

ZUR ENTWICKLUNG DER STADTSYSTEME IN EUROPA

Klaus R. KUNZMANN, Dortmund*

mit 13 Abb. und 1 Tab. im Text

INHALT

1.	Einleitung	25
2.	Sechs Thesen zur Entwicklung der Stadtsysteme in Europa	26
3.	Stadt als ständig weiter wachsende Stadtregion	26
4.	Ersatz des hierarchischen Städtesystems durch ein horizontal vernetztes, arbeitsteiliges Städtesystem	28
5.	Die "Banane" als geographische Metapher	32
6.	Polarisierung und Spezialisierung als Kennzeichen zukünftiger Stadtsysteme in Europa	36
6.1	Räumliche Polarisierung	38
6.2	Räumliche Spezialisierung	39
7.	Unterschiedliche Entwicklungschancen der Städte an Binnen- und an Außengrenzen Europas	40
8.	Zur weiteren Entwicklung der Stadtsysteme in Europa	44
9.	Zusammenfassung	46
10.	Literaturverzeichnis	48
11.	Summary	49

1. EINLEITUNG

Der Europäische Binnenmarkt als politisches und ökonomisches Projekt von (zunächst) 12 Ländern Europas wird am bestehenden System der Städte in Europa kurz- und mittelfristig nicht viel ändern. Es besteht also für Österreich kein Anlaß, aus diesem Grund nicht Teil der Europäischen Gemeinschaft (EG) zu werden. Der vom neo-liberalen Wirtschaftsgeist bestimmte Abbau von politischen Grenzen und bürokrati-

* Univ.-Prof. Dr.techn. Klaus R. Kunzmann, Institut für Raumplanung, Universität Dortmund-
Fachbereich Raumplanung, 4600 Dortmund 50, August-Schmidt-Straße 6

schen Hemmnissen, das zentrale Ziel des Binnenmarkt-Projektes, das die großen multinationalen Unternehmen lange vor der Politik vorgedacht und in Teilen verwirklicht haben, wird Entwicklungen beschleunigen, die – durch technologische Innovationen und strukturellen Wandel verursacht – weltweit das System der Städte verändern. Der Binnenmarkt schafft nicht neue Voraussetzungen für die Entwicklung des Städtesystems in Europa, sondern er bestätigt und beschleunigt Entwicklungen, die der weltweite technologische Wandel eingeleitet hat. Am 1. Januar 1993 wird sich deshalb das Städtesystem in Europa nicht schlagartig ändern, nach den politischen Krisen, die der Vertrag von Maastricht ausgelöst hat, schon gar nicht.

2. SECHS THESEN ZUR ENTWICKLUNG DER STADTSYSTEME IN EUROPA

Trotzdem lassen sich in Europa einige Prozesse beobachten, die Einfluß auf das bestehende System der Städte haben. Diese Prozesse lassen sich in sechs Thesen zur Entwicklung der Städte und der Stadtsysteme in Europa, dem Europa der 12 Mitgliedsstaaten (oder von weniger oder mehr Mitgliedsstaaten, von 15 oder 22?), fassen. Diese Thesen sind:

1. Die Stadt als räumliche Einheit ist nicht mehr eindeutig definierbar, denn die Grenzen zwischen Stadt und Land, zwischen Stadt und Hinterland verwischen sich immer mehr. Die Stadt wird zu einer ständig weiter wachsenden Stadtregion.
2. Das hierarchische Städtesystem in Europa wird durch ein funktional begründetes, horizontal vernetztes Städtesystem ersetzt.
3. Die "Banane" als geographische Metapher ist ungeeignet, die Raumstruktur in Europa zu erklären!
4. Polarisierung und Spezialisierung kennzeichnen zukünftige Stadtsysteme in Europa.
5. Städte an Binnengrenzen Europas sind die Gewinner, Städte, die an den Außengrenzen liegen, die möglichen Verlierer der europäischen Integration.
6. Durch planerische, das heißt durch raumordnungs- oder durch regionalpolitische Maßnahmen lassen sich diese Entwicklungen nicht wesentlich ändern und nur marginal kompensieren.

3. STADT ALS STÄNDIG WEITER WACHSENDE STADTREGION

Das, was "Stadt" ist und das, was "Land als ländlicher Raum" sein soll, ist heute nicht mehr eindeutig definierbar. Beide verwischen sich immer mehr, trotz aller empirischen Versuche (über Arbeitsmarktregionen, Pendlereinzugsbereiche etc.), Stadtregionen funktional abzugrenzen. Technologische Entwicklungen, insbesondere neue Kommu-

nikationsmöglichkeiten, werden diese Unterschiede weiter verwischen. Deshalb die These: Die Stadt als räumliche Einheit ist nicht mehr eindeutig definierbar, denn die Grenzen zwischen Stadt und Land, zwischen Stadt und Hinterland verwischen sich immer mehr. Die Stadt wird zu einer ständig weiter wachsenden Stadtregion.

Bei allen Versuchen, Städte funktional zu beschreiben, bleibt in der Regel ein Problem ungelöst: Wie läßt sich "Stadt" definieren? Hat Paris 2 oder 12 Mill. Einwohner (vgl. Tab. 1)? Ist Dortmund eine Stadt mit 550.000 Einwohnern, oder müßte eigentlich ihr Hinterland dazugerechnet werden, wie in Paris? Ist das gesamte Ruhrgebiet die Stadtregion oder das Rhein-Ruhr-Gebiet, dessen Städte funktional eng miteinander verknüpft sind, wenn auch nicht so eng, wie im zentralistischen Paris? Gleiches gilt für das holländische Städtesystem, die "Randstad", oder auch für den englischen Städtegürtel in Nordwestengland von Liverpool bis Leeds. In jedem Einzelfall muß also separat entschieden werden. Jeder Versuch einer Typisierung und Festlegung wird einigen Städten gerecht werden, anderen vielleicht "Unrecht" tun. Letztlich stecken hinter jedem Versuch zur Typisierung und Hierarchisierung von Städten auch politisch-strategische Überlegungen.

Der auf europäischer Ebene bislang noch überzeugendste Versuch, mit diesem Dilemma zurecht zu kommen, ist – trotz gewisser Mängel, die ihm im Einzelfall anhaften – die Einführung des Begriffs der "funktionalen Stadtregion" ["functional urban region"; vgl. CHESIRE & HAY (1989) und HALL & HAY (1980)]. Er erlaubt noch den besten länderübergreifenden Vergleich von Städten bzw. Stadtregionen in Europa. Doch auch diese Abgrenzung ist statisch und nicht dynamisch, das heißt, sie müßte alle zehn Jahre überprüft und gegebenenfalls neu vorgenommen werden.

	Stadtregion (FUR) Einwohner 1981	Stadt Einwohner 1981/85
Paris	10.073.100	2.181.960 (85)
Bruxelles	4.060.200	139.678 (81)
Lisboa	3.832.400	807.167 (81)
Amsterdam	2.454.000	677.360 (85)
Stuttgart	3.354.800	561.628 (85)
Frankfurt	2.281.900	595.348 (85)
Köln	2.019.300	916.153 (85)
Münster	1.415.500	270.102 (85)

Tabelle 1: Bevölkerungszahlen von ausgewählten Städten (Stadtregionen)
(Quelle: KUNZMANN & WEGENER 1991b)

Es gibt viele Anzeichen dafür, daß die Stadtregionen weiter wachsen werden, daß sie sich vor allem räumlich weit in ihr Hinterland ausdehnen werden. Ausmaß und Geschwindigkeit der räumlichen Ausdehnung einer Stadtregion werden dabei umso mehr zunehmen, je "erfolgreicher" sie im europäischen Wettbewerb der Städte ist. Dies wiederum hängt von einer Fülle von Faktoren ab, die nur teilweise und in der Regel nur langfristig beeinflußt werden können (ACHE et al. 1989), abgesehen davon, daß sich viele Stadtregionen diesen Erfolg mit einer Reihe von negativen Folgewirkungen einkaufen.

4. ERSATZ DES HIERARCHISCHEN STÄDTESYSTEMS DURCH EIN HORIZONTAL VERNETZTES, ARBEITSTEILIGES STÄDTESYSTEM

Seit Walter CHRISTALLER seine Theorie der zentralen Orte veröffentlicht hat, ist die hierarchische Struktur des Systems der zentralen Orte ein wesentlicher Erklärungsansatz für unterschiedliche Funktionen, die Städte für ihr näheres und weiteres Hinterland ausüben. Es ist vermutlich wenig bekannt, daß CHRISTALLER schon im Jahre 1950 versucht hat, seine Theorie der zentralen Orte auf ganz Europa zu übertragen (CHRISTALLER 1950). Ergebnis dieser Überlegungen war ein Konzept, das eine vierstufige Hierarchie für das europäische Städtesystem vorsah: Reichsmetropole, Nebenmetropole, Regionszentrale, Landeszentrale. Dieses Konzept enthält aus heutiger Sicht viele Ungereimtheiten, und nicht nur, weil CHRISTALLER Wien zur Nebenmetropole der Reichsmetropole Bratislava gemacht hat (vgl. Abb. 1).

Alle Versuche, europäische Städtehierarchien aufzustellen – und solche Versuche gibt es ständig –, sind unbefriedigend. Drei Beispiele dafür sind:

(1) Im Zusammenhang mit der kontinuierlichen Angst vor einer "französischen Wüste ohne Städte", hat Roger BRUNET 1989 im Auftrag des staatlichen Raumordnungsinstitutes DATAR eine empirische Studie vorgelegt, in der er die Ausstattung von europäischen Städten empirisch untersuchte (BRUNET 1989). Ergebnis dieser Bemühungen war eine siebenstufige Hierarchie der Bedeutung dieser Städte, mit – wie nicht anders zu erwarten war – Paris und London an der Spitze (vgl. Abb. 2). Ziel dieser Studie war es, den für Raumordnung Verantwortlichen der französischen Regierung deutlich zu machen, daß es in großen Teilen Frankreichs erhebliche Urbanisierungsdefizite gibt, daß Nachbarländer, insbesondere Deutschland, über ein sehr viel ausgeglicheneres Städtesystem verfügen, und daß die Regierung ihre nationale Raumordnungspolitik zur Stärkung von Mittel- und Großstädten im Lande intensivieren muß. Damit war die unselige europäische blaue "Banane" geboren, die seitdem zum meistzierten Bild der Raumstruktur in Europa geworden ist.

