

DAS PHÄNOMEN "ALPENSTADT"

Von Walter ZSILINCSAR, Graz

1. EINLEITUNG

Menschliche Daseinsäußerungen sind in hohem Maße von sozialen, ökonomischen, politischen, entwicklungsgeschichtlichen, kulturellen, umweltspezifischen u.a. Faktoren beeinflusst. B. HOFMEISTER (1972: 143) weist mit Recht darauf hin, "wie sehr die materielle und immaterielle Kultur und die Verhaltensweisen einzelner Völker oder Völkergruppen zum Leben und Wirtschaften das Aussehen und Wesen ihrer Städte prägen".

Die physische Feingliedrigkeit und territoriale Kleinkammerung der Alpen, ihre Dichotomie als Barriere und Kontaktraum zwischen den wesentlichen Kulturräumen Europas erschwert es außerordentlich, einen speziell für den Alpenraum zutreffenden Stadtbegriff zu definieren. Als zusätzliches Kriterium drängt sich letztlich die Frage auf, ob die "Alpenstadt" als zentraleuropäisches Spezifikum anzusehen ist oder sich typologisch in den Reigen anderer, auch außereuropäischer "Gebirgsstädte" eingliedern läßt. Auf diese Frage wird hier keine Antwort gesucht. Es ist auch kaum möglich, den Begriff der Alpenstadt einer allgemein zufriedenstellenden Klärung zuzuführen. Es soll lediglich versucht werden, in einem, dem vorgegebenen Umfang angemessenen, Überblick jene Kriterien aufzuzeigen, die für den städtischen Lebensraum in den Alpen charakteristisch scheinen.

Für G. DEMATTEIS (1974) hat die Bezeichnung "alpin" eine dreifache Bedeutung.

1. als Abgrenzungskriterium für den physischen Bezugsrahmen des Alpenkörpers

2. als Ausdruck einer durch die speziellen Wesenszüge des Gebirges geprägten Kultur
3. als hinsichtlich Lage und Funktion in irgendeiner Weise mit dem Alpenraum verknüpft Merkmal.

Keiner der angeführten Begriffsinhalte vermag für sich allein eine Antwort darauf zu geben, was den Begriff "alpin" ausmacht. Allein der Umstand, daß einzelne Siedlungen innerhalb des physisch-geographischen Alpenraumes gelegen sind, sagt noch nichts über etwaige Gemeinsamkeiten hinsichtlich Physiognomie, Lagekriterien, Funktion, historische Grundlagen u.a. aus. Gleichmaßen unzureichend scheint es, eine ausschließliche Affinität zum "alpinen Kulturraum" herzustellen, insbesondere dann, wenn nicht hinlänglich geklärt ist, was unter "alpiner" Kultur verstanden wird. Was den Lage- und Funktionsbezug zum Alpenraum betrifft, so ist der "alpine" Charakter einer Siedlung nicht schon dadurch gegeben, daß sie in irgendeinem räumlichen oder funktionalen Bezug zur Alpenregion steht. Städte verdienen das Attribut "alpin" nicht dadurch, daß sie innerhalb der Alpen liegen. Am deutlichsten wird dies wohl bei den seit etwa 1960 in den französischen Alpen entstandenen funktionalen Wintersportzentren, den "stations intégrées". Sie sind mit ihrer kosmopolitischen Baustruktur sichtbarer Ausdruck dafür, daß sich selbst an der Obergrenze der alpinen Ökumene urbane Lebens- und Siedlungsformen entwickelt haben.

Trotz all dieser Einschränkungen ist dem Alpenraum weder seine physisch-geographische Eigenständigkeit noch seine Besonderheit als menschlicher Lebensraum abzusprechen. Daraus aber einen "homo alpinus" oder eine "cultura alpina" ableiten zu wollen, wäre verfehlt, zu heterogen ist dieses Gebirge in seiner inneren Gliederung, zu vielfältig und vielschichtig waren und sind die Außenbeziehung seiner Bewohner. Gerade durch das Vordringen "außeralpiner" Kulturen wurden Eigenart und Tradition der Gebirgsbewohner starken Belastungen wie befruchtenden Impulsen ausgesetzt. Aber auch hier gab es regional beachtliche Unterschiede, je nachdem mit welcher Intensität und auf welchen Routen die Berührung zwischen endogenen und exogenen Kulturen vor sich ging, wer ihre Träger waren und welche Ziele sie verfolgten. Aktiv- und Passivräume in den Alpen sind auch noch heute nicht allein das Ergebnis naturräumlicher Disparitäten, sondern vielmehr kulturräumlich i.w.S. bedingt. Entwicklung, Rang und regionale Verteilung der

Städte innerhalb der Alpen unterstreichen dies auf eindrucksvolle Weise.

2. DAS FUNKTIONALE SPEKTRUM DER ALPENSTÄDTE

Verfolgt man die historische Entwicklung des alpinen Siedlungsraumes, so stellt man fest, daß städtisches Leben lange Zeit nur eine untergeordnete Rolle spielte. Das bedeutet wiederum nicht, daß in der Vergangenheit neben den agrarischen nicht auch andere Aktivitäten zum Lebensunterhalt der Bevölkerung beitrugen. Es war vor allem die Gewinnung und Verarbeitung von Bodenschätzen - hauptsächlich Salz und Erze - die lange vor dem Eindringen der Römer für lokalen und regionalen Wohlstand sorgten. Daß dieser in erster Linie den Ostalpen zugute kam, resultiert aus der geringeren Verbreitung abbauwürdiger Bodenschätze im westlichen Teil der Alpen. Zahlreiche Orts- und Flurnamen bekunden den einstigen Bergsegen (Eisenerz, Hall, Hüttenberg, Goldberg, Bleiberg usw.).

