

L'avenir des villes des Alpes en Europe /
 Die Zukunft der Alpenstädte in Europa.
 Revue de Géographie alpine Jg. 87, Nr. 2.
 Bern 1999. 146 S.

Die Alpen sind ein Bremsklotz der Entwicklung: ein Riesen-Steinhaufen, der die Kommunikationsgeschwindigkeit bremst, Städtewachstum einschränkt und so Wirtschaftswachstum und Innovation behindert. Das ist die Sichtweise der Raumwirtschaftler und der marktliberalen EU-Planungsbürokratie. Man kann nicht sagen, dass sich das obige Buch, in dem Beiträge eines Symposiums versammelt sind, hiergegen stemmte. Für die Mehrheit der Beiträge bleibt Bevölkerungs- und Beschäftigungs-Wachstum das Hauptkriterium der Analyse. Ein Grund dafür mag sein, dass Einkommen und Arbeitsplätze auch der Alpenbewohner an Wachstumsraten im Sekundär- und Tertiärbereich gebunden sind. Auch die Mehrheit der Alpenbewohner ist mittlerweile in dem Sinne 'urbanisiert' (*Perlik*), dass sie in Industrie- und Dienstleistungsbetrieben der Klein- und Mittelstädte in den Alpen arbeiten, oder in die Metropolen am Alpenrand pendeln, während sie ihre Wohnung in der nahen

Kleinstadt oder im nähergelegenen Taldorf („Agglomerationsraum“) oder in weiter entfernt liegenden, inzwischen durch Straßen gut erschlossenen Seitental- und Bergdörfern („periurbanisierter Raum“) beibehalten. Freilich wird die Lage der Bewohner in diesem Buch nicht weiter reflektiert – es geht um wirtschaftliche Spezialisierung, Bevölkerungsentwicklung, bestenfalls um Zersiedelung.

Der Band ist, wie die meisten Konferenz-Reader, recht heterogen. Er ist insofern gut aufgebaut, als alle Beiträge zu Beginn sorgfältig zusammengefasst werden; das ist auch notwendig, da sie auf Deutsch, Französisch und Italienisch verfasst sind. Eingerahmt werden sie von einem Einstiegsartikel (*Messerli*) und einem Synthese-Versuch (*Bätzing*). Der Einstiegsartikel erklärt die Perspektive: Gesucht wird nicht die älplerische Besonderheit, sondern das Allgemeine raumwirtschaftlicher Entwicklung. In dieser Sichtweise hat die Industrialisierung die Alpenstädte nur „verlangsamt“ und „geschwächt“ erfasst – stärker geprägt wurden sie bis in die siebziger Jahre von einer „vorschnellen“ Tertiärisierung. *Bätzing* betont freilich am Schluss, in diesen 70er Jahren sei das Maximum an Industrialisierung erreicht worden. Die Qualitäten der Industrialisierung, die Vor- und Nachteile von Tertiärisierung bleiben in diesem Buch aber weitgehend im Dunkeln. Die Berge haben jahrhundertlang Transport und Kommunikation behindert und ließen eine bandförmige Siedlungsstruktur in den Tälern entstehen – ein Entwicklungsnachteil, der die für Wachstum und Innovation so erwünschten Verflechtungsknoten und ‘Dichte’-Werte nicht zustande kommen

ließ (in Ew. pro km² stehen die Alpenstädte, umgeben von Gesteinsmassen, in der Tat schlecht da). Die neue „postfordistische“ Phase erscheint nun als Entwicklungschance. Die Kommunikationsgeschwindigkeit erhöht sich auch im Alpen-Inneren, und neuerdings halten Klein- und Mittelstädte in der „flexiblen Spezialisierung“ gut mit, wie an Bevölkerungs- und Arbeitsstätten-Zunahmen ablesbar ist.