(2) Zwei andere französische Planer haben kürzlich einen weiteren Versuch zur Typisierung funktionaler Hierarchien von Städten in Europa gemacht (SALLEZ & VEROT 1991). Ihr Siebenklassensystem europäischer Städte sieht so aus:

1. European Capital City (mehr als 10 Mill. Einwohner/EW): London, Paris
2. Major European City (2-4 Mill. EW): Frankfurt/Main, Athen
3. Eurocity (0,7-2,0 Mill. EW): z.B. Amsterdam, Toulouse
4. Speciality European City (0,3-1,0 Mill. EW): z.B. Valencia, Torino
5. Emerging High Tech City (0,1-0,3 Mill. EW): z.B. Montpellier, Reading
6. Subcontracting City (0,05-0,4 Mill. EW): z.B. Vendome, Coventry
7. Service and Administration City (<0,05 Mill. EW): z.B. Bezieres, Evora

Abgesehen von Einwohnerzahlen bilden die ersten vier Kategorien dieser Klassifikation Städte mit einer nicht näher definierten europäischen Bedeutung. Die anderen drei

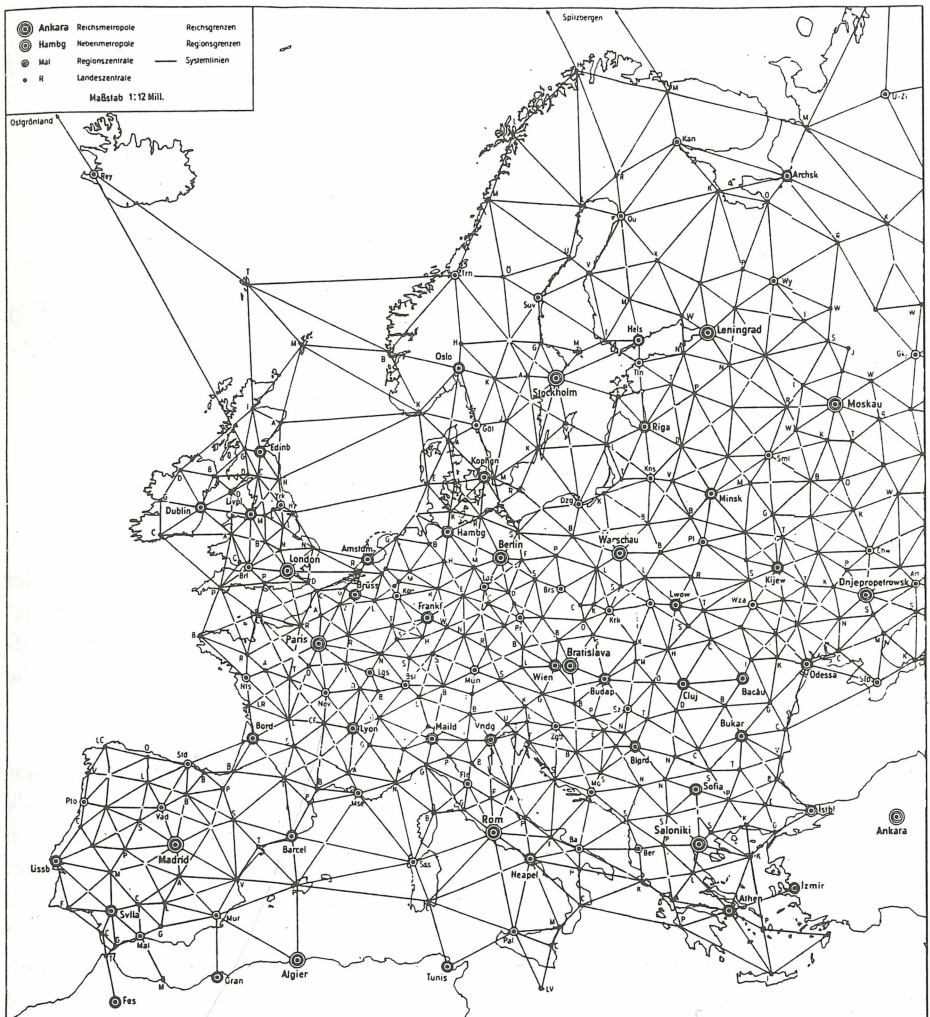


Abb. 1: Die Systeme der zentralen Orte in Europa (W. CHRISTALLER 1950)

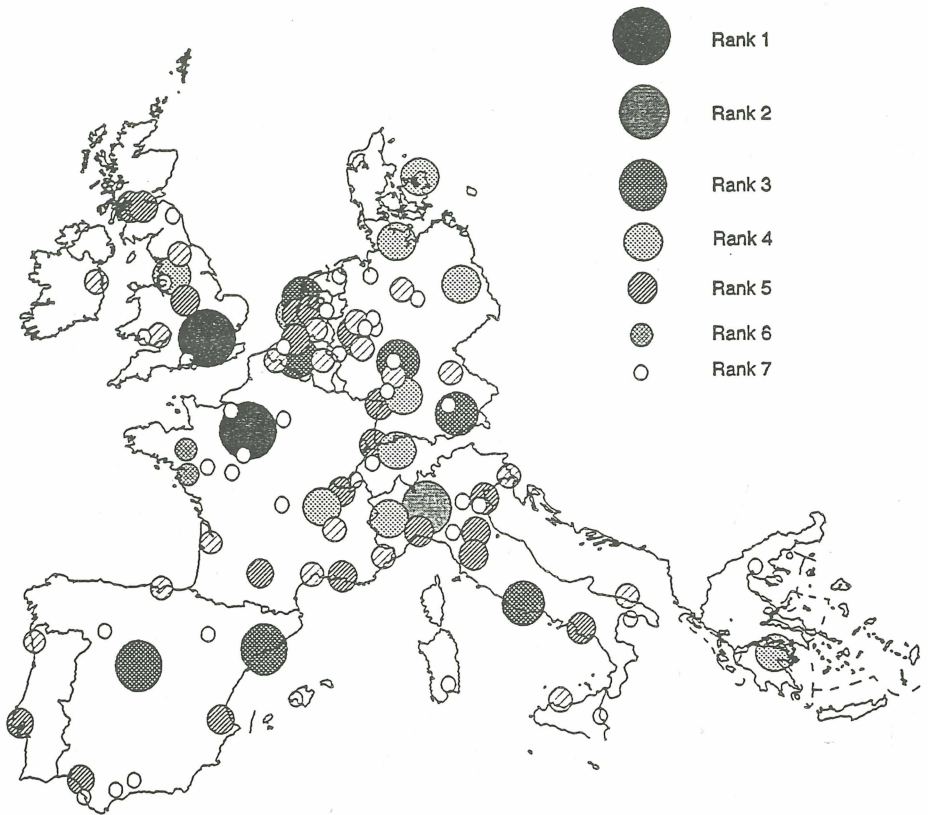


Abb. 2: Europäische Städte (BRUNET 1989)

Kategorien sind dann jeweils unterschiedliche Klein- und Mittelstädte von nationaler oder regionaler Bedeutung – wie High-Tech-Städte, die als Industriestädte "neuer Art" bezeichnet werden können – oder Städte, die sozusagen nur noch funktionale "Unterauftragnehmer" nahegelegener größerer Städte sind, und schließlich Städte, die klassische zentrale Orte im ländlichen Raum sind.

(3) Im Rahmen der Studie "The pattern of urbanization in Europe 1960 to 1990" für das Raumordnungskonzept EUROPA 2000 der Europäischen Kommission (KUNZMANN & WEGENER 1991a und 1991b), haben die Autoren die von ihnen erwartete Definition einer "neuen" Städtehierarchie in Europa nicht geliefert. Dies geschah schon deshalb, weil ihnen klar war, daß solche Versuche kaum Hinweise für eine Raumordnungspolitik der Europäischen Kommission liefern können. Was könnte auch der Ansatz für eine solche Politik sein? Die Förderung nur einer bestimmten Hierarchiestufe? Die Förderung der Komplettierung von Ausstattungsdefiziten oder die explizite Beschränkung der Förderung auf Städte, die in dieser Hierarchie gar nicht mehr zu finden sind, also der Klein- und Mittelstädte (was vermutlich der einzige tragbare Schluß aus einem solchen

Versuch wäre!)? Die Autoren haben sich dann auf eine vierstufige Charakterisierung beschränkt und zwar:

1. Global metropolis
2. Conurbation of European importance
3. European metropolis
4. Cities of European importance

Diese Charakterisierung stellt im Grunde keine Hierarchie dar (vgl. Abb. 3), sondern benennt nur die Städte bzw. Stadtregionen, die europäische Bedeutung haben. Die europäische Bedeutung wurde dabei nicht durch ein Set von Indikatoren bestimmt, sondern aufgrund subjektiver Einschätzung der Bedeutung der genannten Städte im Rahmen europäischer Raumentwicklung.

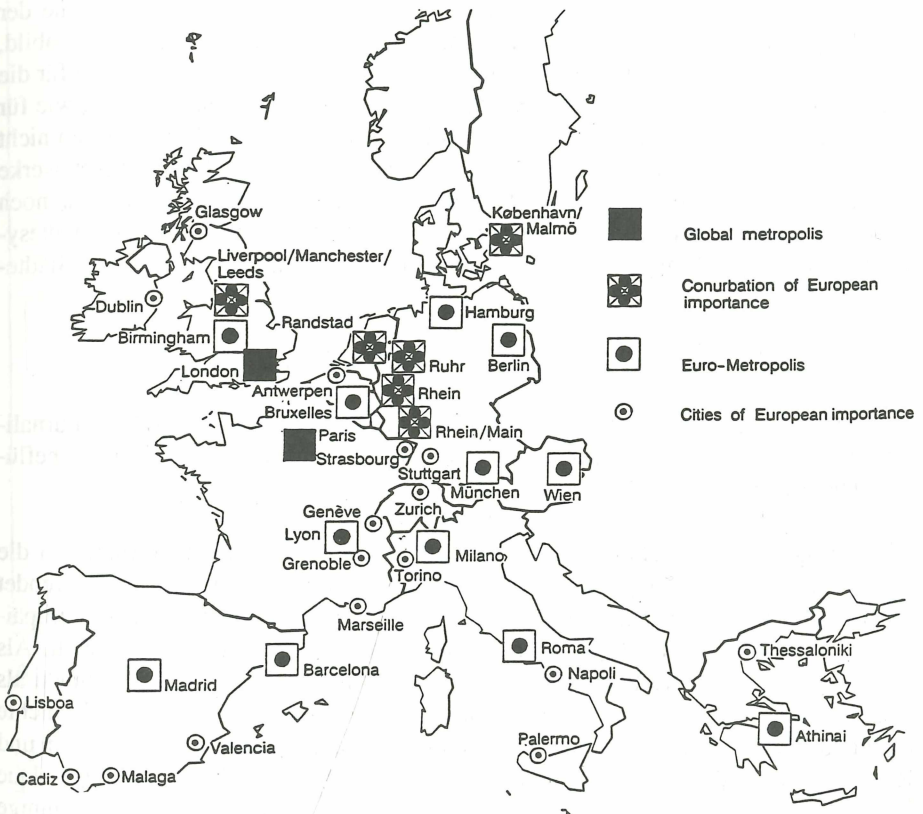


Abb. 3: Das europäische Städtesystem in den neunziger Jahren (Quelle: KUNZMANN & WEGENER 1991b)