Wiederum waren es außeralpine Interessen, die sich diesen Reichtum zunutze machten. Deutsche Kaufherren- und Adelsgeschlechter (Fugger) kontrollierten Bergbaue, Erzhandel und -verarbeitung in den Hohen und Niederen Tauern; Kaufleute und der Adel Oberitaliens, insbesondere Venedigs, versorgten ihre Waffenschmiede mit dem Erz der Bergamasker und Brescianer Alpen (KREBS, N., 1961: 256f.).

Aufstieg und Niedergang zahlreicher Städte in den Ostalpen sind in Vergangenheit und Gegenwart ursächlich mit dem Bergbau verbunden. Prächtige Radherren- und Gewerkehäuser, Werksanlagen und Sozialbauten zeugen von Wohlstand und Betriebsamkeit, wo heute oft Not und Strukturprobleme das Leben der Menschen prägen. Ein besonders drastisches Beispiel hierfür liefert das steirische Eisenerz und die durch Jahrhunderte mit dem Erzabbau verknüpfte Industriegasse der Mur-Mürzfurche.

Die alte Bergbaustadt Eisenerz zählte 1951 noch 12.948 Ew. Im Jahre 1981 waren es nur mehr 10.068 (d.s. -22,2 %). Arbeitslosigkeit, Überalterung der Wohnbevölkerung, Abwanderung, Finanzierungsprobleme des Gemeindehaushalts sind Folgeerscheinungen des Rückzugs aus dem Bergbau, dessen Auswirkungen nicht nur eine ganze Region zu spüren bekommt; die Schließung des steiri-

schen Erzberges wäre zweifellos ein Ereignis von nationaler Tragweite.

Nicht nur der Abbau, auch Verarbeitung und Transport von Bodenschätzen bildeten in einem hohen Maße und auf längere Zeit die wirtschaftliche Grundlage für viele Alpenstädte. Bedenkt man, daß allein der Bezirk Schwaz in Tirol in seinen Silber- und Kupferbergwerken Anfang des 16. Jhds. über 30.000 Knappen beschäftigte, daß im Sterzinger Revier in Südtirol an die 10.000 Bergleute tätig waren und daß viele Orte dem Bergbau ihr Markt- oder Stadtrecht verdankten, daß ferner ein reger Austausch von Arbeitskräften zwischen den einzelnen Abbaustätten herrschte und die Knappen ihrer wirtschaftlichen Bedeutung wegen zahlreiche Privilegien besaßen, dann spürt man den Einfluß des Bergbaus auf das siedlungs- und sozialgeographische Gefüge des Alpenraumes. So schlug sich beispielsweise das den Knappen auch in der Gegenreformation zugestandene Recht auf freie Religionsausübung im Aufriß vieler Bergbauorte insoferne nieder, als diese neben einer kleinen katholischen über eine meist wesentlich größere, das Ortsbild prägende, evangelische Pfarrkirche verfügen (z.B. Schladming).

Gewinnungsprobleme, Erschöpfung der Lager und überseeische Konkurrenz besiegelten zu Ende des 16. Jhds. vielerorts den Bergbau. Mit der industriellen Revolution stieg die Nachfrage nach Bodenschätzen neuerlich an. Der Bedarf an fossilen Energieträgern förderte die Kohleexploration in den inneralpinen Becken der West- (La Mure, La Thuile) wie der Ostalpen (Fohnsdorf, Leoben, Lavanttal u.a.). Ein reger Zuzug von Bergknappen in die Kohlegruben, die zeitweise über 1000 Arbeitskräfte beschäftigten, war die Folge. Ihrer Unterbringung dienten eigens errichtete Bergarbeiterkolonien, die z.T. heute noch das Siedlungsbild von Bergbauorten kennzeichnen und zusammen mit alten Fördereinrichtungen als sozialhistorische Zeugnisse erhalten werden (Fohnsdorf).

Der Einfluß des Bergbaus auf die Siedlungsentwicklung läßt sich am Beispiel von La Thuile demonstrieren. Zur Zeit der maximalen Förderleistung beschäftigte der dortige Anthrazitbergbau an die 1100 Menschen. Seine Einstellung im Jahre 1966 löste eine Abwanderungswelle aus, die die Einwohnerzahl des Ortes noch im selben Jahr auf 703 zurückgehen ließ, ebenso viele wie im Jahre 1881 (GLAUERT, G., 1975: 84).

Trotz des hohen Stellenwertes, den der Bergbau innerhalb des alpinen Siedlungswesens einnimmt, gelingt es nicht, typische Wesensmerkmale einer alpinen Bergbausiedlung herauszuarbeiten. Ebenso wenig findet man heute in den Alpen noch den funktionalen Typus des reinen Bergbauortes.

Weit häufiger spürt man dagegen die Auswirkungen von Handel und Verkehr. Beiden Aktivitäten verdanken viele alpine Siedlungen schon seit dem frühen Mittelalter ihren Aufstieg zu lokalen und regionalen Marktorten. An den wichtigen Brenn- und Haltepunkten des Verkehrs setzte sich sehr bald der Handel fest, zwecks Abgabenleistung häufig gefördert von Landesherren und Grundherrschaften. Flußübergänge, Talkonvergenzen, Talausmündungen in die Vorländer und Talschlüsse vor dem Anstieg über wichtige Pässe führten schon im Mittelalter zum Entstehen von Verkehrsstädten wie Susa, Chiavenna, Aosta, Bormio, Sisteron, Briançon, Gap, Altdorf, Andermatt, Brig, Tolmin, Kranj, Bozen, Innsbruck, Landeck, Feldkirch, Villach, Füssen u.a.m. Ihnen kommt eine wichtige Vermittlerrolle zwischen den Hauptorten innerhalb der Alpen und den Metropolen ihrer Vorländer (Wien, München, Zürich, Genf, Lyon, Turin, Mailand) zu. So gravitiert etwa das Städteband des Tessin und der großen subalpinen Seen, welches sich in die Täler von Rhein und Reuß fortsetzt, nach Mailand bzw. Zürich.