Bätzing beklagt zum Schluss, dies werde bezahlt mit Flächenversiegelung in allen Haupttälern und geschehe auf Kosten einer niedergehenden Landwirtschaft – aber nur in zwei Beiträgen, typischerweise von PlanerInnen, werden die Zersiedlung und die Belastung mit Individualverkehr thematisiert. Am Beispiel einer Gemeinde zeigt *Keckeisen* die Verachtfachung der Siedlungsfläche bei gleichbleibender Bevölkerungszahl auf; sie verweist auch auf die Mühsal von Planern, wenn sie Baumaßnahmen durchsetzen wollen, welche *nicht* auf Normal-Erwerbstätige zugeschnitten sind. *Röschel/Sammer* prognostizieren eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs bis 2015 um 30-40 %, der Wegelängen gar um 80 %; dem wird ein nicht sehr einfallreiches Verkehrskonzept für mittlere Städte entgegengesetzt. Wichtigere Fragen werden vermieden: Ist ein Siedlungs-Rückbau denkbar – angesichts des erheblichen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums im ganzen Alpenraum? Wie erklärt sich der Rückstand des öffentlichen Verkehrs, der doch vom Vorteil bandartiger Siedlungsstrukturen profitieren könnte? Hat der Pkw nicht wesentlich zum Erhalt vieler Bergdörfer beigetragen – auch um den Preis, dass diese nun von Geo-

grafien als Teil von „Urbanisationszonen“ gesehen werden?

Den wirtschaftsgeografischen Kern des Bandes machen drei Beiträge aus. *Perlik* behandelt das Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen seit den 80er Jahren. In Kernstädten ist es gering, in Agglomerationsgemeinden besonders bei Arbeitsplätzen hoch, und in „periurbanen“ Zonen erscheint es mittelmäßig und ausgewogener. Ein gewisse Stagnation der italienischen Alpenstädte begründet er mit deren stärker industriellem Charakter – was aber nicht weiter belegt wird. Ebenso simpel gestrickt (jedenfalls aus sozialwissenschaftlicher Sicht) ist auch *Pumains* Entwicklungsmodell von Stadtssystemen. Es geht ebenfalls von Bevölkerungszuwachsraten aus und reichert diese lediglich um Hinweise auf die Spezialisierung von Städten an, die in diesem (französischsprachigen) Beitrag nicht weiter belegt werden. Danach nimmt auch im Postfordismus die Tendenz zu Hierarchisierung zu: Innovationsvorteile geben den Metropolen einen uneinholbaren Vorsprung – diese finden sich aber nicht in den Alpen, sondern an ihrem Rand. Mittelstädte können mithalten, wenn sie sich ökonomisch spezialisieren – aber sie laufen Gefahr, bei nachfolgenden Strukturveränderungen rasch abzusteigen. Genauer erfährt man schließlich bei *Torricelli*. Er unterteilt die schweizerischen Alpenstädte nach wirtschaftlicher Ausrichtung: Industriell geprägte entwickelten sich relativ stabil; unternehmensbezogene Dienstleistungen waren im Alpenraum nur schwach ausgeprägt. In beiden Hinsichten dominierten die großen Agglomerationen Genf/Lausanne, Bern und v. a. Zürich, welche Pend-

ler bis hinein in die Innerschweiz anziehen. Verwaltungs-, Freizeit- und Wohnfunktionen dagegen haben den mittleren Städten der Alpen erhebliche Bevölkerungszuwächse beschert, wenngleich auch sie in der Schweizer Rezession der 90er Jahre meist Arbeitsplätze verloren. Gemessen in Pendlerbeziehungen haben jedenfalls die Metropolen ‘europäischer Größenordnung’ ihre Einflussbereiche ausgedehnt. Aber einige mittelgroße „urbane Zonen“ in den Alpen holten mittlerweile auf – nicht nur durch Tourismus (z. B. Davos), sondern auch durch funktionelle Mischung (v. a. Chur) oder durch industrielle und tertiäre Spezialisierung (v. a. die Städte des Wallis).

Der Alpenraum scheint wirtschaftlich auseinanderzufallen: die traditionsgeprägten Teile mit ihrem Gemisch von niedergelagerter Landwirtschaft, kleiner Industrie und Tourismus bleiben zurück; von Globalisierung und flexibler Spezialisierung des Postfordismus profitieren nur die Räume mit spezialisierter Industrie, gemischten Dienstleistungen und agrarindustrieller Landwirtschaft (das ist wohl auch die Einsicht von *Gaidos* italienischem Beitrag). Die Kleinteiligkeit der neuesten Wirtschaftsentwicklung scheint insofern der Mehrheit der Alpenstädte zugute zu kommen – soweit sich das in Wachstumsraten niederschlägt. Kann man es sich jedoch heute noch leisten, nur diese ins Zentrum zu stellen?

Rainer Neef