Wie an diesen drei Beispielen deutlich wird, scheitern alle Versuche, hierarchische Städtesysteme in Europa zu definieren, letztlich an den Unzulänglichkeiten der Datenlage, an der schwierigen Abgrenzungsfrage und auch an der Frage der Vergleichbarkeit über nationale (kulturelle) Grenzen hinweg. Jedenfalls müssen sie zwangsläufig unbefriedigend bleiben. Selbst wenn dies in Kauf genommen wird, so bringt unter dem Blickwinkel der Handlungsorientierung auf europäischer Ebene auch eine noch so gut empirisch abgesicherte Hierarchisierung der Städte keine "objektiveren" Kriterien für eine europäische Raumordnungs- oder Regionalpolitik. Dafür sind andere Aspekte und Einflüsse viel entscheidender.

Die Hierarchisierung des Städtesystems ist aber auch noch aus einem anderen Grund kaum mehr möglich: Für die Automobilbranche in Europa beispielsweise sind die Stadtregionen Rhein-Neckar (Sindelfingen-Stuttgart), das Städtedreieck Wolfsburg-Braunschweig-Hannover oder Südbayern (München-Ingolstadt-Landshut-Regensburg) wichtiger als andere, viel größere Stadtregionen in Europa. Denn jede Branche der Wirtschaft hat heute sozusagen ihre eigene räumliche Hierarchie, ihr eigenes Raumbild, das bestimmt wird von den Orten, die für diese Branche wichtig sind. Dies gilt für die Kulturindustrie ebenso, wie für die Energiewirtschaft, für die Papierindustrie, wie für die Rüstungsindustrie. Jede dieser Branchen hat ihr eigenes europäisches, wenn nicht sogar globales Netz. Dies bedeutet, daß Städte in europäische und globale Netzwerke eingebunden sind, die ihre eigenen funktionalen Beziehungen haben und nur noch bedingt von nationalen Städtehierarchien abhängig sind. Das hierarchische Städtesystem in Europa wird folglich durch funktional begründete horizontal vernetzte Städtesysteme ersetzt.

5. DIE "BANANE" ALS GEOGRAPHISCHE METAPHER

Zu Beginn der neunziger Jahre hat ein Symbol die Phantasie von Wirtschaftsjournalisten, Developern, Investoren und manchen europäisch denkenden Raumordnern beflügelt: Die Banane!

Diese geographische Metapher wurde erstmals in der schon erwähnten Studie für die französische Raumordnungsbehörde DATAR zum Städtesystem in Europa verwendet (BRUNET 1989). In der Studie wurden 165 Städte Europas mit Hilfe von 16 "europäischen" Indikatoren charakterisiert und gereiht sowie kartographisch dargestellt. Als Ergebnis wurde eine Karte entworfen mit im wesentlichen zwei großen Räumen als gegenwärtige und zukünftige Aktivitätszentren Europas: (1) der bestehende dichte Städtekorridor ("dorsale") von Südengland über Belgien, Rhein-Ruhr, Rhein-Main und Rhein-Neckar in die Schweiz und weiter nach Oberitalien (dies ist die originale blaue Banane!) und (2) der "Norden" des Mittelmeerraumes, der neue sogenannte sonnige Technologiegürtel ("European sunbelt") von Madrid-Valencia über Barcelona, die Provence nach Oberitalien, mit einer Nebenregion im Raum Hamburg-Hannover und einigen wirtschaftlichen "Aufmarschlinien" nach Ost- und Südeuropa (vgl. Abb. 4).

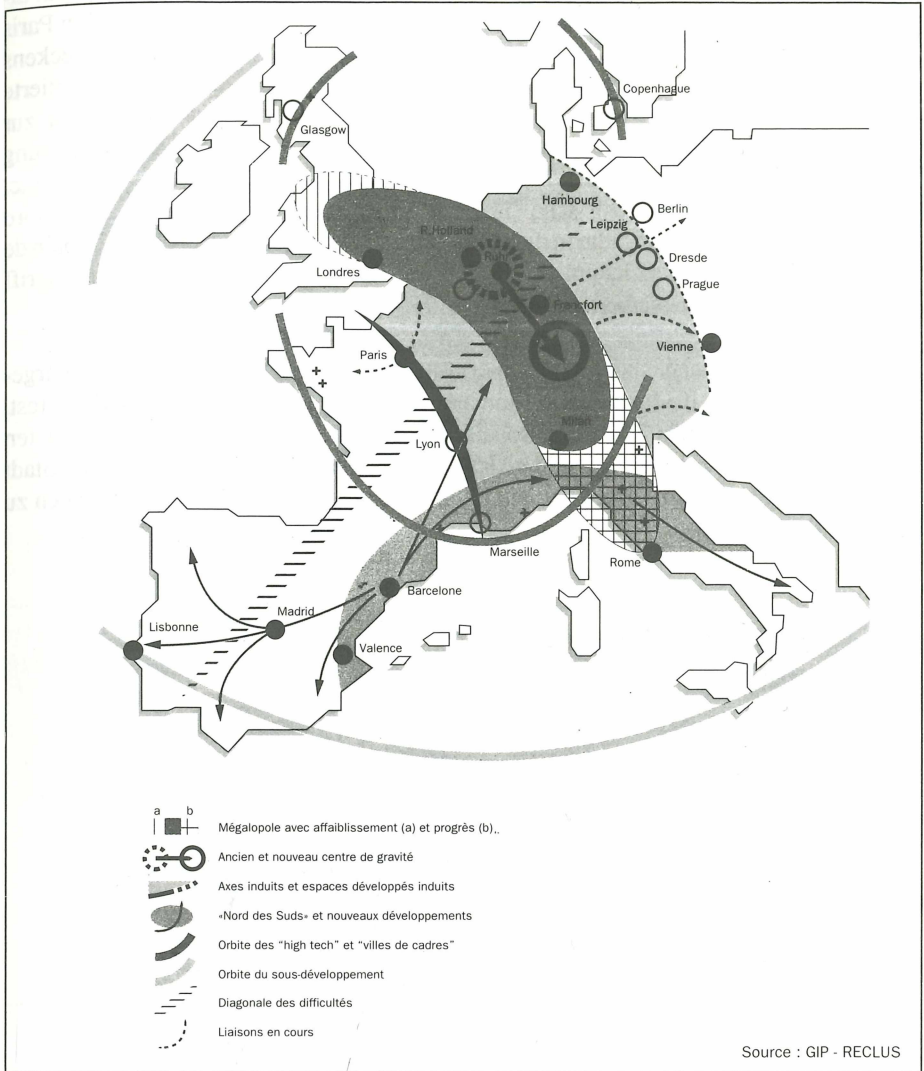


Abb. 4: Die europäische "Banane" (Quelle: BRUNET 1989)

Diese Studie von BRUNET wurde noch vor dem Fall der Mauer in Berlin (1989) und dem Zusammenbruch der Sowjetunion erstellt, war also noch von der Nord-Süd-Perspektive europäischer Raumdenker und Geo-Designer geprägt. Anderenfalls hätte sie vermutlich auch eine West-Ost-Banane enthalten, also einen Korridor entlang des alten Napoleonweges von Paris nach Moskau. "Bananen" jedenfalls lassen sich mit einiger Phantasie überall in Europa auf Karten oder Luftbildern entdecken!

Die Studie von BRUNET ist sicher mißverstanden worden. Sie sollte eigentlich ein altes Problem Frankreichs, die große Zentralisierung des Landes in der Stadtregion Paris und den Mangel an wirtschaftlich bedeutsamen Städten außerhalb des Pariser Beckens wieder in die politische Diskussion bringen. Die berühmte, in der Folge dann oft zitierte und manipulierte Karte war lediglich eine Analysekarte, die erst von Dritten zur suggestiven Investitionskarte uminterpretiert wurde. Für die französische Regierung war die Aussicht auf ein Europa, von dem Paris räumlich abgehängt zu werden drohte, Anlaß, eine zusätzliche französische "Banane" zu definieren. Es wurde ein "Arc Nord Est" festgelegt und für die Städte in dieser Region ein Förderprogramm ("Pact Urbain de l'Arc Nord Est") entwickelt, um die offene Ostflanke Frankreichs vor dem Zugriff deutscher Wirtschaft zu sichern (DATAR 1992; vgl. Abb. 5).

Eine Banane mit Buckel stammt aus einer Studie für den Kommunalverband Ruhrgebiet. Die Berater des ifo-Institutes in München (BUTZIN et al. 1992) stellten darin fest, daß auch Hamburg nicht Teil des europäischen Bananenkorridors war, und so setzten sie in einem ihrer Szenarios der schlanken Frucht einen Buckel auf, um auch die Stadt Hamburg am vermuteten Erfolg des zentralen Wirtschaftsraumes Europas teilhaben zu lassen (vgl. Abb. 6).

