenfurt-Villach, vergleichbar. Zusätzlich werden die UZ *Aix-les-Bains* und *Rumilly* als Bestandteil der Agglomeration gewertet. Die Abgrenzung stützt sich zusätzlich auf die Arbeiten von GUÉRIN/FOURNY (1994) und MARCELPOIL (2000).

Brescia: Die UZ *Brescia* und *Lumezzane* werden, gestützt auf BARTALETTI (1992) zur Agglomeration Brescia gerechnet.

Bozen: Zur Agglomeration gehören die UZ *Bozen* und *Meran* aufgrund der Pendlerverflechtung. *Brixen* wird nicht dazu gezählt, da es nur wenige Anzeichen einer funktionalen Verflechtung gibt.

Trento: Zur Agglomeration Trento wird die UZ *Rovereto* gerechnet, die mit 8% eine für italienische Verhältnisse hohe Auspendlerquote aus der Kernstadt Rovereto in die UZ Trento aufweist. *Riva del Garda* als eigenständiges Zentrum mit Seeorientierung (Tourismus) bleibt davon ausgeschlossen.

Verona: Die Agglomeration *Verona* umfasst innerhalb der Alpenabgrenzung keine zusätzlichen Urbanisationszonen.

Udine: *Udine* wird von Fabrizio Bartaletti in einem Nachtrag (1996) neu als area metropolitana ausgewiesen und hier den Agglomerationen zugeordnet. Udine liegt von der Einwohnerzahl an der unteren Grenze dieser Kategorie, wäre aber bei den Stadregionen von regionaler Bedeutung falsch eingruppiert. Die Kernstadt der UZ *Cividale del Friuli* weist eine für italienische Verhältnisse hohe Auspendlerquote (10,3%) in die UZ Udine auf, so dass Cividale als Teil der Agglomeration gewertet wird.

Trieste: *Monfalcone* gehört nach Fabrizio Bartaletti (1992) zur area metropolitana Trieste. Bei der Abgrenzung der Urbanisationszonen war Trieste nicht in das Untersuchungsgebiet einbezogen worden, da keine Alpengemeinde direkte funktionale Verflechtungen zu Trieste hat, dessen Hinterland nach dem Ersten Weltkrieg drastisch gekappt worden war. Im Unterschied zu Linz und Avignon wurde Trieste auch nicht mehr nachträglich hinzu gerechnet, da der Bezug zum Alpenraum nur sehr indirekt ist (über einzelne Berggemeinden, die Teil der UZ Monfalcone sind). Aufgrund der geringen Bedeutung von Monfalcone innerhalb der Agglomeration Trieste kann mit den untersuchten Daten keine Aussage über die Agglomeration Trieste vorgenommen werden.

Klagenfurt-Villach: Zur Agglomeration gehören neben den UZ *Klagenfurt* und *Villach* die UZ *Spittal a.d. Drau*, *St. Veit a.d. Glan*, *Völkermarkt* und *Feldkirchen*. Dies begründet sich in den meisten Fällen auf Überschreiten der Pendlerschwellenwerte und entspricht der ÖIR-Abgrenzung des Kärntner Zentralraumes (ÖROK, 1997: 58). *Wolfsberg* gehört nicht dazu; es erreicht weder die Schwellenwerte noch liegt es im näheren Einzugsbereich Klagenfurts.

Linz: Für die UZ *Vöcklabruck* und *Steyr* lässt sich der Einbezug in die Agglomeration Linz 1991 aufgrund der Auspendlerquoten (Kernstadt Vöcklabruck 4,1%, Kernstadt Steyr 4,4%) in die UZ *Wels* und *Linz* noch nicht eindeutig belegen. Dies liegt hauptsächlich an der recht hohen Zahl von Arbeitsplätzen im industriellen Bereich in den UZ Vöcklabruck und Steyr. Dadurch konzentrieren sich die Pendlerströme weniger stark auf Linz als in anderen Agglomerationen. Die Pendlerzahlen sind dadurch für die Agglomerationszuordnung weniger aussagekräftig. Ich orientiere mich auch hier an der ÖIR-Abgrenzung und nehme (um Vergleichbarkeit mit dem Kärntner Zentralraum herzustellen) die UZ *Vöcklabruck* mit hinzu, obwohl Vöcklabruck und Wels nicht lückenlos aneinandergrenzen. *Gmunden* bleibt ausserhalb der Agglomeration.

Salzburg: Die UZ *Bad Reichenhall* und *Traunstein* zählen, gestützt auf den Landesentwicklungsplan Bayerns (BSLU, 1994), zur Agglomeration *Salzburg*. Der Pendlerindikator ist bei dieser grenzüberschreitenden Beziehung nicht anwendbar. Hingegen kann *Bischofshofen* aufgrund der Auspendlerquote (9,9% in die UZ Salzburg) zur Agglomeration Salzburg gerechnet werden. Die UZ *Zell am See* weist diese Verflechtungen nicht auf und gehört dementsprechend nicht dazu.

Graz: Zusammen mit der UZ *Graz* gehören die UZ *Deutschlandsberg*, *Voitsberg* und *Weiz* aufgrund ihrer Pendlerströme und gemäss ÖROK (1997) zur Agglomeration Graz.

Innsbruck: Zusammen mit der UZ *Innsbruck* gehört die UZ *Schwaz* aufgrund ihrer Pendlerströme und gemäss ÖROK (1997), zur Agglomeration Innsbruck.

Bern: Neben der UZ *Bern* gehören die UZ *Burgdorf* und *Thun* aufgrund ihrer Pendlerverflechtungen zur Agglomeration Bern. Die Urbanisationszone *Interlaken* gehört nicht mehr dazu.

Ljubljana: Aufgrund der besonderen Situation in Slowenien konnte nicht auf statistisch belegte Pendlerbeziehungen zurückgegriffen werden. Analog zu den anderen Agglomerationen erschien es notwendig, die Urbanisationszonen *Kamnik*, *Skofja Loka* und *Logatec* der Agglomeration Ljubljana zuzuordnen. Ich stütze mich hier auf persönliche Augenscheinnahme und Gespräche mit slowenischen Kollegen, insbesondere Anton Gosar und Marjan Ravbar.

