Zeitschrift: Agrarwirtschaft und Agrarsoziologie = Économie et sociologie rurales [1980-2007]

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Agrarwirtschaft und Agrarsoziologie

Band: - (2006)

Heft: 2

Artikel: Die Ökonomie von Alpenstädten : Porta Alpina aus wissenschaftlicher Sicht

Autor: Perlik, Manfred

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-966566

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Ökonomie von Alpenstädten - Porta Alpina aus wissenschaftlicher Sicht

Manfred Perlik, Österreichische Akademie der Wissenschaften, FS Gebirgsforschung, Innsbruck (IGF)

Die Berggebietsregion Surselva soll einen Anschluss an die internationale Eisenbahnverbindung Zürich - Mailand durch eine Tunnelhaltestelle (Porta Alpina) erhalten. Der Artikel konfrontiert die Erwartungen an dieses Projekt mit grundlegenden ökonomischen Prozessen von Stadtentwicklung und aktuellen Prozessen weltweiter Bedeutungsverschiebung. In der Bilanzierung überwiegen die Chancen; dies aber weniger aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit und Infrastruktur als vielmehr über den mobilisierenden Effekt eines gemeinsamen, identitätsstiftenden Projektes. Angesichts des visionären Anspruchs, des Umfangs der notwendigen Investitionen und der peripheren Lage sind die Chancen für einen erfolgreichen Verlauf aber nur dann gegeben, wenn dieses Projekt kantonsübergreifend Graubünden und die Zentralschweiz zusammenschliesst.

Schlüsselwörter: Alpenstädte, Regionalentwicklung im Berggebiet, Kooperation regionaler Akteure

1. Porta Alpina im Kontext der Stadtentwicklung

1.1 Zentralisierung der Funktionen und Stärkung der urbanen Ökonomien

Nicht nur die ländlichen Räume, sondern auch die kleinen und mittelgrossen Städte verlieren zunehmend an Bedeutung, weil sich die hochwertigsten Dienstleistungen in den grössten Städten ansiedeln, wo sie ihr notwendiges urbanes Umfeld haben und als spezialisierte Unternehmen immer grössere Märkte bedienen können. Dies wird umso wichtiger, als der wirtschaftliche Strukturwandel eine immer weitere Ausdifferenzierung zwischen der eigentlichen Produktion von Gütern und vor- und nachgelagerten Dienstleistungen bewirkt. Am Beispiel der beiden Städte Turin und Ivrea lässt sich das veranschaulichen.

- Beide Städte haben nach der industriellen Blütezeit in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts an Einwohnern verloren. Lange Zeit stand Ivrea in diesem Umstrukturierungsprozess sogar leicht besser da als Turin (Tab. 1). Nachdem 2003 der industrielle Leitbetrieb Olivetti mit Telecom Italia fusioniert wurde, entwickeln sich die beiden Städte gegensätzlich. Turin wandelt sich mit ihrem Umland zu einer Dienstleistungs- und Kulturstadt, die im europäischen Wettbewerb der Metropolregionen ihren Platz behauptet. Die Olympischen Winterspiele 2006 sind nicht die Ursache sondern das Ergebnis dieser Entwicklung. In Ivrea wurde die Fabrikation von Schreibmaschinen und Computern eingestellt. Die Werkhallen stehen heute leer und bilden aufgrund ihrer hohen Bauqualität ein weitgehend ungenutztes Freilichtmuseum der Architektur.

Tab. 1: Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung in Turin und Ivrea [in Tausend]

	1961	1971	1981	1991	2001	2005
Einwohner Ivrea	24,0	29,2	27,6	24,7	23,5	24,1
Arbeitsplätze Ivrea			19,1	18,1	17,7	
Einwohner Torino	1025,8	1168,0	1117,2	962,5	865,3	900,6
Arbeitsplätze Torino			475,1	425,0	412,1	