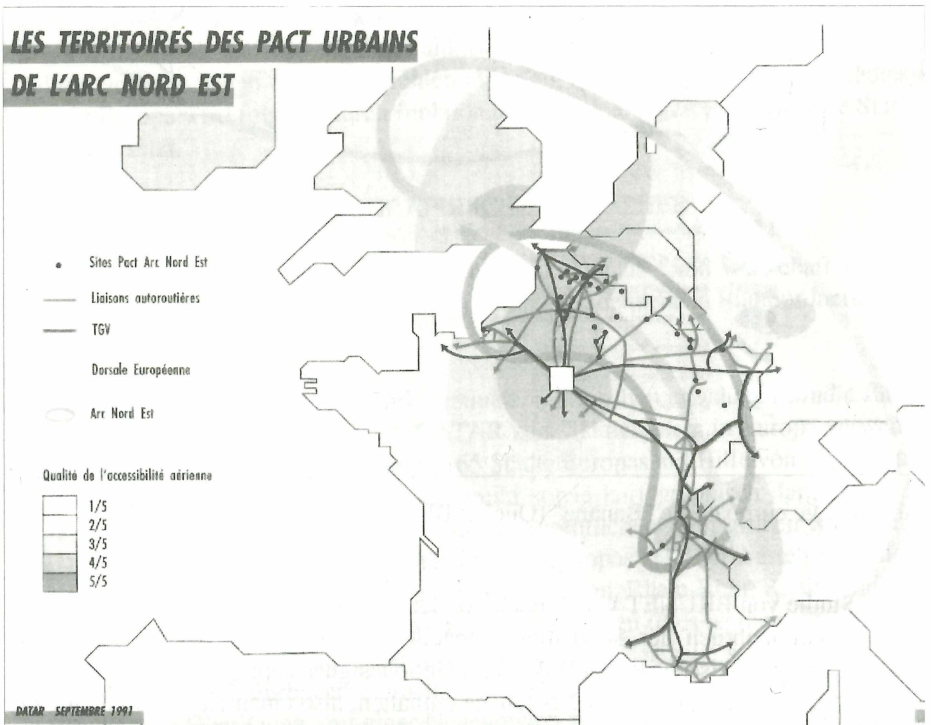
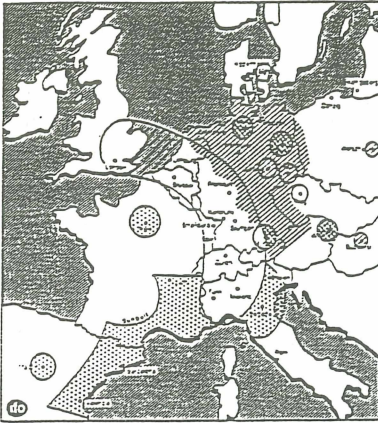
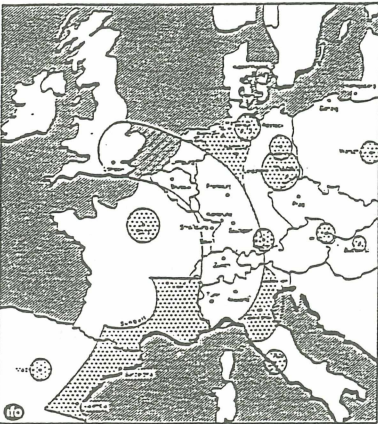


Abb. 5: Die französische Banane ("L'Arc Nord Est") (Quelle: DATAR 1992)



Szenario 1: Zusätzlich zu "Blauer Banane" und "Sunbelt" neue punktuelle Wachstumszentren durch deutsche Vereinigung und Öffnung der Ostmärkte.



Szenario 2: Stärkere positive Impulse in den neuen Bundesländern (Sachsen, Berlin). Hierdurch wirtschaftliche Aufwertung des Raumes Hamburg-Hannover-Bremen. "Banane" im Nordosten noch attraktiver, sie bekommt Höcker.



Szenario 3: Dynamische Entwicklung in neuen Bundesländern und Osteuropa läuft auf längere Sicht zusätzlich durchgehende Nord-Ost-Achse östlich der traditionellen "Banane" entstehen. Aufwertung speziell des Raumes zwischen diesen beiden Achsen.

Quelle: Butzin et al. 1992

IRPUD

Abb. 6: Banane ohne und mit Buckel sowie Banane mit Gurke (Quelle: ifo-Szenarien zur Entwicklung der Wirtschaftszentren im geopolitisch neuen Europa, zitiert bei BUTZIN et al. 1992)

Schließlich muß noch von den "japanischen" Korridoren die Rede sein: In einer Studie über Wachstumskorridore in Europa (COMMISSION 1992b) wird die blaue Banane zunächst zur "hot banana". Dieser Korridor wird dann ergänzt durch eine weitere "Banane", die "baltic banana", einen vermuteten Wachstumskorridor, der von Aberdeen in Schottland über Bremen, Hamburg, Kiel und Kopenhagen-Malmö nach Helsinki in Finnland reicht, aber zu mehr als 75 Prozent seiner Fläche aus den Fischgewässern der Nord- und Ostseefischfangflotten besteht (vgl. Abb. 7). Diese beiden Bananen werden schließlich durch zwei weitere, nicht mehr ganz so leicht biegbare Formen ergänzt, einen nordisch-hellenischen Korridor von Stockholm nach Athen (über Ostdeutschland und das inzwischen zerbrochene Jugoslawien), und einen "Western Mediterranean Middle Europe Corridor", der von Portugal über Madrid, die Schweiz, Österreich, Mähren und Schlesien nach Minsk reicht. Nur wenige Räume Europas sind nach dieser Analyse keine Wachstumskorridore von europäischer Bedeutung. Doch selbst dann liegen Paris und Bordeaux, Hannover und Warschau außerhalb der Wachstumskorridore.

Dieser kurze, zugegeben etwas ironische Überblick über das aktuelle Angebot an "Bananen" auf dem europäischen Raumordnungsmarkt macht deutlich, daß zumindest bei geschickter Vereinfachung durch leicht faßbare Bilder, fast jeder gewünschte Raum zu einem in Zukunft für Europa und in Europa wichtigen städtischen Raum werden kann. Er zeigt aber auch, daß solche räumlichen Spekulationen für die Definition eines europäischen Städtesystems wenig hilfreich sind. Wenn schon Symbole ("Metaphern") für die Raumentwicklung in Europa gebraucht und gesucht werden, so bietet sich für diese Region das Bild der Traube an als ein Symbol für die bestehende und auch in Zukunft wünschbare(!) polyzentrische Raumstruktur mit vielen untereinander vernetzten und nicht hierarchisch angeordneten urbanen Zentren (vgl. Abb. 8).

6. POLARISIERUNG UND SPEZIALISIERUNG ALS KENNZEICHEN ZUKÜNFTIGER STADTSYSTEME IN EUROPA

Die zunehmende räumlich-funktionale Arbeitsteilung ist der alle anderen Entwicklungen überragende Trend in Europa (KUNZMANN & WEGENER 1991b). Sie ist das Ergebnis einer immer weiter gehenden funktionalen Differenzierung auf allen räumlichen Ebenen und resultiert aus vielen einzelnen demographischen, sozialen, ökonomischen und technologischen Prozessen, aus Prozessen, die alle darauf hinauslaufen, daß es nicht mehr notwendig, sinnvoll oder wünschenswert ist, an einem Ort zu bleiben. Solche Prozesse, die dazu beitragen, sind unter anderem die Fragmentierung der Familie, die zunehmende Erwerbstätigkeit von Frauen, das immer weiter wachsende Haushaltseinkommen vieler Haushalte in Westeuropa, neue Produktionstechnologien, die Massenverbreitung des Autos, die immer schneller werdende Eisenbahn, die explosionsartige Zunahme des weltweiten Flugverkehrs und – nicht zuletzt – die vielfältigen neuen Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten (z.B. das Telefax). Sie alle ermöglichen, erleichtern oder erzwingen die Raumüberwindung über immer größere Distanzen.

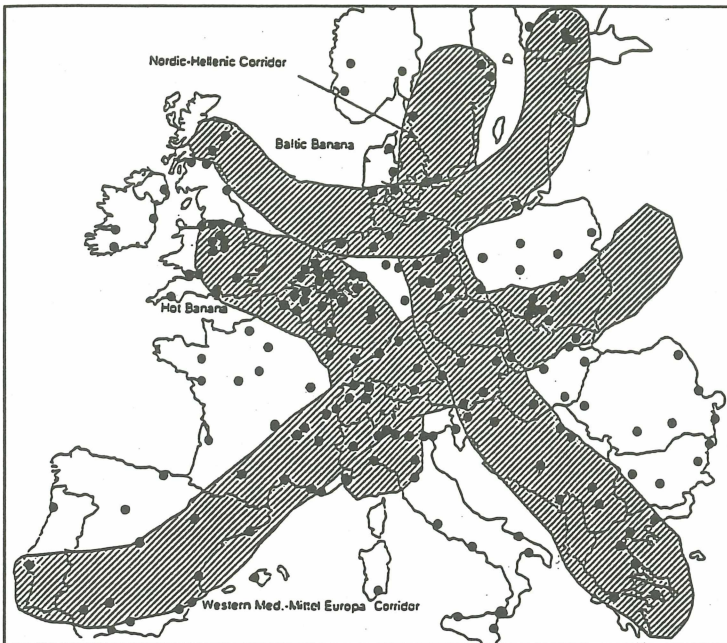


Abb. 7: "Japanische Korridore" statt Bananen (Quelle: COMMISSION 1992b)

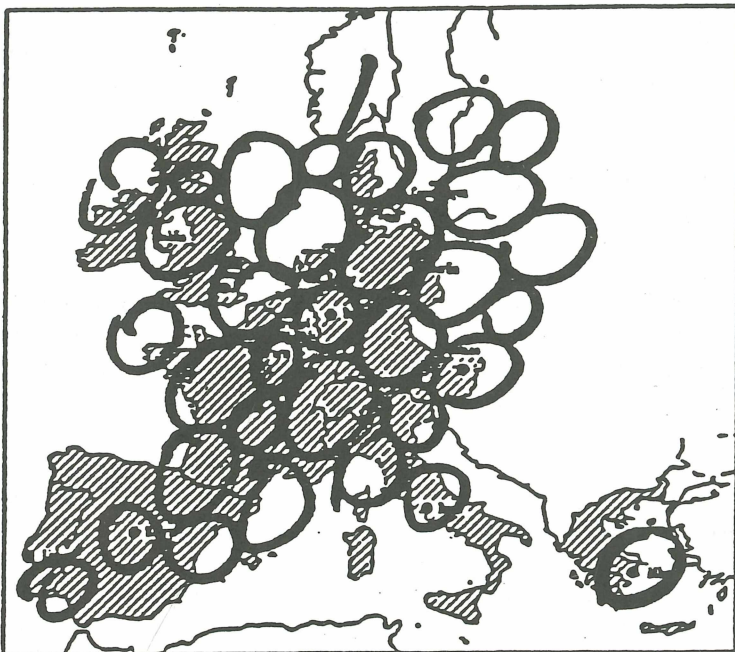


Abb. 8: "Traube" statt Bananen (Quelle: KUNZMANN & WEGENER 1991b)

Bezogen auf das System der Städte in Europa heißt dies, daß die Arbeitsteilung in der Wirtschaft von einer entsprechenden Arbeitsteilung der Städte und Regionen Europas begleitet wird. Dies wiederum hat zwei signifikante Trends zur Folge, die das Städte-system in Europa immer mehr dominieren, die räumliche Polarisierung und die räumliche Spezialisierung.