Vielen dieser Verkehrsorte gelang es im Laufe ihrer Entwicklung, das funktionale Spektrum zu erweitern, indem sie neue Aufgaben im Bereich der Dienste, der Verwaltung oder auch des Produktionssektors übernahmen.

Aufstieg und Niedergang hingen aber immer auch in hohem Maße von Entwicklung und Innovation des Verkehrssektors selbst ab. Der Bau befestigter Fahrstraßen besiegelte das Schicksal der Stützpunkte des Saumverkehrs, der Eisenbahnbau jenes vieler straßengebundener Paßfußorte und schließlich schufen die Verkehrstechnologien des 20. Jhds. (Autobahnquerungen der Alpen, Bahn- und Straßenbasistunnels, Eisenbahnhochgeschwindigkeitstrecken sowie mit Einschränkungen auch der Flugverkehr) z.T. völlig neue Grundlagen für das alpine Verkehrswesen und damit für die weitere Lebensfähigkeit ganzer Regionen. Hospize und Spitäler als Zeugen einstiger Verkehrsbedeutung von Alpenübergängen leben heute oft nur noch in Ortsnamen weiter (Spital am Pyhrn, Spital am Semmering). Einigen dieser traditionsreichen Verkehrs-

orte gelang es, mit Hilfe des Fremdenverkehrs zu einer neuen Blüte aufzusteigen. Das gilt beispielsweise für die Orte an der alten Arlberg-Paßstraße, an der Brenner-Route oder an den Paßstraßen über die Meeralpen. Vor allem an der überproportionalen Ausstattung mit Einrichtungen des Gast- und Beherbergungswesens sowie des Handels, die meist an der Durchzugsstraße angeordnet sind, lassen sich auch heute noch zahlreiche kleinere Verkehrsorte erkennen (Sterzing).

Zu den stärksten Prägefaktoren der Alpenstädte ist ohne Zweifel die Industrie zu rechnen. Die industrielle Revolution veränderte das funktionale, soziale, ökonomische und regionale Gefüge des gesamten Alpenraumes, wenn auch mit örtlich und zeitlich unterschiedlicher Intensität. Sie beschwor zunächst eine Krise des traditionellen Handwerks herauf und verhieß vielen besitzlosen Landarbeitern, eine, wenn auch oft trügerische, Hoffnung auf ein menschenwürdigeres Dasein.

Die Industrie suchte vorerst die Nähe der Rohstoffe und Energieträger. In weiterer Folge wurden auch die Eisenbahn und ein entsprechender Absatzmarkt (vor allem für die Konsumgüterindustrie) zu wichtigen Standortfaktoren. Es liegt auf der Hand, daß sich daraus eine nachhaltige Umstrukturierung des alpinen Städtetetzes sowie z.T. bis in die Gegenwart nachwirkende regionale Disparitäten ergaben. Der Industrialisierungsprozeß erfaßte zunächst den Alpenrand und die unteren Abschnitte der Haupttäler (Wiener Becken, Steirisch-niederösterreichische Eisenwurzen, Mur-Mürzfurche, Lombardei, Piemont). Mit der Verbesserung der Verkehrsnetze und den Möglichkeiten der Wasserkraftnutzung gerieten auch die inneren Alpentäler und Becken in den Sog der neuen Entwicklung: oberes Rodano, Aostatal, Ossolatal, Etschtal, Inntal, Iséretal, Savetal.

Jene Städte, die ihre Beziehung zu einem lebensfähigen lokalen Hinterland besser zu bewahren vermochten, waren weniger stark von etwaigen negativen Auswirkungen der Industrialisierung betroffen, da sie ihre Verwaltungs-, Handels- und Dienstleistungsfunktion weiterhin aufrecht halten konnten. Wo die Hinterländer selbst ihr ökonomisches und demographisches Potential einbüßten und in eine Phase des Niederganges und der Stagnation eintraten, mußte sich das auch auf die ihnen zugeordneten Zentralorte negativ auswirken. Als Beispiel mag die Situation in den französisch-italienischen Meeralpen vor der Tourismuswelle oder die

heutige Lage in der Mur-Mürzfurche dienen.

Zahlreiche alte Industrieregionen stecken heute in einer tiefen Krise. Gerade darin zeigt sich, daß die Industriestandorte in den Alpen nicht das Ergebnis einer autonomen regionalen Entwicklung sind, sondern größtenteils außeralpinen Interessen unterworfen waren bzw. sind. Sie können daher kaum mit den großen Zentren der Vorländer konkurrieren, die in der Gegenwart Brennpunkte des wirtschaftlichen Lebens sind und weit in den Alpenraum ausstrahlen (Lyon, Turin, Mailand, Laibach, Wien, München, Zürich).