Maribor: Die UZ Maribor (Kernstadt 1991 mit 130'000 Einwohnern, zusammen mit Gemeinden, 1997:170'000) wird aufgrund der Gleichbehandlung mit den anderen Städten ähnlicher Grösse und der (auch potentiellen) Bedeutung innerhalb Sloweniens in die Kategorie der Agglomeration eingereiht. Da wegen der unterschiedlichen Datenlage bei Betriebs- und Volkszählungen die Urbanisationszone *Maribor* bereits stark aggregiert werden musste und die urbanisierten Gebiete der Region beinhaltet, gehören zur Agglomeration keine zusätzlichen Gebiete mehr.

Zuordnung der Urbanisationszonen zu Metropolregionen oder Agglomerationen aufgrund der Pendlerverflechtung ihrer Kernstadt oder aufgrund bereits dokumentierter Zuordnungen (1990/1991, für Deutschland: 1987).

Kernstadt der peripheren Urbanisationszone	Erhöhte Auspendlerquote in Urbanisationszone [%]	Auspendlerquote in Urbanisationszone	Verdichtungsraum	Kriterien/Referenzen
Rosenheim	8,0	München	MÜNCHEN	Auspendlerquote
Bad Tölz	8,6	München	MÜNCHEN	Auspendlerquote
Murnau am Staffelsee	5,9	München	MÜNCHEN	(Auspendlerquote)
Miesbach	15,5	München	MÜNCHEN	Auspendlerquote
Wasserburg am Inn	8,5	München	MÜNCHEN	Auspendlerquote
Penzberg	17,7	München	MÜNCHEN	Auspendlerquote
Weilheim i. Obb.	12,9	München	MÜNCHEN	Auspendlerquote
Menton-Ventimiglia			NICE/CANNES-GRASSE-ANTIBES	DUMONT, 2000
Cannes-Grasse-Antibes			NICE/CANNES-GRASSE-ANTIBES	DUMONT, 2000
Voiron	12,9	Grenoble	GRENOBLE	Auspendlerquote
Rumilly		Annecy	ANNECY-CHAMBERY	MARCELPOIL (2000)
Aix-les-Bains		Chambéry	ANNECY-CHAMBERY	MARCELPOIL (2000)
Cuogne'	7,4	Torino	Singuläre UZ	BARTELETTI (1996)
Pinerolo	10,7	Torino	TORINO	Auspendlerquote
Varese			MILANO	BARTELETTI (1996)
Busto Arsizio			MILANO	BARTELETTI (1996)
Como/Chiasso			MILANO	BARTELETTI (1996)
Lecco			MILANO	BARTELETTI (1996)
Bergamo			MILANO	BARTELETTI (1996)
Lumezzane	9,4	Brescia	BRESCIA	Auspendlerquote
Meran	7,0	Bozen	BOZEN	Auspendlerquote
Rovereto	8,1	Trento	TRENTO	Auspendlerquote
Cividale del Friuli	10,3	Udine	UDINE	Auspendlerquote
St. Veit an der Glan	19,8	Klagenfurt	KLAGENFURT-VILLACH	Auspendlerquote
Völkermarkt	25,8	Klagenfurt	KLAGENFURT-VILLACH	Auspendlerquote
Feldkirchen in Kärnten	13,3	Klagenfurt	KLAGENFURT-VILLACH	Auspendlerquote
Spittal a.d. Drau			KLAGENFURT-VILLACH	ÖROK, 1997
Vöcklabruck	4,1	Linz	LINZ	(ÖROK, 1997)
Wels	7,3	Linz	LINZ	ÖROK, 1997, Auspendlerquote
Steyr	3,5	Linz	LINZ	ÖROK, 1997
Hallein	28,7	Salzburg	SALZBURG	Auspendlerquote
Bischofshofen	9,9	Salzburg	SALZBURG	Auspendlerquote
Bad Reichenhall			SALZBURG	BSLU, 1994
Traunstein			SALZBURG	BSLU, 1994

Deutschlandsberg	12,1	Graz	GRAZ	Auspendlerquote
Köflach	13,9	Graz	GRAZ	Auspendlerquote
Voitsberg	18,6	Graz	GRAZ	Auspendlerquote
Weiz	11,3	Graz	GRAZ	Auspendlerquote, ÖIR
Schwaz	9,8	Innsbruck	INNSBRUCK	Auspendlerquote, ÖIR
Winterthur	12,9	Zürich	ZÜRICH	BFS, 1997; Auspendlerquote
Einsiedeln	9,3	Zürich	ZÜRICH	BFS, 1997; Auspendlerquote
Zug	9,1	Zürich	ZÜRICH	BFS, 1997; Auspendlerquote
Burgdorf	14,2	Bern	BERN	Auspendlerquote
Thun	13,1	Bern	BERN	Auspendlerquote
Thonon-les-Bains			GENEVE-ANNEMASSE	Grenzlage
Montreux	10,1	Lausanne	GENEVE-ANNEMASSE	Auspendlerquote; BFS, 1997

UT		Urbanisationszonen	Kriterium der Zuordnung
2	LJUBLJANA	701 Ljubljana 710 Kamnik 712 Skofja Loka	UZ 701: Kernstadt von der Grösse und Bedeutung des UT 2 ("Regionalhauptstadt"); UZ 710, 712: Pendlerinzugsgebiet und geringe Distanz zu Ljubljana
2	MARIBOR	705 Maribor	Grösse, Ausdehnung und Bedeutung im nationalen Städtesystem
3	KRANJ	704 Kranj 703 Jesenice	Polyzentrische Urbanisationsstruktur
3	GORIZIA-NOVA GORICA	706 Gorizia 362 Nova Gorica	Grenzsituation mit Italien und benachbarter UZ Gorizia
4	POSTOJNA	707 Postojna	Einwohnerzahlen und begrenzte Ausdehnung
4	IDRIJA	702 Idrija	Einwohnerzahlen und begrenzte Ausdehnung
4	RAVNE-PREVALJE	708 Ravne-Prevalje	Einwohnerzahlen und begrenzte Ausdehnung
4	VELENJE	709 Velenje	Einwohnerzahlen und begrenzte Ausdehnung
4	BLED	711 Bled	Einwohnerzahlen und begrenzte Ausdehnung

UT 3 Polyzentrische Stadtregionen

Die Stadtregionen, die vollständig oder mehrheitlich innerhalb der Alpenabgrenzung liegen (UT 3.1), sind unterstrichen.