6.1. Räumliche Polarisierung

Die Globalisierung der Wirtschaft begünstigt Städte im Zentrum Europas gegenüber Städten in der Peripherie. Diese Polarisierung wird beschleunigt durch die forcierte Integration der Wirtschaft in einen europäischen Binnenmarkt, aber auch durch den Ausbau des europäischen Schnellbahnnetzes, durch strukturelle Veränderungen industrieller Produktion und durch neue logistische Systeme. Dort, wo große Märkte nahe sind, wo die endogenen (auch internationalen) Potentiale für Modernisierungsprozesse (insbesondere das Humankapital) bereits vorhanden sind, dort, wo die Synergien regionalen und lokalen Handelns geschaffen werden können und dort, wo die Marktführer, Innovatoren, Finanziers und Entscheidungsträger wirtschaftlicher Macht die Weichen für industrielle Entwicklungen stellen, dort sind auch die attraktiven und wohlhabenden Städte, Stadtregionen und Regionen, die für qualifizierte Arbeitskräfte und Investoren interessant sind. An diesen Standorten befinden sich auch die Informations- und Kommunikationszentralen, die dieses Netz mit Informationen (in wichtigen Sprachen: Englisch, Deutsch, Spanisch, Italienisch und Französisch) beliefern und beherrschen, also die Medien, die Messen, die Börsen und die Hauptquartiere der Verbände und Lobbyisten. Diese Stadtregionen werden durch ein zunehmend besseres und effizienteres Netz von modernen Verkehrsmitteln immer enger aneinander gebunden.

Dem steht eine Vielzahl von größeren, mittleren und kleinen Städten in der engeren und weiteren Peripherie gegenüber, die an dem weltweiten oder zumindest europäischen Wettbewerb um qualifizierte Arbeitskräfte und industrielle Investoren nicht oder nur in Ausnahmefällen mithalten können. Selbst sehr viel niedrigere Lohnkosten, billigere Bodenpreise, geringere Umweltauflagen und schnellere Planungs- und Entscheidungsprozesse verlocken nur wenige Investoren, das "Zentrum" zu Gunsten der "Peripherie" zu verlassen. Und wenn sie es tun, in der Regel auch nur für ausgewählte Teilbereiche, dann tun sie es oft nur auf Zeit und nur, weil staatliche Subventionen sie dorthin locken.

Diese räumliche Polarisierung findet aber nicht nur auf europäischer Ebene statt, also zwischen Paris und Lissabon oder London und Athen. Sie erfolgt vielmehr auf allen Ebenen, also auf europäischer wie auf nationaler, auf regionaler wie auf lokaler Ebene. In der Stadtregion Paris beispielsweise finden sich Erscheinungsformen aller Formen von wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung: das globale Finanzzentrum ebenso wie ein europäischer Industriekomplex oder eine nationale Forschungs- und Entwicklungstechnopole. Dort gibt es aber auch Slumquartiere und Manufakturen, die sich von denen in Accra, Djakarta oder Bombay nicht sehr unterscheiden (KUNZMANN 1992). Was

dort geschieht oder geschehen kann, hat sich in Los Angeles vor kurzem sehr deutlich gezeigt. Noch hat der hohe und vor allem sehr breite ideologisch gewollte und staatlich gesicherte allgemeine Lebensstandard in den deutschsprachigen Ländern Zentraleuropas die Herausbildung solcher Gegensätze verhindern können. Doch mit zunehmender Deregulierung und staatlichen Finanzproblemen werden sich die sozialen Gegensätze auch hier räumlich herausbilden. In England ist dies bereits heute besonders gut sichtbar. Erst kürzlich hat aber auch in Deutschland ein Bericht über soziale Probleme in einer der reichsten deutschen Städte Aufsehen erregt. Durch die Krise bei MERCEDES und IBM beispielsweise sind selbst in Sindelfingen soziale Probleme aufgetaucht. Also auch in wohlhabenden europäischen Städten, die glaubten, solche Krisen längst überwunden zu haben, werden wieder – und vor allem immer mehr – lokale Inseln der Armut entstehen. Der lokalpolitische Konflikt zwischen Skyline und Festival auf der einen sowie menschenwürdigem sozialem Wohnungsbau und sozio-kulturellen Zentren auf der anderen Seite ist so vorprogrammiert.

6.2. Räumliche Spezialisierung

Der Prozeß der (wieder) zunehmenden Polarisierung wird begleitet und teilweise auch gefördert von einem Prozeß der zunehmenden räumlichen Spezialisierung. Immer mehr Städte und Regionen spezialisieren sich auf ausgewählte, an endogenen Potentialen orientierten Teilbereichen wirtschaftlicher Felder. Sie werden zu spezialisierten Zentren für bestimmte industrielle Produkte und Produktketten (z.B. die "just-in-time"-Regionen der Automobilindustrie), für ausgewählte Dienstleistungen (z.B. die Finanzzentren von Frankfurt, London und Luxemburg), für Forschung (z.B. Karlsruhe, Montpellier und Reading) oder für Wirtschaftsfelder, die Produktion und Dienstleistung miteinander verbinden (z.B. die Kulturindustrie). Anderen Städten und Regionen bleibt nicht viel anderes übrig, als das beste aus ihren jeweiligen endogenen Potentialen zu machen (z.B. als Fremdenverkehrs- oder Sportregionen).

Auch diese räumliche Spezialisierung geschieht nicht nur im europäischen Maßstab. Sie findet immer mehr auch innerhalb der Stadtregionen statt. Vielleicht ist dieser Vorgang nur eine Renaissance von älteren Phänomenen, nicht im banalen Sinn der unseligen Charta von Athen, sondern als Ausdruck der notwendigen Suche nach lokalen Synergien. Der offensichtliche Trend zur Branchen-Sortierung von Gewerbebetrieben in einer Stadtregion oder die Entwicklung von spezialisierten Gewerbeparks machten dies deutlich.

Diese funktionale Spezialisierung ist ein Schritt in Richtung einer neuen Monostrukturierung von Räumen und verlangt die Konzentration auf einen Ausschnitt aus der Palette der Wirtschaftssektoren mit einem hohen Grad an entsprechenden Aktivitäten an einem Standort. Die auf die Finanzierung der deutschen Automobilindustrie spezialisierten Bankunternehmen beispielsweise finden in Deutschland eben nur in Frankfurt oder, aber schon mit Abstrichen, in Düsseldorf und München die nötigen Standortvoraussetzungen. Je größer eine Stadtregion ist, desto mehr solcher spezialisierter Standorte wird

es in ihr geben. Paris bzw. die Region Ile-de-France ist dafür ein gutes Beispiel, aber auch die Stadtregionen Rhein-Main oder Rhein-Ruhr verfügen über eine Reihe von spezialisierten und räumlich identifizierbaren Standorten für einzelne funktionale Komplexe.

Je größer die Spezialisierung eines Standortes ist, umso stärker wird gerade das davon geprägte Raumbild (Image) nach außen getragen, umso mehr identifizieren sich auch die Bewohner und Entscheidungsträger an diesem Standort mit diesem Bild oder Markenzeichen ("Label"). Beides führt zu weiteren Konzentrationstendenzen und verstärkt ohnehin bestehende funktionale Abhängigkeiten in der entsprechenden Stadt (z.B. in der Automobilindustrie oder in der Rüstungsindustrie). Die Ausrichtung von lokalen und regionalen Ausbildungs-, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen auf diese spezialisierte Funktion, also auf die lokale Nachfrage und das lokale Know-How ist nur konsequent. Dies wiederum stärkt den funktionalen Komplex und schafft weitere Synergien. Lokale Prioritäten und öffentliche Investitionsentscheidungen bleiben davon nicht unbeeinflusst. Es ist eine ständige Gratwanderung zwischen gefährlicher Monostruktur und sinnvoller Spezialisierung. Die wohlhabenden Automobilregionen in der Bundesrepublik spüren diese Abhängigkeit bereits heute. Dies tun auch die Städte und Regionen in Europa, die durch den Rüstungskomplex zu Wohlstand gekommen sind, der den kalten Krieg in Europa alimentierte.

Die räumliche Spezialisierung auf den verschiedenen Ebenen hat Informations- und Logistiknetze hervorgebracht, die mit den traditionellen öffentlichen Versorgungshierarchien der Städte nichts mehr zu tun haben. Es sind Netze, in denen jeder Knoten dezentral bestimmte Funktionen ausübt, die sich wieder an anderen synergetischen Erfordernissen orientieren. Diese Netze überlagern und verdicken sich an bestimmten, gut zugänglichen und städtisch attraktiven multifunktionalen Knoten (vgl. Abb. 9).

7. UNTERSCHIEDLICHE ENTWICKLUNGSCHANCEN DER STÄDTE AN BINNEN- UND AN AUSSENGRENZEN EUROPAS

Es gibt eine Reihe von Anhaltspunkten dafür, daß sich das System der europäischen Städte in den nächsten Jahrzehnten dort ändern wird, wo es lange Zeit durch nationale Grenzen bestimmt war (ACHE, INGENMEY & KUNZMANN 1989 und KUNZMANN & WEGENER 1991b), also an den Binnen- und Außengrenzen Europas (vgl. Abb. 10).