Quelle: ISTAT, Censimenti generali

1.2 Die Doppelfunktion von Städten

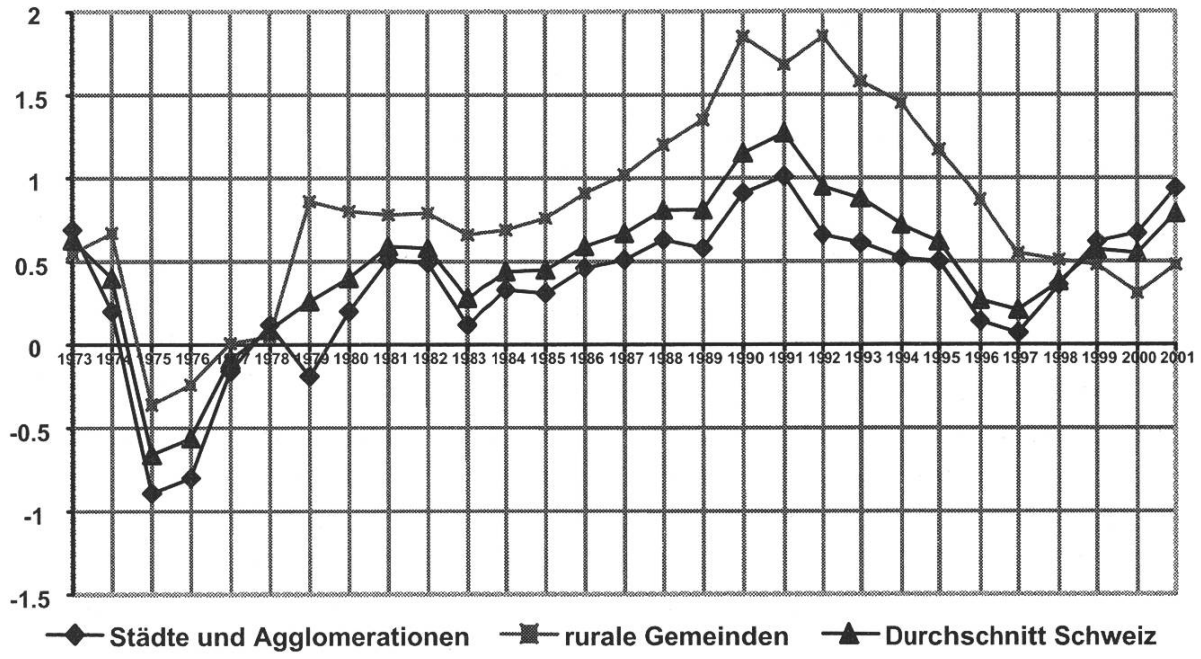
Städte bilden sich im gesellschaftlichen Entwicklungsprozess mit der Ausdifferenzierung der Warenwirtschaft. Schon früh haben sie eine Doppelfunktion: Zum einen die Funktion zur Versorgung für das Umland, zum andern eine strategische überregionale Funktion im Austausch und in Abgrenzung zu anderen wirtschaftlichen Grossräumen, d.h. heute zur Einbindung in globale Netzwerke im internationalen Wettbewerb. Das Verhältnis zwischen Versorgungs- und Netzwerkfunktionen verschiebt sich im Zeitalter der Globalisierung zugunsten Letzterer. Die Doppelfunktion war ursprünglich auf die grossen Städte beschränkt. Jetzt gilt sie auch für mittelgrosse Städte, die früher nur die Funktion zur lokalen Versorgung hatten, dafür aber territorial abgesichert waren.

1.3 Bedeutungsverschiebungen

Empirisch ist im langfristigen Verlauf eine Tendenz zu immer weniger und grösseren Städten festzustellen. Auch theoretisch ist dies erklärbar: Die Urbanisierungstendenz ist abhängig von der Entwicklung der Technologien, der ökonomischen Prozesse und der sozialen Beziehungen und unterliegt einem historischen Entwicklungspfad, der neue Freiräume eröffnet, aber auch bestimmte Möglichkeiten verschliesst (Pumain 1997; Perlik und Messerli 2004). In den grossen Städten bilden sich urbane Ökonomien, die trotz Spezialisierung diversifiziert sind. Weil Versorgungs- und Steuerungsfunktionen zentralisiert werden, sinkt auch die aus funktionalen Gründen „notwendige" Anzahl an Städten. Der zumindest teilweise Erhalt ihrer bisherigen Bedeutung wird damit abhängig vom Zugewinn neuer Funktionen zulasten anderer Städte oder durch Neuzuweisung von Funktionen aus sozio-kulturellen Gründen wie kulturelles Erbe oder Identität (Fourny 2005) oder aus staatspolitischen Gründen.

In der Untersuchung langer Zeitreihen zeigt sich, dass wirtschaftlichen Wachstumsphasen sich zugunsten der Städte auswirken. Umgekehrt sind Rezessionsphasen weniger ungünstig für rurale Gebiete. Weil die Wachstumsphasen überwiegen, können rurale Gebiete die Bedeutungsverluste nicht vollständig ausgleichen. Dies erklärt aber nicht alles: In der Schweiz war der Trend zu einer steilen Städtehierarchie zwischen 1974 und 1997, d.h. über einen längeren Zeitraum, ausgesetzt. In dieser Zeit entwickelten sich Bevölkerung und Arbeitsplätze der ländlichen Räume überproportional zu den urbanen Gebieten. Damit reagierte die regionale Entwicklung verspätet auf regionalpolitische Ausgleichsmassnahmen, wie sie nach dem Strukturwandel der 1960er Jahre 1974 beschlossen worden waren. Erst 1997 kehrt sich diese Entwicklung wieder um: der ländliche Raum verliert gegenüber den Metropolräumen.