Kaufbeuren: *Kaufbeuren* bildet mit *Marktoberdorf* zusammen eine Stadtregion, die Auspendlerquote aus der Kernstadt Marktoberdorf in die UZ Kaufbeuren beträgt 12,4%.

Valence: Die UZ *Valence* und *Romans-sur-Isère* grenzen aneinander. Die Pendlerverflechtungen gehen in eine Richtung (nach Valence), jedoch ist der Wert mit 6% nur leicht erhöht. Auch hat in *Romans-s.-Isère* kein Arbeitsplatzabbau, sondern -wachstum stattgefunden. Beide UZ werden hier als Stadtregion zusammen betrachtet, da räumliche Nähe und Grösse der beiden UZ eine bestehende Verflechtung nahe legen.

Val d'Arve: Cluses und Bonneville wurden aufgrund der beschriebenen Charakteristik des Val d'Arve als industrieller Distrikt bzw. als zusammenhängendes Einzugsgebiet (COURLET, 1997 bzw. MARCELOIL, 2000) zu einer Stadtregion zusammengefasst.

Avignon: Die UZ *Carpentras*, *Cavaillon* und *L'Isle-de-Sorgues* haben Auspendlerquoten von über 10% in die Urbanisationszone *Avignon* und sind damit Teil einer Stadtregion. Wie im Fall von Linz und Milano wurde Avignon als Zentrum der Stadtregion erst nachträglich einberechnet, obwohl die UZ Avignon vollständig ausserhalb des Alpenraumes liegt.

Imperia, Savona: Die Städte an der italienischen Mittelmeerküste stellen einen Sonderfall dar. Sie haben eine Doppelfunktion als touristisch ausgerichtete Mittelmeerrainer (z.T. auch als Hafen- und Industriestädte) sowie als Versorgungszentren für das sehr dünn besiedelte Hinterland (und sind in dieser Hinsicht für den Alpenraum zuständig). Eine Verflechtung zwischen den Städten in Form punktueller Pendlerbeziehungen ist hier nicht nachweisbar. Da die Mittelmeerfunktion eindeutig dominiert⁶¹ und die Verkehrsbeziehungen küstenparallel verlaufen, ist von entsprechenden funktionalen Verflechtungen auszugehen. Vor diesem Hintergrund wurden zwei Stadtregionen ausgewiesen, die an der Grenze der beiden Provinzen Imperia und Savona zusammenstossen.

Ybbstal: Die UZ *Waidhofen* und *Amstetten* gehören beide zum industriellen Strukturtyp. Es bestehen Pendlerverflechtungen zwischen den Urbanisationszonen, die aber, im Gegensatz zu den Agglomerationen nicht punktuell, sondern diffus sind und auch Standortgemeinden von Industriebetrieben betreffen, die nicht zur UZ gehören.

Obersteiermark: Die UZ *Judenburg*, *Knittelfeld*, *Leoben* und *Bruck-Kapfenberg* bilden als Zentrum der österreichischen Montanindustrie eine polyzentrische Stadtregion. Eine Zuordnung zum Typ der Agglomerationen wäre aufgrund eines fehlenden dominierenden Zentrums, der Bevölkerungsgrösse (unter 200'000 Einwohner) und der gegenwärtigen Entwicklungstendenz nicht gerechtfertigt. Das ÖIR (ÖROK, 1997: 58) ordnet diese Region nicht mehr als selbständigen Ballungsraum innerhalb Österreichs ein. *Mürzzuschlag*, das ebenfalls zum "Werkstoffcluster" Steiermark gehört, wurde dagegen als singuläre UZ eingeordnet, da der räumliche Zusammenhang nicht gegeben ist und nicht klar ist, wie lange die funktionalen Zusammenhänge in dieser Weise bestehen werden. Schliesslich hat *Mürzzuschlag* zwischen 1980 und 1990 auch einen Strukturtypwechsel vom IND-Typ zum ADM-Typ erfahren.

Unterinntal: Kufstein und Wörgl werden analog zu Cluses und Bonneville als Stadtregion klassiert.

⁶¹ Dies drückt sich auch im Selbstverständnis aus: "wir sind eine Küstenstadt und keine Alpenstadt" war die Antwort der Stadt Alassio auf einen Fragebogen des Vereins 'Alpenstadt des Jahres'.

Rheintal: Aufgrund der vielfältigen grenzüberschreitenden Verflechtungen werden die UZ *Buchs-Vaduz, Altstätten* und die vier UZ *Vorarlbergs* zu diesem Typ zusammengefasst. Die angrenzende UZ *Lindau* wurde aufgrund ihrer etwas abseitigen Lage, ihrer geringen Ausdehnung und der sich von den anderen UZ abhebenden eindeutig touristischen Ausrichtung nicht einbezogen. Die UZ *St. Gallen* wird nicht mit den UZ des Rheintales zusammengelegt, sondern bleibt eigenständig.

Fribourg: *Fribourg* und *Bulle* sind von der Grössenordnung und der Lage am Alpenrand in etwa vergleichbar mit Kaufbeuren und Marktoberdorf. Die Auspendlerquote ist etwas niedriger als dort, aber mit 7,4% immer noch deutlich erhöht. Die Integration wird zudem über die gemeinsame Lage an der Autobahn erleichtert.

Luzern: Die Stadtregion Luzern umfasst die Urbanisationszonen *Luzern* und *Stans*. *Sarnen* und *Altdorf* gehören nicht dazu und sind eigenständige UZ. Mit den perialpinen Umlandgemeinden erreicht die auf diese Weise abgegrenzte Stadtregion Luzern gut 200'000 Einwohner.

St. Gallen: *St. Gallen* besteht nur aus der UZ *St. Gallen*, die aber einschliesslich mehrerer Nebenzentren (Herisau, Gossau, Arbon, Rorschach) gut 200'000 Einwohner hat, weshalb eine Zuordnung zu den singulären UZ widersinnig wäre. Aufgrund der Einwohnerzahl war, wie bei Luzern, eher eine Klassierung zu den Agglomerationen zu diskutieren. Da die Kernstadt St. Gallen mit 70'000 Einwohnern aber wesentlich unter der Schwelle von 100'000 Einwohnern liegt wurde es der dritten Hierarchiestufe zugeordnet.