Dort nämlich, wo nationale Grenzen aufgrund des gemeinsamen europäischen Marktes nach 1993 aufgehoben und zu Binnengrenzen Europas werden, haben Grenzstädte (z.B. Aachen, Straßbourg, Saarbrücken oder Flensburg) die Chance, zu "neuen" zentralen Orten in den jeweiligen Grenzregionen zu werden. Jedenfalls dann, wenn lokale Entscheidungsträger die Chancen nutzen, die in einer gezielten Förderung der erweiterten regionalen Potentiale liegen, können Städte an den Binnengrenzen Europas neue Bedeutung erlangen. Dies, weil sie über ein größeres, dann frei zugängliches Hinterland

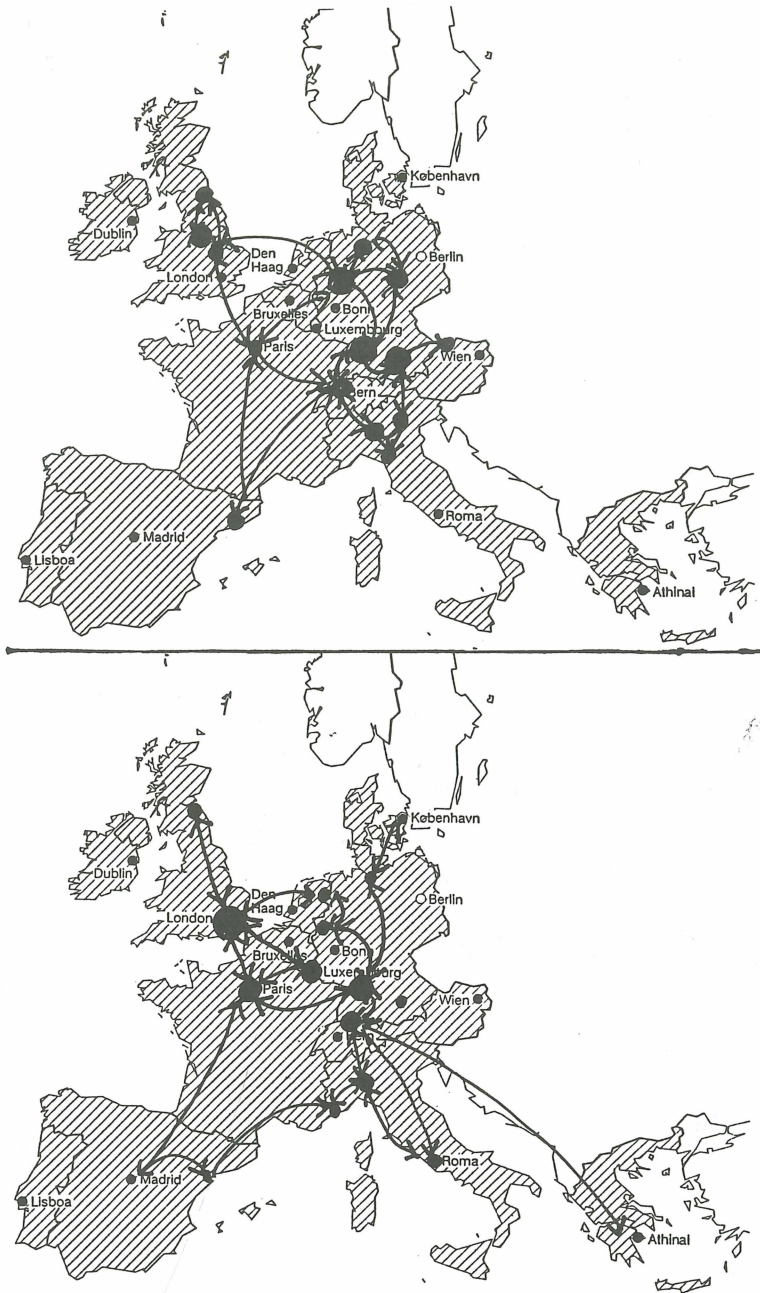


Abb. 9: a) Das funktionale Netz der Maschinenbauindustrie in Westeuropa (Schema-skizze); b) Das funktionale Netz der Bankenwirtschaft in Westeuropa (Schemaskizze) (Quelle: Eigener Entwurf)

verfügen, weil aus der Verknüpfung von zwei kulturellen Traditionen neue Synergien entstehen können und weil schließlich die Kontakte und persönlichen Netzwerke zu zwei nationalen Regierungen genutzt werden können, um internationale Stadtentwicklung zu betreiben. Es ist das internationale Potential, das solchen Städten "Wettbewerbsvorteile" bringt, Chancen, die allerdings auch genutzt werden müssen. Ob sie auch wirklich genutzt werden, hängt in erster Linie von der "Sprachfähigkeit" der Akteure und der Medien ab, also davon, ob es in solchen Stadtregionen zu einer echten und breit akzeptierten Zweisprachigkeit kommen kann. In französischen Grenzstädten wird dies sicher weniger der Fall sein, als in holländischen und dänischen oder in österreichischen Grenzstädten. Es hängt aber auch davon ab, wie weit nationale Regierungen entspre-

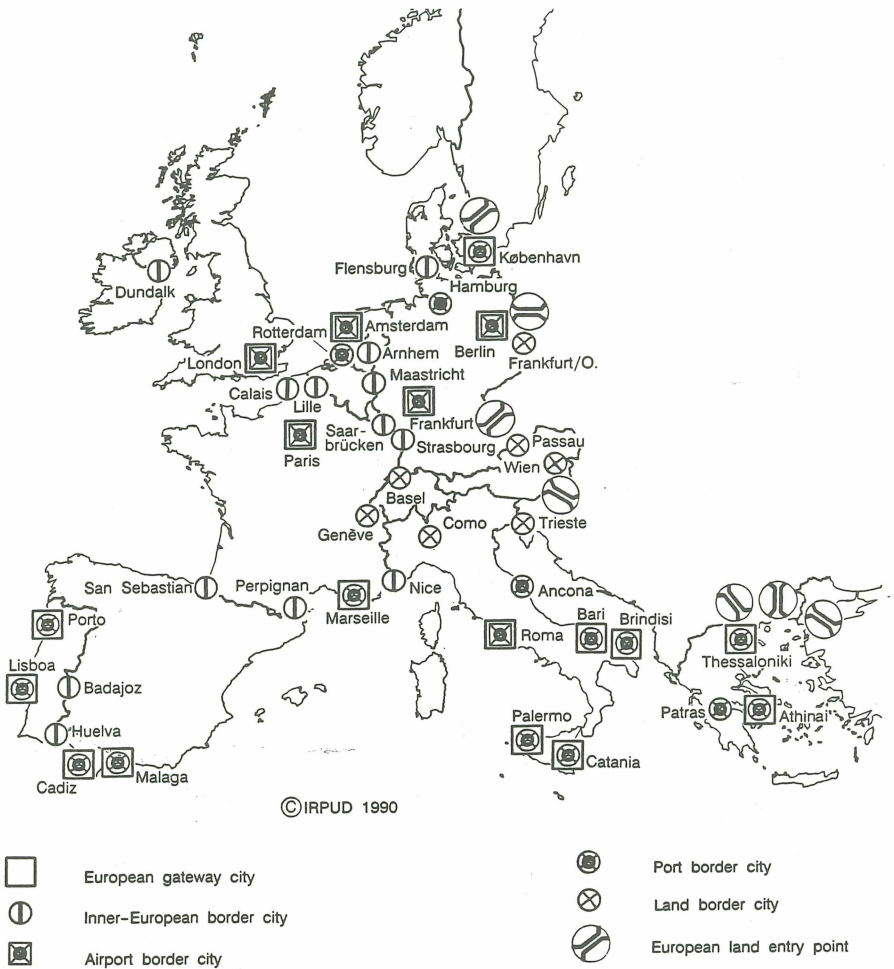
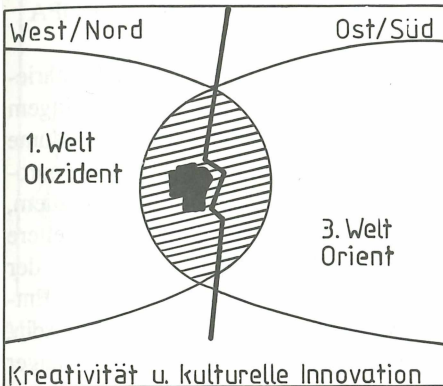


Abb. 10: Städte an Binnen- und Außengrenzen des europäischen Binnenmarktes
(Quelle: KUNZMANN & WEGENER 1991b)

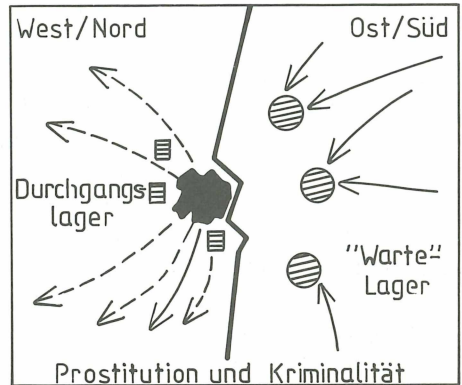
chende Initiativen fördern und unterstützen. Was beispielsweise das Elsaß anbelangt, so ließ bisher die dort verfolgte Sprach- und Kulturpolitik der französischen Regierung in Paris nicht erwarten, daß die grundsätzlichen Potentiale von Städten an Binnengrenzen auch wirklich genutzt werden können. Die zu Beginn der neunziger Jahre in ganz Europa beobachtete Renaissance des Nationalismus läßt jedenfalls daran zweifeln. Sehr langfristig, d.h. bei über Jahrzehnte hinweg unveränderten politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, kann sich das System der Städte zu beiden Seiten europäischer Binnengrenzen ändern, doch nur dann, wenn dieser Prozeß der Internationalisierung bzw. Europäisierung über Generationen hinweg systematisch gefördert wird.

Aber noch eine zweite Kategorie von Grenzstädten wird im zukünftigen Europa an politischer Bedeutung gewinnen: die Städte an den Außengrenzen Europas (vgl. Abb. 11).