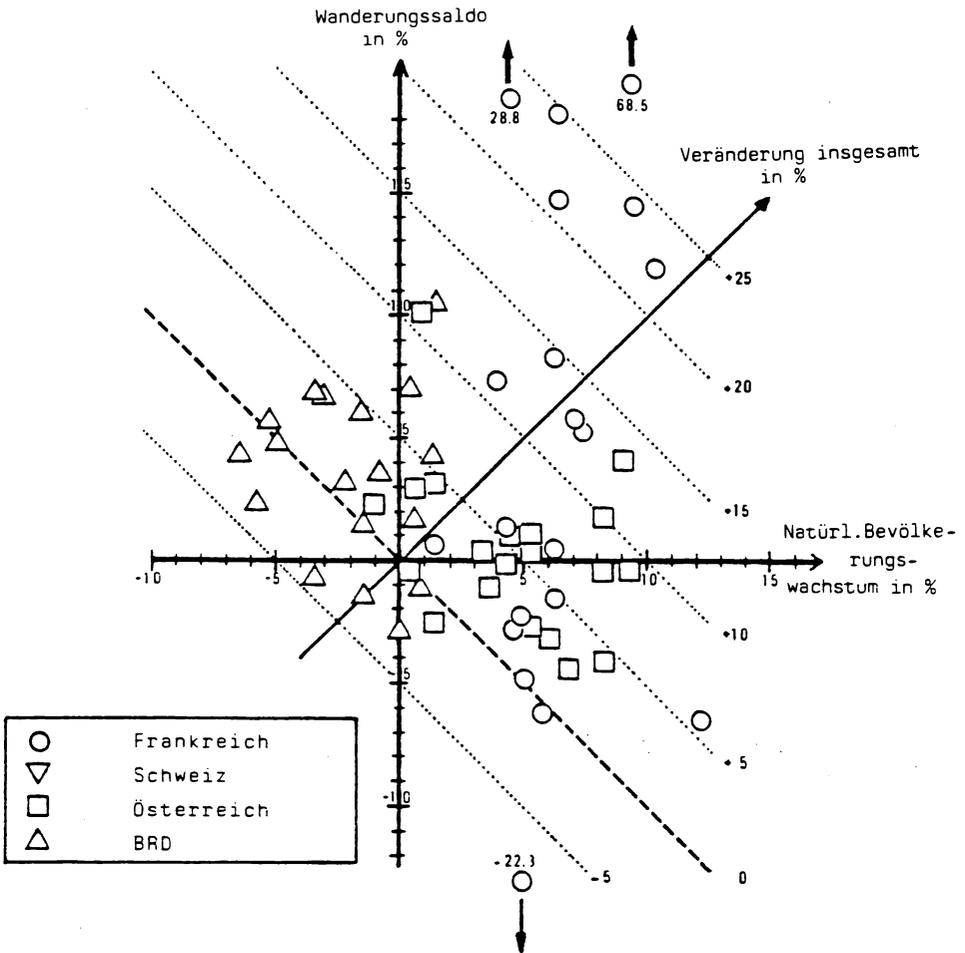
Die Alpenregion ist heute mit dem Paradoxon konfrontiert, einerseits im Herzen des europäischen Wirtschaftsraumes gelegen zu sein, andererseits aber, zumindest abseits der großen internationalen Durchgangsrouten, als Folge einer ökonomischen Randlage zu den Problemgebieten Europas zu zählen (LICHTENBERGER, E., 1975). Sieht man von den Möglichkeiten des Tourismus und der Energiegewinnung ab, so gerät ein großer Teil der Alpen hinsichtlich seiner natürlichen und demographischen Ressourcen in immer stärkere Abhängigkeit von außeralpinen Wirtschaftsräumen. Diese drängen auch der alpinen Kultur ihren Stempel auf und tragen zur Vereinheitlichung alpiner Städtebilder bei, zumindest was ihre nachgründerzeitlichen Wachstumsränder anbelangt.

Die verkehrsgeographische Mittlerrolle zwischen Donau, Rhein, Rhone und Po eröffnete dem Gebirge nach der industriellen Revolution eine neue Chance, die bereits in hohem Maße genützt wird: den Fremdenverkehr.

Mit der Entwicklung der Alpen zu einer der größten Erholungslandschaften des Kontinents, zum "Dachgarten Europas", ging in den letzten Jahrzehnten eine z.T. irreparable Zerstörung der Natur- und der traditionellen Kulturlandschaft einher. Die Schreckensvision vom Entstehen ausgedehnter, die alten Städte als Verdichtungskern einbindender, periurbaner Agglomerationsräume scheint nicht nur in baulich funktionaler Hinsicht konkrete Formen anzunehmen, etwa was die großen alpinen Längstäler anbelangt, sie bedroht auch als geistig-sozialer Prozeß das kulturelle Erbe.

Der Tourismus hat den städtischen und ländlichen Raum gleichermaßen verändert, in entscheidender Weise allerdings erst seit dem Auftreten des Massentourismus. Standen zu Beginn der touristi-

schen Erschließung des Gebirges Alpinismus, Sommerfrische und Kuraufenthalte an relativ wenigen Plätzen im Vordergrund, getragen von einem zahlenmäßig und sozialschichtenspezifisch eher begrenzten Publikum, so gibt es heute kaum ein Gebiet in den Alpen, kaum eine Ortschaft, die noch nicht vom Fremdenverkehr berührt worden wäre (Abb. 1).



Vielleicht sind es gerade die alten Fremdenverkehrszentren der Gründerzeit, die Nobelkurorte der Monarchie bzw. Europas vor dem 1. Weltkrieg (Badgastein, Bad Ischl, Semmering, Davos, St. Moritz, Grindelwald, Évian-les-Bains, Locarno, Como, Meran u. a.), an denen man noch am ehesten aus ihrem Aufriß und Flair überregionale Gemeinsamkeiten ablesen könnte, die das Attribut "alpin" rechtfertigen.

Ein ganz anderes Bild vermitteln die Tourismuszentren der Gegenwart. Vor allem in den Westalpen Frankreichs und Italiens ging man völlig neue Wege. Man schuf den Schiort aus der Retorte.