Ticino: Die Urbanisationszonen *Lugano, Bellinzona* und *Locarno* bilden gemäss schweizerischer Definition (BFS, 1997) die Agglomeration Tessin, dies wurde übernommen. Luino wurde aufgrund seiner geringen Distanz zugeordnet, weil ebenfalls grenzspezifische Verflechtungen (Grenzgänger, Einkaufstourismus etc. bestehen). Chiasso und Mendrisio gehören dagegen gemäss BFS zur Urbanisationszone *Como/Chiasso* (und sind damit Teil der Metropolregion Milano).

Kranj: Das obere Savetal kann aufgrund seiner altindustrialisierten Entwicklung als Stadtregion ausgewiesen werden. Diese Zuordnung wird auch durch die starken Deindustrialisierungsprozesse nicht in Frage gestellt. In diesem Zusammenhang ist allenfalls eine Aufwertung von *Kranj* zu erwarten. Nicht zur Stadtregion *Kranj* wurde *Bled* gerechnet, das als alte Tourismusdestination entstanden ist und diese Entwicklung weiterführen will, weshalb unter den bisherigen Strukturen kaum Verflechtungen zu Jesenice und *Kranj* bestehen.

Istrien: *Gorizia* und *Nova Gorica* werden aufgrund ihrer Grenzstadtsituation als gemeinsame Stadtregion angesehen.

UT 4 Singuläre Urbanisationszonen (ausgewählte Fälle)

Kempten und *Sonthofen-Oberstdorf* wurden entgegen ersten Überlegungen nicht als Stadtregion ausgewiesen, wofür die Richtgrösse von über 100'000 Einwohnern in der UZ *Kempten* sprechen würde. Da die Verflechtungen aber weder durch die Pendlerströme noch eine Gemeinsamkeit über eine gemeinsame wirtschaftliche Zusammenarbeit (z.B. über einen gemeinsamen industriellen Strukturtyp) belegbar sind, erscheint eine Aggregation nicht gerechtfertigt. Die beiden UZ erscheinen demnach bei den singulären UZ.

Pertuis im Durance-Tal wird als singuläre UZ angesehen ohne stärkere Verflechtung mit der Metropolregionen *Marseille-Aix-en-Provence* (entsprechend der CNRS-Abgrenzung).

Cuorgne' im Berggebiet der provincia *Torino* wird als eigenständige UZ gewertet. *Cuorgne'* ist nicht Teil der *Bartaletti-Abgrenzung* der Metropolregion *Torino*, es besteht hierzu auch keine direkte Verbindung.

Darfo Boario Terme (provincia *Brescia*) ist von der UZ *Lumezzane* (die auch das *Val Camonica* umfasst und die Teil der Agglomeration *Brescia* ist) getrennt. Aufgrund Verkehrslage ist *Darfo* nicht einseitig in Richtung *Brescia* ausgerichtet. *Darfo* zählt in der *Bartaletti-Abgrenzung* nicht als Teil der *area metropolitana Brescia*.

Die Städte an den Talausgängen am *italienischen Alpenrand* sind zum grossen Teil als singuläre UZ eingereiht, obwohl sie in relativ grosser räumlicher Nähe zu grösseren Städten und Agglomerationen der *Po-Ebene* liegen. Aufgrund der Pendlerbeziehungen liessen sich funktionale Verflechtungen nicht belegen, zudem sind diese kleinen Urbanisationszonen Bestandteil verschiedener *sistemi locali del lavoro*.

Schwyz (Kanton *Schwyz*) erreicht nicht die Pendlerschwellenwerte, die eine Zuordnung als Teil der Metropolregion *Zürich* rechtfertigen würden und wird deshalb als singuläre UZ ausgewiesen.

Abgrenzung der Urbanisationstypen in Slowenien

Die Zuordnung der slowenischen Gemeinden zu Urbanisationszonen erfolgt auf der Basis der slowenischen Gemeindegliederung in 147 Gemeinden. Die wirtschaftlichen Strukturdaten lagen zum Zeitpunkt der Untersuchung nur auf der Basis einer Gliederung in 62 Gemeinden vor. In einigen Fällen ist das ohne Belang, da Unterschiede bei der Aggregation der Gemeinden zu Urbanisationszonen sich ausgleichen. Zum Teil decken sich bei der 62er Gliederung aber die grösseren Gemeinden nicht mit dem Untersuchungsgebiet. Da die Wirtschaftsstruktur in den slowenischen Städten sehr eindeutig ist, sind die Daten so robust, dass die Verzerrungen nicht ins Gewicht fallen. Dadurch konnte für die Abgrenzung der Urbanisationszonen und die demographischen Berechnungen die feinere Auflösung der 147er Gliederung verwendet werden.

A3 Gespräche mit lokalen Experten und Expertinnen (Kap. 10)