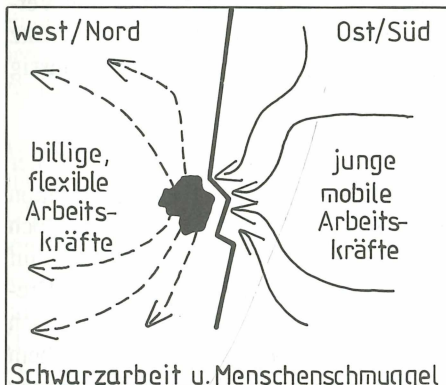
Die kulturelle Perspektive:



Die soziale Perspektive:



Die beschäftigungspolitische Perspektive:



Die kommerzielle Perspektive:

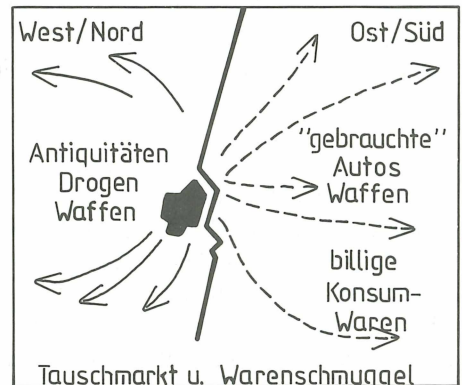


Abb. 11: Funktionale Beziehungen von Städten an Außengrenzen des europäischen Binnenmarktes (Quelle: Eigener Entwurf)

Diese Städte sind einerseits interkulturelle Informations- und Kommunikationsknoten und damit innovative und kreative Städte voller Gegensätze und Widersprüche, Städte voller Chancen und Gelegenheiten für die gesellschaftliche Weiterentwicklung eines weitgehend nur auf wirtschaftliche Ziele ausgerichteten europäischen Staatenverbundes. Andererseits sind sie die wirtschaftlichen Transitzonen, in denen graue und schwarze Märkte blühen. Sie sind aber vor allem die potentiellen Tore ("gateways") für die auch in Zukunft zu erwartenden Migrationsströme aus Ost- und Südeuropa oder aus Nordafrika. Solche "gateways" sind die Städte an den Küsten der Länder Südeuropas (z.B. Saloniki), an den offenen Grenzen zu Osteuropa (z.B. Frankfurt/Oder, Wien) und die Städte (z.B. Amsterdam, Frankfurt, Rom) mit den großen internationalen Flughäfen, die Europa mit den Ländern der Dritten Welt verbinden. Vor allem diese Städte müssen die Last der (Grenz-)Kontrolle tragen, die ihnen europäische Institutionen in Zukunft auferlegen, um die soziale Festung Europas zu verteidigen, trotz der zu erwartenden finanziellen Kompensationen für die Übernahme dieser Rolle.

8. ZUR WEITEREN ENTWICKLUNG DER STADTSYSTEME IN EUROPA

Können Raumordnungspolitik, Städtebaupolitik und Verkehrspolitik auf die beschriebenen Entwicklungen überhaupt Einfluß nehmen? Vermutlich nur in ganz geringem Umfang! Die Vielzahl von Faktoren, die einzelne Entscheidungen über lange Zeiträume hinweg beeinflussen, ist auf keiner Ebene allein zu beeinflussen und das gesamte europäische Planungs- und Entscheidungssystem ist dazu viel zu schwerfällig. Trotzdem, den entscheidenden Rahmen für die Entwicklung des Städtesystems wird der weitere Ausbau des neuen europäischen Bahnnetzes setzen (vgl. Abb. 12). Dieses Netz der europäischen Schnellbahnen wird jedenfalls zum neuen Rückgrat der weiteren Entwicklung des europäischen Städtesystems. An dieses Netz direkt angeschlossen zu sein, ist nicht ohne Bedeutung für internationale Investoren, hochqualifizierte Euromanager und Führungsschichten. Dies wissen auch die Bürgermeister der großen Städte. So ist es nur zu verständlich, daß sie um einen örtlichen Haltepunkt in diesem Netz kämpfen. Auch der Zeitpunkt der Anbindung an dieses Netz kann wichtig sein, ebenso die Verknüpfung dieses Netzes mit dem Netz der internationalen Flughäfen – und dies trotz aller neuen Formen der Kommunikation, die Raumüberwindung im Grunde überflüssig machen.

Die Volksentscheide, erst in Dänemark und dann in der Schweiz, aber vor allem der "Verlust" des äußeren Feindes im Osten, haben eine schnelle politische Integration Europas vereitelt. Die wirtschaftliche Integration wird zwar weiter gehen, aber doch langsamer als ursprünglich vorgesehen und erhofft, in erster Linie, weil viele darauf ausgerichtete rein technisch-bürokratische Entscheidungen von den politischen Gremien aus taktischen Überlegungen nicht getroffen werden. Europa wird weder nach einem französischen Modell zentralisiert und bürokratisiert noch nach einem deutschem Modell subsidiarisiert, jedenfalls nicht im kommenden Jahrzehnt. Die Entscheidungen für Brüssel (dem Hauptsitz der Verwaltung der Europäischen Gemeinschaft) und Straßburg (dem Sitz des europäischen Parlaments) sind inzwischen gefallen, jene für

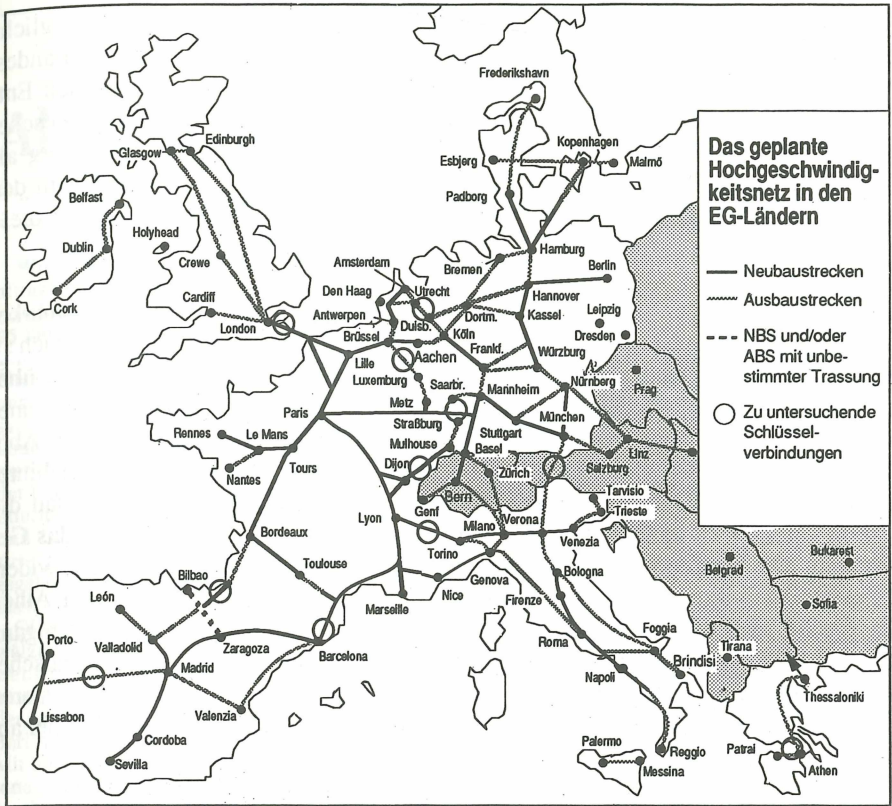


Abb. 12: Das geplante Netz der europäischen Hochgeschwindigkeitsbahn (Quelle: HANDELSBLATT, 4. Februar 1992)

den Sitz der europäischen Zentralbank noch nicht (Frankfurt, Bonn?). Wenn diese Entscheidung getroffen ist, wird sie der Stadt, auf die dann die Wahl gefallen ist, noch einmal einen kleinen Entwicklungsstoß geben. Trotzdem wird diese Entscheidung die bereits beschriebenen Entwicklungen im europäischen Städtesystem nicht entscheidend verändern.

Auch die Bemühungen der Europäischen Kommission zur Förderung des europäischen Städtesystems werden an den vorwiegend wirtschaftlich bestimmten, aber unterschiedlich kulturell tradierten Entwicklungen des europäischen Städtesystems nichts ändern können, weder durch Programme zur Stärkung von europäischen Städtenetzwerken, durch Förderung von Pilotprojekten zur Stadtentwicklung (KOMMISSION 1991), noch durch die Absicht der Generaldirektion 16 der Europäischen Kommission, in Zukunft Klein- und Mittelstädten in Europa, – in ihnen lebt immerhin die Mehrzahl der städtischen Bevölkerung Europas – besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Auch eine solche Politik wird nur marginale und eher atmosphärische Wirkung haben.

Ein Fazit kann es im Grunde nicht geben, vielleicht nur das Folgende: Der mögliche Beitritt Österreichs zur Europäischen Gemeinschaft wird die Grenzstädte des Landes, ob Salzburg oder Wien, in ihrer weiteren wirtschaftlichen und städtebaulichen Entwicklung beeinflussen. Doch auch in diesem wird nichts grundsätzlich Neues geschehen, es wird sich lediglich der Druck auf diese Städte verstärken, auf Salzburg als Grenzstadt an einer dann aufgehobenen Binnengrenze, auf Wien als das Tor in den Westen für die Migrationsströme aus dem Osten Europas. Doch darauf sind diese beiden Städte längst vorbereitet.

Die "Rankomania" europäischer consultants und Meinungsforscher im Auftrag marketingbewußter Stadtmanager oder populärer Wirtschaftsmagazine ist im übrigen auch an Wien nicht vorübergegangen (STANDARD 1992). Das Ergebnis einer Befragung über die Einschätzung der Bedeutung von Standorten für Investitionen, gereiht in einer Attraktivitäts-Rangfolge von Städten, hat Wien schlechte Noten gebracht (vgl. Abb. 13). Nach dieser Einstufung ist Wien bereits heute weit abgeschlagen, liegt hinter Genua, Glasgow und Lyon, hat aber immerhin noch vor Athen und Warschau die stadtolympische Ziellinie erreicht. Man erkennt leicht, daß diese Rangfolge das Gesichtsfeld von westeuropäischen Managern in sehr charakteristischer Weise widerspiegelt. Wären die befragten Manager ausschließlich Griechen, so hätte sicher Athen den ersten (Gunst-)Platz eingenommen, wären sie Dänen, so würde Kopenhagen ganz vorne liegen. Und würden gar Wiener Manager die Führungszentralen europäischer Unternehmen beherrschen, so hätte Wien natürlich beste Karten, einen der vorderen Plätze in diesem Rennen einzunehmen. Bei Dirigenten jedenfalls würde Wien sicher auf Platz 1 in Europa landen!

9. ZUSAMMENFASSUNG

Unter dem leitenden Gesichtspunkt einer voranschreitenden Integration Europas unter dem die Europäische Gemeinschaft beherrschenden neo-liberalen Wirtschaftsgeist, der in erster Linie politische Grenzen und bürokratische Hemmnisse zum Aufbau eines großen Binnenmarktes zu beseitigen sucht, wird analysiert, wie sich die großen Städte und die sich erkennbaren Städtesysteme in Europa in neuerer Zeit entwickeln. Zur Durchleuchtung dieser Problematik werden sechs Thesen aufgestellt und im einzelnen begründet. Wesentliche Aussagen beziehen sich auf die Feststellung, daß das traditionelle hierarchische Städtesystem in Europa durch ein funktional begründetes horizontal vernetztes Städtesystem unter den Wirkkräften der Polarisierung und Spezialisierung abgelöst wird. Städte an den Binnengrenzen und an den Außengrenzen des Europäischen Binnenmarktes werden durch die Integration besonders betroffen sein.