Die "stations de ski" der französischen Nordalpen sind das Produkt streng kapitalistischen Rentabilitäts- bzw. Wirtschaftsdenkens. Seit Anfang der Sechzigerjahre entstanden mehrere, funktional auf den Wintertourismus abgestimmte Ferienorte oberhalb der Waldgrenze mit tausenden Gästebetten. In ihrem Aufriß gleichen sie modernen städtischen Großsiedlungen unter teilweiser Verwendung pseudoalpiner Stilelemente. Mehrgeschossige Hotel- und Apartmentblöcke, Supermärkte, Freizeiteinrichtungen wie Eishalle oder Hallenbad, Tennishalle, Restaurants, Bars und auf den Urlaubsgast abgestimmte Dienstleistungsbetriebe prägen das Siedlungsbild neben den zahlreichen bis an die Ortszentren heranreichenden mechanischen Aufstieghilfen. Für diese neuen "Ingenieurdörfer", die von städtischen Planungsbüros entworfen und durch Großbanken finanziert wurden sowie über ein eigenes Verwaltungsmanagement verfügen, gibt es viele Bezeichnungen: Stations nouvelles, creations "ex nihilo", stations de la 3e generation, sarcelles des neiges, usines áskier, stations intégrées. Im Jahre 1978 gab es insgesamt 12 von ihnen: Avoriaz, Flaine, Valmorel, La Plagne, Tignes-Montchavin, les Arcs, les Menuires et Val Thorens, Le Vorbier, Les Karellis, Superdevoluy, Isola 2000 (KNAFOU, R., 1978).

Auch außerhalb Frankreichs führte der Wintersport zum Entstehen neuer Alpensiedlungen, doch kommen sie den französischen Beispielen weder an Größe noch an Ausstattung nahe (Thyon 2000 und Azère im Wallis, Meran 2000, Sportgastein u.a.).

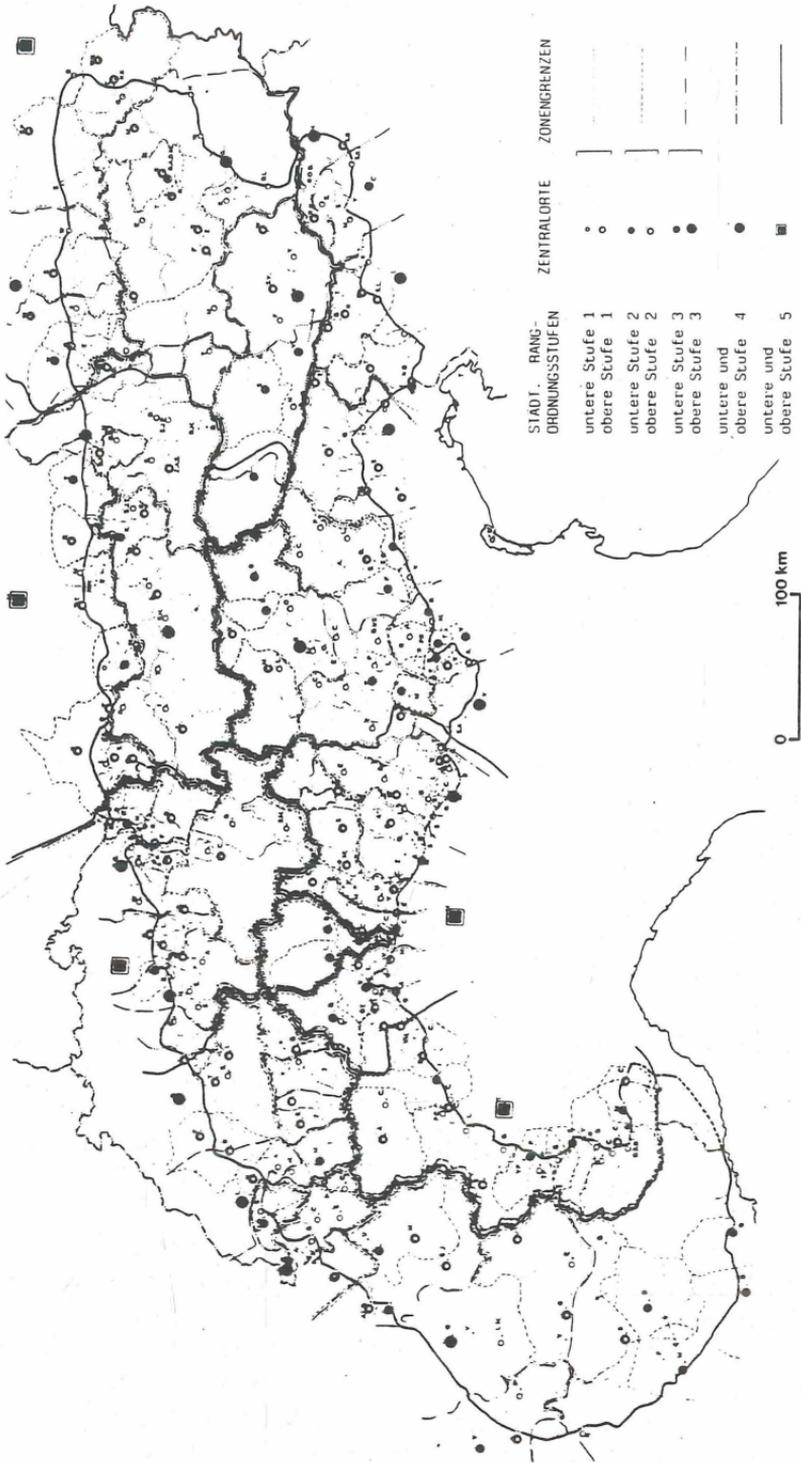
Diese neuen Wintersportzentren in den französischen Alpen mit über 65.000 Gästebetten erreichen in der Hauptsaison Größe und Ausstrahlung von Mittelstädten. Im Sommer ist es dagegen wesentlich ruhiger. Dies gilt auch für viele der traditionellen Frem-

denorte wie etwa Mégève, wogegen Chamonix, als seit dem 18. Jhd. weltberühmtes Zentrum des Alpinismus, ganzjährig frequentiert wird. Hier ist von der ehemaligen alpinen Wirtschafts- und Sozialstruktur nichts mehr erhalten geblieben.