Stadt	Personen	Institution/Unternehmen
Bad Reichenhall (Deutschland) Oktober 1999	Dr. Manfred Brosche Gabriele Deml Josef Dennerl Gerhard Fuchs Christoph Gräschberger Fritz Grübler Wolfgang Heitmeier Stefan Kantsperger Elli Reischl Bruno Rettelbach Prof. Dr. Peter Weichhart Ernst Zauner	Geschäftsführender Gesellschafter des Lederwarenbetriebes Heinrich Sieber & Co.-GmbH & Co. KG Geschäftsführerin des Kur- und Verkehrsvereins Bad Reichenhall Leiter des Ordnungsamtes der Stadt Bad Reichenhall Vorsitzender des Kur- und Verkehrsvereins Bad Reichenhall Geschäftsführender Gesellschafter Brauerei Bürgerbräu, Bad Reichenhall Fraktionssprecher der Freien Wählergemeinschaft im Stadtparlament Oberbürgermeister Bad Reichenhall Fraktionssprecher der Christlich-Sozialen Union im Stadtparlament Fraktionssprecherin der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands im Stadtparlament Fraktionssprecher der GRÜNEN/Bündnis90 im Stadtparlament Geographisches Institut der Universität Salzburg Verwaltungsleiter der Stadt Bad Reichenhall
Lörrach (Deutschland, ausserhalb der Alpen) August 1999	Michael Bertram	Geschäftsführer Wirtschaftsregion Dreiländereck GmbH Lörrach Das Interview wurde zu Vergleichszwecken geführt, als Beispiel für eine Mittelstadt im Einzugsgebiet einer Agglomeration (in diesem Fall der trinationalen Agglomeration Basel).
Gap (Frankreich) Juni 2001	Jean-Louis Dangauthier Martine Halbout Christine Maclet Frank Morel Pierre-André Reiso Pierre Bernard-Reymond	Kulturdirektor der Stadt Gap Verantwortliche der Stadt Gap für 'Gap - Alpenstadt des Jahres 2002' Leiterin der Bibliothek der Stadt Gap Leiter der Wirtschaftsförderung der Stadt Gap Direktor des Theaters der Stadt Gap Bürgermeister der Stadt Gap
Domodossola (Italien)	Mariano Catrini Giorgio Patrone Lucia Patrone Carlo Teruzzi	Bürgermeister von Domodossola Gruppo d'azione locale (GAL), Trattoria Da Sciolla Trattoria Da Sciolla Gruppo d'azione locale (GAL)
Brixen - Bressanone (Italien) Oktober 2000	Anton Aschbacher Gebhard Dejaco Christoph Mayr Fingerle Helmuth Kerer Brigitte Salcher Josef Thaler	Direktor des Amtes für überörtliche Raumordnung der Autonomen Provinz Bozen Stadtrat (Assessor) für öffentliche Arbeiten, Kultur und Friedhofswesen Architekt, Bozen Stadtrat (Assessor) für Handel, Handwerk, Industrie und Fremdenverkehr Geschäftsführerin des Tourismusvereins Brixen Präsident des Tourismusvereins Brixen
Bruck a.d. Mur/ Kapfenberg (Österreich) Januar 2000	Gerhard Grill Mag. Inga Horny DI Michael Jertschin Hannes Merl DI Dr. Peter Nistelberger Manfred Wegscheider Mag. Hans Weigand DI Wolfgang Wiesenhofer	Betriebsrat der Fa. Austria Draht, Gemeinderat der Sozialdemokratischen Partei Österreichs, Bruck a.d. Mur Stadtmarketing Bruck a.d.Mur Stadtmarketing Kapfenberg Obmann der Wirtschaftskammer Bruck a.d.Mur, Unternehmer, Vize-Bürgermeister Bruck a.d.Mur Leitung der Raumplanung, Bruck a.d.Mur Bürgermeister der Stadt Kapfenberg Kaufm. Geschäftsführer Böhler Edelstahl GmbH & CoKG Kapfenberg Wirtschaftsförderung der Stadt Kapfenberg

Stadt	Personen	Institution/Unternehmen
Villach (Österreich) 1997-1998	DI Peter Honsig-Erlenburg Mag. Christian Fitzek DI Dr. Kurt Gruber DI Thomas Huber DI Tino Huber DI Gerald Kandutsch Mag. Monika Kircher-Kohl Andrea Kofler Mag. Werner Koroschitz Anton Kübler KR Klaus Kummerer Gerhard Leeb Christa Pfeiler DI Elisabeth Schwendner DI Heinz Sternig Mag. Siegfried Trost Mag. Maria-Luise Tschemernjak	Bezirksforstinspektor Villach Wirtschaftskammer, Bezirksstellenleiter Villach Betriebsleitung Siemens Bauelemente OHG (jetzt: Infineon Technologies Villach) Zivilingenieur und Landwirt, Afritz bei Villach Leiter des Stadtplanungsamtes Villach Stadtplanungsamt Villach Vize-Bürgermeisterin der Stadt Villach Universitätsassistentin, Geographisches Institut, Universität Bern Historiker, Verein Industriekultur und Alltagsgeschichte Geschäftsführer Verein Alpenstadt des Jahres Vorsitzender des Vereins Alpenstadt des Jahres Journalist, Vertreter der Vereinigung 'pro vita Alpina' Stellvertretende Vorsitzende des Vereins Alpenstadt des Jahres Architektin, Villach Leiter des Wasserwerks der Stadt Villach Leiter der Wirtschaftsförderung der Stadt Villach (Geschäftsführer des Technologie Managements Villach) Wirtschaftsförderung der Stadt Villach
Innsbruck (Österreich) Sept. 1999	Mag. Dr. Michael Bielowski Prof. Dr. Axel Borsdorf Dr. Konrad Franz Mag. Gerhard Fritz DI Walter Peer Prof. Dr. Herwig van Staa Prof. Dr. Norbert Wimmer	Geschäftsführender Gesellschafter des Strickereibetriebs Bielo, Bezirksobmann der Wirtschaftskammer, Gemeinderat Bürgerliste, Innsbruck. Institut für Geographie, Universität Innsbruck Stadtplanungsamt Innsbruck Gemeinderat der Fraktion der GRÜNEN Porr AG (Allgemeine Baugesellschaft, Generalunternehmer) Bürgermeister der Stadt Innsbruck Vize-Bürgermeister der Stadt Innsbruck
Thun (Schweiz) März 2001	Elisabeth Bregulla Fritz Grossniklaus Ursula Haller Franziska Heim Guntram Knauer Heinz Leuenberger Beat Straubhaar Wilfried von Gunten	ehem. Stadträtin, Freie Liste, Präsidentin des VCS Berner Oberland Direktor Frutiger AG, Bauunternehmung und Generalunternehmung, nebenamtlicher Gemeinderat (Exekutive) Vollamtliche Gemeinderätin für Bildung, Sport und Kultur (Exekutive), Nationalrätin der Schweizerischen Volkspartei Architektin, Mitglied der städtischen Bau- und Planungskommission für die Grüne Freie Liste Thun Planungsamt der Stadt Thun Pfarrer, nebenamtlicher Gemeinderat (Exekutive), Polizei-Vorsteher Stadtratspräsident, Direktor des Regionalspitals Thun Galerist, ehem. Interimistischer Leiter des Kunstmuseums Thun
Brig/Visp (Schweiz) Januar 2000	Jean-Pierre d'Alpaos Sebastian Bellwald Eva Maria Kläy Erwin Lauber Peter Planche Hans Ritz Peter Salzmann	Leiter Oberwalliser Kellertheater, Konzertveranstalter und Ladenbesitzer, Brig Dipl.-Geograph, Fa. Planval, Wirtschafts- und Politikberatung, Brig Dipl.-Geographin, Lehrerin in Sierre / Mitarbeiterin des Bundesamtes für Umwelt, Wald, Landschaft, Bern Geschäftsführer der Sanitärfirma IWISA, ehem. Verbandsvertreter Spenglermeisterverband, Naters Stadtpräsident von Brig-Glis Bauamt, Stadtarchitekt von Brig-Glis Direktor des Kultur- und Kongresszentrums 'La Poste' sowie des Verkehrsvereins Visp und Umgebung