Als Weltstadt weit abgeschlagen

Wien unter den attraktivsten Geschäftsstandorten an fünftletzter Stelle

Wien – In einer Liste der attraktivsten Geschäftsstandorte Europas liegt Wien unter 25 Bewerbern weit abgeschlagen auf dem zwanzigsten Platz, nur knapp vor Budapest, Moskau oder Prag. Einsam an der Spitze rangieren London und Paris. Die Zusammenstellung erfolgte aufgrund der Urteile von 500 Managern internationaler Großkonzerne und ist in der von der Industrie beim WIFO in Auftrag gegebenen Untersuchung zitiert.

Offenbar aufgrund der Umwälzungen im Osten sehen jeweils 43 Prozent der Befragten eine wesentliche Steigerung der Attraktivität der Standorte Berlin, Budapest und Prag. Mit an der Spitze liegt Barcelona, wo sich die zum Zeitpunkt der Befragung bevorstehenden Olympischen Spiele ausgewirkt haben dürften. Folgerichtig liegen Budapest und Prag an der Spitze jener Städte, denen die Konzernchefs die Präsenz ihres Unternehmens in Aussicht stellen. Für Wien sehen nur 13 Prozent der befragten eine Verbesserung, und nur acht Prozent wollen sich ansiedeln.

Damit wird Wien unter seinem Wert geschlagen, denn in anderen Untersuchungen, die sich an konkreten Wirtschaftsdaten orientieren, liegt die Donaumetropole wesentlich besser. So haben 50 Ex-

perten Wien anhand von 75 Kriterien an 14. Stelle gereiht. Paris und London liegen auch hier an der Spitze und damit in einer „Ersten Liga“, die mit Weltstädten wie New York oder Tokio konkurriert. Ein Jahr zuvor kam Wien in einer

ähnlichen Untersuchung auf Rang 17. Die periphere Lage Wiens könne kein Kriterium für die mäßige Bewertung sein, weil die Untersuchung zwei Jahre nach der Ostöffnung erfolgt sei, schreibt das WIFO. (hm)

Standortgunst in europäischen Großstädten

	Standortgunst 1991	Veränderung Standortgunst	Präsenz 1991	Veränderung Präsenz
	Punkte (Rang)	in Prozent – in Klammern Rang		
London	0,84 (1)	12 (14)	73 (1)	5 (18)
Paris	0,80 (2)	13 (10)	73 (1)	7 (12)
Frankfurt	0,65 (3)	13 (10)	47 (7)	9 (7)
Brüssel	0,53 (4)	13 (10)	57 (5)	8 (10)
Amsterdam	0,39 (5)	11 (16)	46 (8)	6 (15)
Düsseldorf	0,36 (6)	9 (19)	40 (10)	5 (18)
Zürich	0,27 (7)	6 (23)	36 (11)	4 (22)
Barcelona	0,25 (8)	30 (5)	54 (6)	12 (6)
Mailand	0,25 (9)	15 (9)	62 (3)	6 (15)
München	0,23 (10)	9 (19)	35 (14)	7 (12)
Hamburg	0,22 (11)	11 (16)	36 (11)	7 (12)
Lissabon	0,22 (12)	22 (8)	41 (9)	9 (7)
Genua	0,21 (13)	5 (24)	29 (19)	6 (15)
Madrid	0,21 (14)	29 (6)	60 (4)	9 (7)
Berlin	0,20 (15)	43 (1)	33 (16)	20 (3)
Stockholm	0,19 (16)	0 (25)	31 (18)	5 (18)
Glasgow	0,18 (17)	8 (21)	23 (22)	4 (22)
Manchester	0,18 (18)	7 (22)	28 (20)	2 (25)
Lyon	0,15 (19)	10 (18)	35 (14)	5 (18)
Wien	0,11 (20)	13 (10)	36 (11)	8 (10)
Budapest	0,10 (21)	43 (1)	21 (23)	23 (2)
Moskau	0,10 (22)	28 (7)	24 (21)	15 (5)
Prag	0,09 (23)	43 (1)	15 (24)	25 (1)
Warschau	0,07 (24)	36 (4)	15 (24)	19 (4)
Athen	0,06 (25)	12 (14)	33 (16)	4 (22)

Quelle: Healey & Baker (1991)

Abb. 13: Die Stellung Wiens im europäischen Städtesystem nach dem Urteil von Managern europäischer Großunternehmen (Quelle: STANDARD 1992)

10. LITERATURVERZEICHNIS

- ACHE P., INGENMEY F.-J., KUNZMANN K.R. (1989), Die regionale Entwicklung süddeutscher Verdichtungsräume. Parallelen zum Ruhrgebiet? Forschungsprojekt im Auftrag des Kommunalverbandes Ruhrgebiet. Essen.
- BRUNET R. (1989), Les Villes Européennes. Rapport pour la DATAR; Documentation française.
- BUTZIN B., NERB G., REUTER J., KUNZMANN K.R. (1992), Zur Zukunft des Ruhrgebietes in Europa. Stadregionen im Wettbewerb. Eine Studie für den Kommunalverband Ruhrgebiet. In: Berichte aus dem Institut für Raumplanung, 28. Dortmund.
- CEMAT (Conférence Européenne des Ministres Responsables de L'Aménagement du Territoire (1991), Schéma Européen D'Aménagement du Territoire. Strasbourg.
- CHESHIRE P.C., HAY D. (1989), Urban Problems in Western Europe. An Economic Analysis. Unwin Hyman, London.
- CHRISTALLER W. (1950), Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa. Die Systeme der europäischen zentralen Orte. In: Frankfurter Geographische Hefte, 24. Jg., H. 1. Kramer, Frankfurt a.M.
- COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES (1992a), European Cooperation Networks. Brussels.
- COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES (1992b), The Future of European Cities. Forecasting and Assessment in Science and Technology FOP 306. Brussels.
- DATAR (Ministère de L'Aménagement du Territoire et des Reversions) (1990), Une Nouvelle Étape pour L'Aménagement du Territoire. La documentation Française. Paris.
- DREWE P. (1992), Stadt und Agglomeration: zwischen Wirtschaftswachstum und Lebensqualität. In: Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik, Jahresversammlung 1992. Helbing & Lichtenhahn, Basel.
- EKISTICS (1991), The Problems and Science of Human Settlements. Urban networking in Europe - I: concepts, intentions and new realities. Vol. 58, No 350/351. Athen.
- EKISTICS (1992), The Problems and Science of Human Settlements. Urban networking in Europe - II: Recent initiatives as an input to future policies. Vol. 59, No 352/353. Athen.
- HALL P., HAY D. (1980), Growth centres in the European urban system. Heinemann Educational, London.
- HENKE R. (1991), Wer in der Banane lebt, hat ausgesorgt. In: RaumPlanung, Nr 54. Selbstverlag, Dortmund.
- KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (1991), Europa 2000. Perspektiven der künftigen Raumordnung der Gemeinschaft. Brüssel.
- KUNZMANN K.R. (1992), Paris 1990: Vierte Welt in der ersten Welt. In: Metropole, Weltstadt, Global City: Neue Formen der Urbanisierung (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung Nr. 60), S. 127-146. Institut für Raumplanung. Fachbereich Raumplanung. Universität Dortmund, Dortmund.
- KUNZMANN K.R., WEGENER M. (1991a), The pattern of urbanization in Western Europe. In: EKISTICS, The Problems and Science of Human Settlements. Urban networking in Europe - I, Volume 58, No 350/351, S. 282-291. Athen.
- KUNZMANN K.R., WEGENER M. (1991b), The pattern of urbanization in Western Europe. Berichte aus dem Institut für Raumplanung, Nr. 28. Selbstverlag, Dortmund (Langfassung).

- LECOMTE D., GOLLAIN V. (1992), La Position concurrentielle de l'Ile-de-France en Europe. Cahiers de L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France No. 100. Paris.
- MALCHUS V. Frhr.v. (1990), Maastricht - Heerlen - Aachen - Lüttich (MHAL) – Räumliche Entwicklungsvorstellungen für das städtische Kerngebiet der Euregio Maas - Rhein.
- MARTIN D. (1992), Europe 2000: Community Actions and Intentions in Spatial Planning. In: The Planner TCPSS Proceedings. London.
- SALLEZ A., VEROT P. (1991), Strategies for cities to face competition in the framework of European integration. In: EKISTICS, The Problems and Science of Human Settlements. Urban networking in Europe - I. Vol. 58, No 350/351, S. 292-297. Athen.
- STANDARD (12.10.1992), Wien ist für internationale Manager zuwenig attraktiv. Wien.
- STIGLBAUER K. (1989), Die Entwicklung hochrangiger Zentren als Problem der Zentrale-Orte-Forschung. In: Zum System und zur Dynamik hochrangiger Zentren im nationalen und internationalen Maßstab (= Frankfurter Geographische Hefte, Nr. 58). S. 9-32. Selbstverlag, Frankfurt am Main.
- WOLF K. (Hrsg.) (1989), Zum System und zur Dynamik hochrangiger Zentren im nationalen und internationalen Maßstab (= Frankfurter Geographische Hefte, Nr. 58). Selbstverlag, Frankfurt am Main.

11. SUMMARY

Klaus R. Kunzmann: The development of the urban systems in Europe

The prevailing neo-liberal economic concept in the EC which primarily wants to demolish borders and bureaucratic obstacles in order to establish a large internal market is leading to a progressive integration of Europe. With this in mind, the paper analyses the recent development of the main towns and urban agglomerations. To illuminate the problems, six propositions are postulated and discussed in detail. These are:

1. The town can no longer be clearly defined as a spatial unit since the boundaries between town and country and between a town and its hinterland are becoming more and more blurred. The town changes into a constantly growing urban region.
2. The hierarchical urban system in Europe is being replaced by one that is functionally-based and horizontally-interlinked.
3. "Bananas" as a geographical metaphor are unsuitable to explain the spatial structure in Europe.
4. Polarisation and specialisation characterise the future urban system in Europe.
5. Towns close to internal borders in Europe are the winners, whereas those on the external borders would probably get some problems.

6. These developments cannot be significantly changed, and only marginally compensated, by regional planning and other regional political measures.

The main conclusion of the author are that the European Urban Systems as a while and as it has solved over centuries will not considerably change. However, traditional vertical urban hierarchies in Europe are gradually being replaced by functional urban networks.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1992

Band/Volume: [134](#)

Autor(en)/Author(s): Kunzmann Klaus R.

Artikel/Article: [Zur Entwicklung der Stadtsysteme in Europa 25-50](#)