Während der Wintertourismus außerhalb Frankreichs zu einer kontinuierlichen Erweiterung und Umgestaltung bereits bestehender Fremdenverkehrsorte beitrug, verlief die Entwicklung in den französischen Alpen mehrphasig. Wie in Österreich, der Schweiz, Italien oder Deutschland nahm die erste Generation der Wintersportorte von den traditionellen Dauersiedlungen der Alpentäler ihren Ausgang (Chamonix). Die Stationen der zweiten Generation entstanden dagegen bereits abseits derselben in schneesicherer Lage (Courchevel). Ab Anfang der Sechzigerjahre begann dann eine völlig neue Entwicklung mit den Reißbrettsiedlungen der dritten Generation, die in den Almbereich vorgedrungen waren. Mit den Stationen der vierten Generation, die seit Mitte der Siebzigerjahre propagiert werden, soll das Interesse der Einheimischen wieder stärker berücksichtigt werden, um nicht alpine Siedlungen entstehen zu lassen, deren einziger Bezug zum Alpenraum sich aus ihrer Lage innerhalb desselben ergibt.

In kaum einer anderen Region der Alpen prallen die Ausformungen urbaner Lebens- und Wertvorstellungen so hart auf das naturräumliche Milieu wie in den neuen Schizentren. Erlebte Natur und zerstörte Natur, je nach dem Blickpunkt des Betrachters, bilden hier eine surreale Einheit. Mehrere Fragen drängen sich auf (vgl. RUOCCO D. et al., 1984: 91): Handelt es sich bei diesen neuen alpinen Siedlungsformen um regionale Erscheinungen oder signalisieren sie eine generelle Tendenz zur Besiedelung an der Untergrenze der Gletscher? Leiten sie ein Umschwenken von einer bislang ländlich dominierten Raumnutzung zur Ausbreitung städtischer Siedlungs- und Gesellschaftsstrukturen in den Alpen ein? Welche Auswirkungen haben sie auf das traditionelle Siedlungs- und Wirtschaftsgefüge? Eine Antwort darauf kann erst die Zukunft geben. Immerhin hatten in den südlicheren Tälern der französischen Alpen, in denen die Wirtschaftskraft wesentlich unter jener des Nordens liegt, einzelne Gemeinden bis über die Hälfte ihrer Einwohner verloren, bevor dort Anfang der Sechzigerjahre gleichfalls neue Wintersportorte entstanden. Obgleich nicht so stark vom Massentourismus erfaßt wie die Mont-Blanc Region, hat der Bekanntheitsgrad von Schizentren wie La Béarde, Saint-Christophe, Deux-Alpes oder Pra Loup in den letzten Jahren

Abb. 2: Räumlich-strukturelle Verteilung des Alpenen Städtewesens (Quelle: RUOCCO, D. et.al., 1984)



deutlich zugenommen.

Eine der sichtbarsten und problematischsten Folgen der touristischen Revolution in den Alpen ist der sprunghaft gestiegene Landschaftsverzehr durch die Baulandausweitung mit all ihren Folgeerscheinungen (Zerstörung von Orts- und Landschaftsbildern durch Zersiedelung, Entsorgungsprobleme, Verkehrszunahme, hohe Nutzungsdichten, usw.). Stellenweise werden in alpinen Fremdenverkehrsregionen saisonale Siedlungsdichten (Einwohner plus Betten pro km² potentieller Dauersiedlungsfläche) von 600 und mehr erreicht, in Sölden sogar 1800 (HAIMAYER, P., 1984: 423).

3. RÄUMLICH - STRUKTURELLE PROBLEME DES ALPINEN STÄDTEWESENS

Die räumliche Struktur des alpinen Städtenetzes spiegelt den hemmenden Einfluß des Reliefs wider. Die Zahl der Städte verringert sich deutlich vom Rand gegen die zentralen Teile des Gebirges. Gut 40 % aller Städte befinden sich innerhalb der äußeren, 20 km breiten Gebirgsrandzone. Selbst Grenoble als funktional hochrangigste Alpenstadt liegt gegenüber dem zentralen Teil der Alpen peripher. Nahezu alle großen und zentralörtlich bedeutsamen Siedlungen sammeln sich am Alpenrand bzw. im Alpenvorland.

Die Verringerung der Städtedichte gegen das Alpeninnere zu ist auch im Zusammenhang mit der regional oft sehr stark schwankenden Bevölkerungsdichte zu sehen. Man kann daher nicht generell von einer kontinuierlichen Abnahme der Zahl und des zentralörtlichen Ranges der städtischen Siedlungen vom Alpenrand zum Alpeninneren hin sprechen. Einzelne größere Talschaften und Becken können recht unterschiedliche und in hohem Maß eigenständige zentralörtliche Systeme entwickeln, wie z.B. das Tiroler Oberetschgebiet, das Klagenfurter Becken, das Veltlin u.a.