Lebenslauf Manfred Perlik

- 1954 Geboren in Mainz, aufgewachsen in Rüsselsheim/Hessen
- 1973 Abitur an der Max-Planck-Schule, Rüsselsheim
- 1973-1974 Studium Lehramt Sekundarstufe II (Deutsch und Sozialkunde) an der Justus Liebig-Universität Giessen
- 1974-1975 Ziviler Ersatzdienst an den Universitätskliniken Giessen
- 1976-1979 Krankenpflegeausbildung am Klinikum der Justus Liebig-Universität, Giessen
- 1979-1990 Tätigkeit als Krankenpfleger in Dillenburg und Rüsselsheim
- 1985-1993 Studium der Geographie an der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt und der Universität Bern, Schwerpunkt Hydrologie und Geomorphologie
- 1990-1991 Projektassistent beim Beratungsunternehmen Prognos AG, Basel: *Internationale Einflüsse auf die Entwicklung Schweizer Städte* im Auftrag des Schweizerischen Nationalfonds, NFP 25 'Stadt und Verkehr'
- 1993-1995 Assistent am Geographischen Institut der Universität Bern bei PD Dr. Werner Bätzing
- 1996-1998 Wissenschaftliche Beratung der Stadt Villach/Kärnten (Projekt *Villach – Alpenstadt des Jahres '97*)
- 1995-2001 Assistent am Geographischen Institut der Universität Bern bei Prof. Dr. Paul Messerli



Perlik, Manfred und Bätzing, Werner (Hrsg.): L'avenir des villes des Alpes en Europe / Die Zukunft der Alpenstädte in Europa.

**Les résultats de la conférence de Villach
I risultati della Conferenza tenutasi a Villach
Die Ergebnisse der Villacher Konferenz**

Les Alpes, les villes petites et moyennes et l'Europe / *Alpen, Städte und Europa*
Manfred Perlik

Interventions / Le relazioni presentate / Tagungsbeiträge

Themenaufriss: Sind die Alpenstädte besondere Städte? *Introduction: Les villes des Alpes sont-elles des villes particulières? Introduzione: Le città delle Alpi sono città particolari?*
Paul Messerli

Erreichbarkeit der Städte im Alpenraum - Erfordernis für die Zukunft oder Anfang vom Ende? *Accessibilité des villes dans les Alpes - nécessité ou début de la fin? Accessibilità della città nel comprensorio alpino*
Gerald Röschel

Kleinstädte und Marktgemeinden zwischen Urbanität und Zersiedlung / *Petites villes et chefs-lieux entre urbanité et désurbanisation / Città piccole e comuni-mercato tra urbanità e insediamenti selvaggi*
Veronika Keckstein

Città alpine come sviluppo nell'arco alpino / *Les villes des Alpes comme pôle de développement / Alpenstädte als Entwicklungspole*
Luigi Galdo

Les villes des Alpes Suisses / *Le città delle Alpi Svizzere / Die Städte der Schweizer Alpen*
Gian Paolo Torricelli

Urbanisationszonen in den Alpen - Ergebnis wachsender Pendeldistanzen / *Les zones urbaines dans les Alpes - résultat des distances pendulaires / Zone di urbanizzazione nelle Alpi - Risultato delle sempre maggiori distanze per i pendolari*
Manfred Perlik

Quel rôle pour les villes petites et moyennes des régions périphériques? *Welche Rolle für die kleinen und mittleren Städte peripherer Regionen? Quale ruolo per le città piccole e medie delle regioni periferiche?*
Denise Pumain

Synthese: der Strukturwandel der Alpenstädte von Zentralen Orten zu Vorstädten europäischer Metropolen und die Zukunft der Alpen / *Synthèse: le changement structurel des villes des Alpes, des lieux centraux aux banlieues des métropoles européennes et l'avenir des Alpes / Il mutamento strutturale delle città alpine dai luoghi centrali ai sobborghi delle metropoli europee e il futuro delle Alpi*
Werner Bätzing

Bibliographie Villes des Alpes / *Bibliografia Città alpine / Bibliographie Alpenstädte*
Werner Bätzing

Ich / wir bestellen fest Ex. der Publikation **P 36:**

PERLIK, M. / BÄTZING, W., Hrsg. (1999): L'avenir des villes des Alpes en Europe / Die Zukunft der Alpenstädte in Europa (Sfr. 25.-- + Versandkosten)

Datum:

Unterschrift:

Bestellformular an:

Absender:

Geographica Bernensia
Geographisches Institut
Hallerstrasse 12
CH-3012 Bern

Tel.: +41 31 631 8816 / FAX: +41 31 631 8511



Kurt Hofer • Ueli Stalder**Regionale Produktorganisationen
als Transformatoren des Bedürfnisfeldes
Ernährung in Richtung Nachhaltigkeit?****Potenziale - Effekte - Strategien**

Mit dem gesellschaftlichen Wandel während der letzten Jahrzehnte verändern sich viele räumliche und zeitliche Grenzen. In der Ernährung zeigt sich diese Entwicklung in einer raum-zeitlichen Entkopplung von Produktion, Verarbeitung und Konsum. Steigender Energieverbrauch, eine wachsende Anonymisierung, Lebensmittelskandale und ein rascher Strukturwandel im ländlichen Raum sind Beispiele für die problematische Seite dieses Wandels. Wie kann das Bedürfnisfeld Ernährung in Zukunft ökologisch, sozial, wirtschaftlich und gesundheitlich nachhaltiger werden?