Da andere große Alpentäler (Enns, Isère) kein eigenständiges hierarchisch gegliedertes Stadtsystem ausbildeten, scheint die Größenordnung der Talandschaften allein nicht ausschlaggebend zu sein. Vielmehr müssen auch andere Kriterien, wie die politische, wirtschaftliche und verkehrsgeographische Entwicklung in Betracht gezogen werden. Letztere läßt einen deutlichen Unterschied zwischen einem inneralpinen dentritischen und einem stärke-

ker vernetzten randalpinen System erkennen.

Während die weitgehend autonomen zentralörtlichen Systeme des Alpeninneren ihre Individualität sowie ihre wirtschaftliche und administrative Einflußsphäre mehr oder minder zu behaupten vermochten, sind die Zentralorte der weniger wichtigen Talschaften und die kleineren Zentren des Alpenrandes immer stärker in den Sog höherrangiger Versorgungsbereiche mit z.T. außeralpinem Standort geraten. Die Lebensfähigkeit eigenständiger zentralörtlicher Systeme in den Alpen ergibt sich z.T. auch aus ihrer politisch-administrativen Position. Sie fallen überwiegend mit Departements (Hautes Alpes), Provinzen (Sondrio, Belluno), autonomen Regionen (Aosta, Trentino-Südtirol), Kantonen (Wallis, Tessin, Graubünden) oder Ländern (Tirol, Kärnten) zusammen (DEMATTEIS, G., 1974).

In vielen Alpenstädten dominiert nach wie vor der Sekundärsektor. Die regional- und anteilmäßig weitaus größte Zahl von Industriestädten findet sich in den Französischen Nordalpen (Grenoble, St. Jean, Ugine), in den Piemonteser, lombardischen und slowenischen Alpen (Pinerolo, Ivrea, Aosta, Lecco, Varese, Brescia, Jesenice, Kranj u.a.), die geringste in den bayerischen und französischen Süd-Alpen. Hinsichtlich der räumlichen Verteilung fällt auf, daß sich das Gros der Industrieorte am südlichen und südwestlichen Alpenrand scharf. Lediglich die nördliche Alpenrandzone der Schweiz, der Sillon Alpin und die österreichische Mur-Mürz-Furche weisen darüber hinaus größere industrielle Standortkonzentrationen auf. Sehr häufig fällt die Dominanz des Sekundärsektors innerhalb der städtischen Beschäftigtenstruktur mit der Dominanz bestimmter industrieller Branchen, ja selbst einzelner Betriebe zusammen, wie beispielsweise bei den Schwerindustriezentren der Obersteiermark. Durch die weltweite Krise der Eisen- und Stahlindustrie zeichnet sich hier jedoch ein Strukturwandel mit hinsichtlich seiner Tragweite noch nicht absehbaren Folgen ab. So hat allein die Verstaatlichte Industrie der Obersteiermark in den letzten 10 Jahren (1978 - 1988) 11761 Arbeitskräfte freigesetzt, ohne daß im selben Ausmaß regionsgebundene Ersatzarbeitsplätze geschaffen worden wären. Neben volks- und betriebswirtschaftlichen Gründen spielt hier nicht zuletzt die verkehrsgeographische Benachteiligung eine große Rolle.

In den letzten Jahrzehnten ist für viele Städte des Alpeninneren der Tourismus zu einem bedeutenden wirtschaftlichen Faktor

geworden. Das gilt insbesondere für Städte mit besonderen kulturellen Attraktionen, Kur- und Badeorte bzw. für solche mit einer anziehenden landschaftlichen Umgebung.

Der Alpenraum hat seine einstige ökonomische Sonderstellung innerhalb des europäischen Wirtschaftsraumes weitgehend eingebüßt, dies nicht zuletzt als Folge der verbesserten verkehrsmäßigen Erschließung. So wirkt sich der starke zentripetale Einfluß von Turin, Mailand, Laibach, München, Zürich oder Lyon nicht nur auf die ihnen nächstgelegenen alpinen Randzonen aus, er strahlt vielmehr entlang der wichtigsten Alpenquerverbindungen bis in die zentralen Teile des Gebirges aus. Eine spezielle Nuance erhält die Ankoppelung an die außeralpinen Metropolen dadurch, daß immer mehr Bewohner derselben den Alpenraum als Standort für Zweitwohnsitze wählen, sodaß sich die Wechselbeziehungen zwischen den Alpen und den ihnen vorgelagerten Wirtschaftszentren auch siedlungsgeographisch niederschlagen.

In Regionen mit einem geringeren Gebirgsanteil, wie Piemont, Bayern oder Slowenien, sind die inneralpinen Zentralorte meist klein und stehen unter einem besonders starken Einfluß der Großstädte des Vorlandes, der ihre Entwicklung hemmt (Abb. 2). Ein weiterer Bestimmungsfaktor für den Zustand des alpinen Städtewesens ergibt sich aus dem Grad der regionalen Wirtschaftsentwicklung. Wirtschaftlich schwache und/oder periphere Regionen (südliches Piemont, Friaul, Teile Ostösterreichs) vermögen auch ihren Zentralorten kaum Wachstumsimpulse zu verleihen.

Nach G. DEMATTEIS (1974: 65) scheint es eine inverse Beziehung zwischen der Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Städte und ihrer Entfernung zu den großen Metropolen der Vorländer zu geben.