Viele KonsumentInnen, Umweltverbände und die Politik, aber auch Landwirtschaft, Kleingewerbe und Handel knüpfen seit einigen Jahren grosse Hoffnungen an Regionale Produktorganisationen, welche die Produktionsketten wieder stärker koppeln und kleine, regionalisierte Produktionsabläufe schaffen wollen.

- Welche Potenziale haben Regionale Produktorganisationen im Hinblick auf eine nachhaltige Ernährung?
- Konnten die hohen Erwartungen bislang erfüllt werden?
- Wie können Regionale Produktorganisationen ihre Nachhaltigkeitspotenziale besser ausschöpfen und gleichzeitig auf dem gesättigten Lebensmittelmarkt überlebensfähiger werden?

Das Buch von Hofer und Stalder widmet sich diesen Fragen. Es bildet die Synthese eines vierjährigen transdisziplinären Forschungsprojektes am Geographischen Institut der Universität Bern im Rahmen des Schwerpunktprogrammes Umwelt des Schweizerischen Nationalfonds.

Es richtet sich an Interessierte aus Regionalen Produktorganisationen und Politik sowie an WissenschaftlerInnen, welche sich mit Ernährung, Nachhaltigkeit oder Regionalentwicklung beschäftigen.

Hofer, K., Stalder, U. 2000: Regionale Produktorganisationen als Transformatoren des Bedürfnisfeldes Ernährung in Richtung Nachhaltigkeit? Potenzial - Effekte - Strategien.

Geographica Bernensia, Universität Bern. Band P 37. ISBN 3-906151-39-5
XXI, 250 S., 39 Abb. Preis: CHF 28.— + Versandkosten



Ulrich Seewer

Fussgängerbereiche im Trend?

Strategien zur Einführung grossflächiger Fussgängerbereiche in der Schweiz und in Deutschland im Vergleich in den Innenstädten von Zürich, Bern, Aachen und Nürnberg

Die europäische Stadt ist geprägt durch die dicht bebaute und multifunktional genutzte Innenstadt, die sich seit dem 19. Jahrhundert zur City als Dienstleistungszentrum der Gesamtstadt entwickelt hat. Mit der Industrialisierung und der Bevölkerungskonzentration sind die Städte auch flächenmässig stark gewachsen. Die Innenstädte konnten ihre zentrale Funktion dank der Eisenbahn und den öffentlichen Personennahverkehrsmitteln weitgehend erhalten oder sogar ausbauen. Die Automobilisierung der Gesellschaft nach dem 2. Weltkrieg führte einerseits zur weiteren Flächenausdehnung und andererseits zur Isolierung der Innenstädte, weil diese mit dem Auto kaum mehr erreichbar waren. Mit dem Leitbild der „autogerechten Stadt“ sollten vielerorts die Innenstädte wieder aufgewertet werden, als ergänzende Massnahme entstanden in Deutschland seit etwa 1950 die ersten kleinflächigen Fussgängerzonen. Die zunehmende Spezialisierung der Verkehrsfläche, die heute den grössten Teil des öffentlichen Raumes umfasst, hatte immer grössere Konflikte zur Folge, insbesondere zwischen den Vertretern des Einzelhandels und den Verfechtern des nichtmotorisierten Innenstadtverkehrs. Seit den frühen 1980er Jahren werden Konzepte erarbeitet, die einerseits grössere Fussgängerbereiche anstreben, andererseits aber auch den motorisierten Individualverkehr berücksichtigen und damit die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten anstreben.

In seiner Dissertation untersucht Ulrich Seewer die Möglichkeiten und Handlungsspielräume innerstädtischer Verkehrsplanung und -politik für autoarme Zentrumsgebiete. Anhand von vier Fallstudien (Zürich, Bern, Aachen, Nürnberg) werden erfolgreiche Strategien, die zu grossflächigen Fussgängerbereichen führen können, analysiert.

Ich / wir bestellen fest Ex. der Publikation G 65:

SEEWER, U. (2000): Fussgängerbereiche im Trend? Geographica Bernensia, Universität Bern. Band G 65. ISBN-Nummer: 3-906151-51-4. 316 S., 34 Abb., 45 Tab. Preis: CHF 38,- + Versandkosten.

Datum:

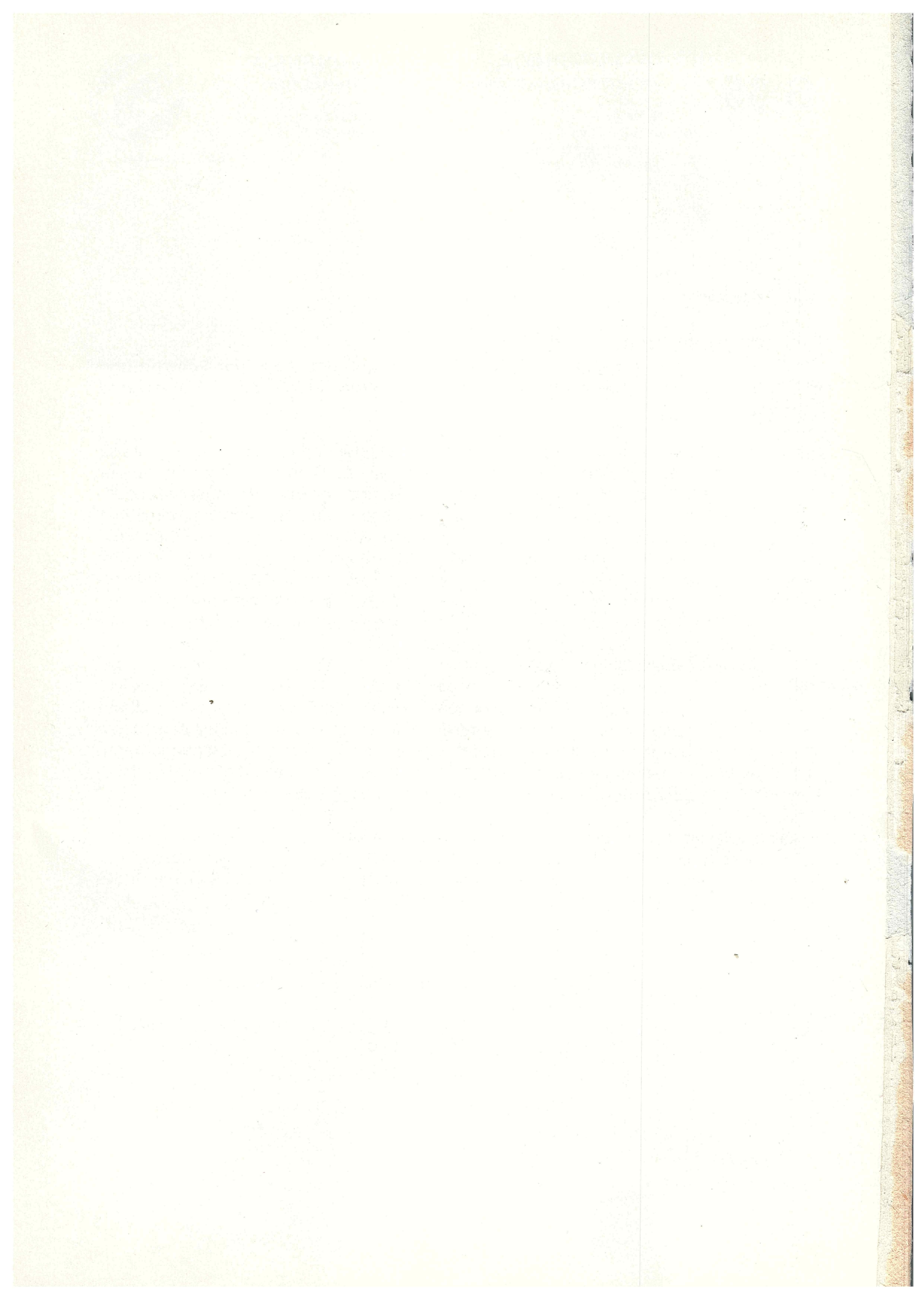
Unterschrift:

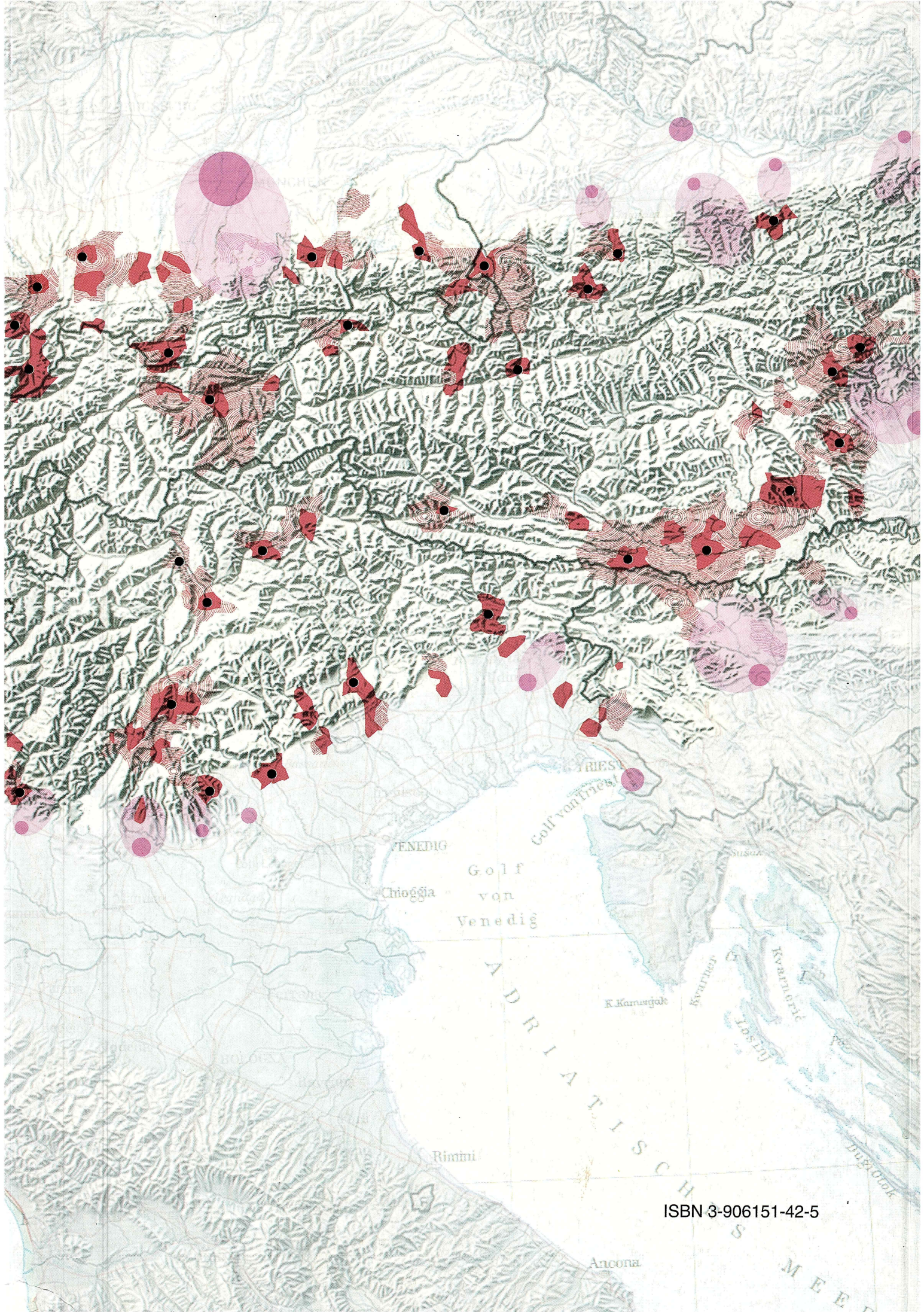
Bestellformular an:

Absender:

Geographica Bernensia
Geographisches Institut
Hallerstrasse 12
CH-3012 Bern

Tel.: +41 31 631 8816 / FAX: +41 31 631 8511





ISBN 3-906151-42-5