Viele der peripher gelegenen Klein- und Mittelstädte bzw. jene, die über keine ausreichende funktionale Eigenständigkeit verfügen, werden daher häufig zu Wohn- bzw. Schlafstädten der benachbarten Wirtschaftszentren, da auch ihre ländlich strukturierten Hinterländer unter Stagnation leiden. Als solche profitieren sie aber hinsichtlich ihrer Bevölkerungsentwicklung sowohl vom Sog der städtischen Verdichtungsräume als solchen als auch von den spezifischen Randwanderungstendenzen in den Kernstädten selbst. Die Stadtregion Grenoble beispielsweise mit ihren 113

Gemeinden verzeichnete zwischen 1975 und 1982 ein, wenn auch gegenüber der Periode 1969 - 1975 abgeschwächtes, Bevölkerungswachstum von 4.1 % (1968/75: 16 %). Während jedoch in Grenoble die Zunahme der Bevölkerung seit 1975 nicht mehr von einer positiven Wanderungsbilanz begleitet wird (1975-82: -13 i.T.d.Bev.), verzeichnete die Stadtregion Innsbruck sowohl in den 39 Gemeinden ihrer Außenzone, als auch in den 6 kernstadtnahen Gemeinden und in der Kernstadt selbst zwischen 1971 und 1981 Wanderungsgewinne von 15,0; 159,5 bzw. 6,7 i.T.d.Bev. (LEIDL-MAIR, A., unveröff. Manus).

Während in vielen randalpinen Siedlungen eine wachsende Tendenz zur Loslösung von den geographischen und kulturellen Bindungen zum Alpenraum beobachtet werden kann, scheint dies im zentralen Teil der Alpen weniger ausgeprägt zu sein. Wäre folglich das Attribut "alpin" zu verleihen, so träfe dieses in erster Linie auf die Städte des Alpeninneren zu, mit der Einschränkung freilich, daß vor allem die größeren unter ihnen in den Jahrzehnten seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges einen - besonders in ihren Außenzonen - zunehmend kosmopolitischen, d.h. jegliche Eigenständigkeit unterdrückenden, Anstrich erhielten. Die Nähe der hervorragend ausgestatteten Landeshauptstädte Innsbruck und Salzburg ist auch dafür verantwortlich, daß beispielsweise Schwaz bzw. Hallein ihren zentralörtlichen Rang (Stufe 5 in Österreich) seit 1959 nicht verbessern konnten (FESL, M. u. BOBEK, H., 1983: 85). Um ihre kulturelle Mittlerfunktion zu bewahren, müssen die Alpenstädte jedoch über ein Mindestmaß an wirtschaftlicher Eigenständigkeit und regionalen bzw. administrativen Freiräumen verfügen. Dies wird in einer Zeit der politischen und ökonomischen Integration Europas, in die der Alpenkörper zu einem guten Teil eingebunden ist, immer schwieriger.

Nimmt man die eingangs zitierte Interpretation des Begriffes "alpin" im Sinne von G. DEMATTEIS nochmals auf, so lassen sich daraus im Hinblick auf die urbanen Siedlungen des Alpenraumes abschließend folgende Schlüsse ziehen: Das naturräumliche Bezugsfeld allein reicht zur Definition eines bestimmten Stadttypus nicht aus. Auch der Einfluß kulturell bedingter Parameter auf Stadtentwicklung und Stadtgestalt ist in so hohem Maße vom regionalen, ja lokalen Milieu und von der ethnischen Vielfalt der Alpenbewohner abhängig, daß auch damit kein noch so großzügig umschriebener alpiner Städtetyp begründet werden kann. Das bauliche Erbe, mit dem in den letzten Jahrzehnten z.T. sehr

sorglos umgegangen wurde und das immer mehr in einem identitätslosen suburbanen Siedlungsbrei erstickt, läßt gleichfalls keine universellen "alpinen" Wesensmerkmale erkennen. Ähnliches gilt für die funktionelle Vielfalt der Städte. Das Phänomen "Alpenstadt" reduziert sich daher wohl nur auf sein räumliches Ambiente und in diesem Sinne ist es ja auch in einem weit über den Alpenraum hinaus bekannt gewordenen Tiroler-Lied¹⁾ im Bewußtsein der Bevölkerung verankert.

1) Kufstein, du wunderschöne Alpenstadt...

Literatur

- DEMATTEIS, G., 1974: Le città alpine. In: Atti del XXI Congresso Geogr. Italiano. Vol. II, Tomo II. Novara, S. 7-107.
- FESL, M. u. BOBEK, H., 1983: Zentrale Orte Österreichs II. Österr. Akad. d. Wiss., Beitr. z. Regionalforschung, Bd. 4. Wien.
- GLAUERT, G., 1975: Die Alpen. Eine Einführung in die Landeskunde. Kiel, 104 S.
- HAIMAYER, P., 1984: Tourismus im Alpenraum. In: Geogr. Rundschau. 36 Jg., H. 8., S. 417-423.
- HERBIN, J. u. REMMER, J., 1984: L'évolution démographique des Alpes austro-allemandes. In: Revue de géographie alpine. Bd. 72. Grenoble, S. 21-40.
- KNAFOU, R., 1978: Les Stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises. Paris, 319 S.
- KREBS, N., 1961: Die Ostalpen und das heutige Österreich. 2. Bd. Darmstadt, 496 S.
- LEIDLMAIR, A., o.J.: Die Alpen. Das demographische Bild. Unveröff. Manus.
- LICHTENBERGER, E., 1975: The Eastern Alps. Problem Regions of Europe. London, 48 S.
- RUOCCO, D. et.al., 1984: Population and Settlement. In: The Alps. 25th Int. Geogr. Congress. Paris, 294 S.
- Anschrift des Verfassers: Univ. Prof. Dr. Walter ZSILINCSAR, Institut für Geographie der Karl-Franzens-Universität Graz, Universitätsplatz 2, A-8010 Graz

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Arbeiten aus dem Institut für Geographie der Karl-Franzens-Universität Graz](#)

Jahr/Year: 1988

Band/Volume: [29_1988](#)

Autor(en)/Author(s): Zsilincsar Walter

Artikel/Article: [Das Phänomen "Alpenstadt" 371-387](#)