Auch diese Umkehr erfolgt verspätet. Sie erfolgt als Reaktion auf den veränderten gesellschaftspolitischen Diskurs von Ausgleich und Effizienz, in dem der Ausgleichsgedanke in den Hintergrund gerückt wurde. Die frühere relativ gesicherte territoriale Position auch der kleinen Städte und der ländlichen Räume ist infolge gesellschaftlicher Veränderungen verloren gegangen. Das lange überproportionale Wachstum der ruralen Gebiete zwischen 1974 und 1997 muss als Ausnahme gewertet werden (Schuler und Perlik 2006)., Perlik und Pasche 2004).



Quelle: Schuler, Perlik, Pasche 2004

Abb. 1: Jährliche Bevölkerungsentwicklung der urbanen und ländlichen Bevölkerung der Schweiz in % zwischen 1973 und 2001.

1.4 Schärfung der Profile

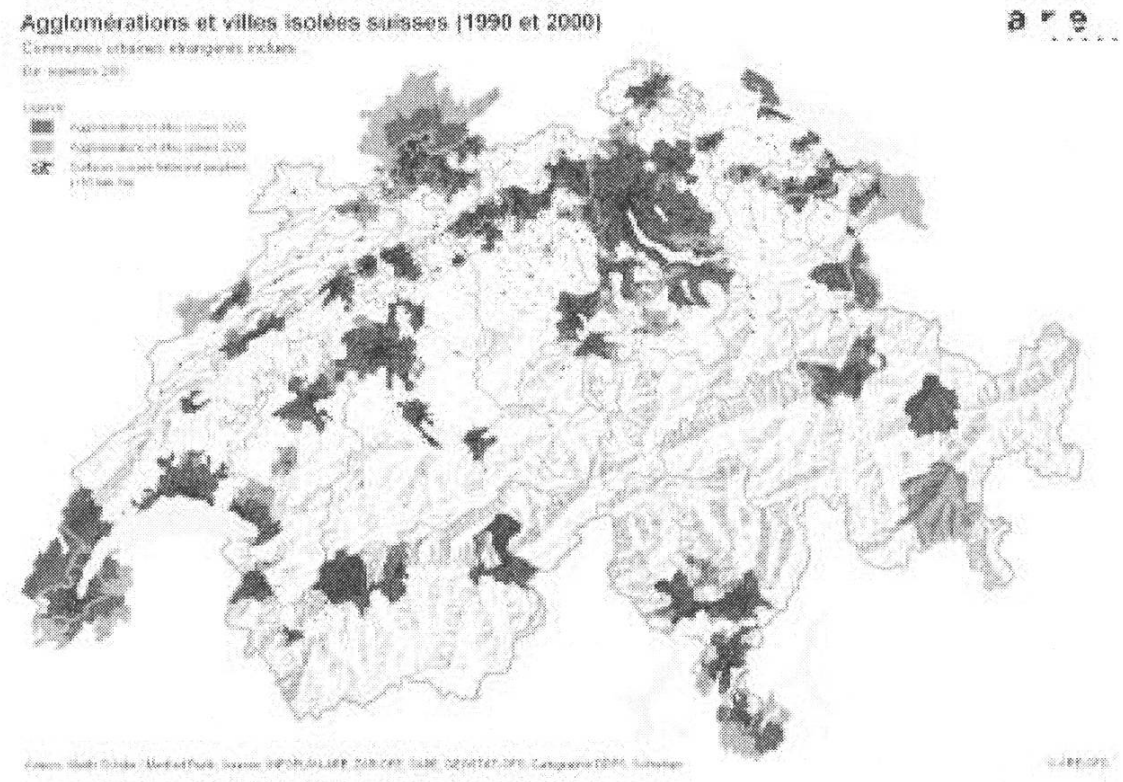
Stadt und Land gleichen sich nicht an, sondern verschärfen ihre Profile. Dies ist verbunden mit unterschiedlich hoher Wertschöpfung und unterschiedlich hoher Anzahl und Qualität der Arbeitsplätze. Die Städte und Regionen spezialisieren sich, zumindest empfiehlt man es ihnen. Auch viele Mittelstädte und selbst Kleinstädte versuchen, neue überregionale Funktionen zu entwickeln, um auf überregionalen Märkten aufzutreten. Das klassische Beispiel sind grosse Tourismusgemeinden, die sich zu internationalen Anbietern entwickelt haben.

Sie tun das, weil der Bedeutungsverlust als Stadt auch gleichzeitig mit dem Verlust an regionaler Wertschöpfung einhergeht. Wenn dem Berggebiet Panoramastrassen empfohlen werden, wie dies der Vorschlag der holländischen Architekten MVRDV5 vorsieht (in: Eisinger und Schneider 2003), dann lehnt das Berggebiet sie nicht deswegen ab weil es keine Autobahnen will, sondern weil offensichtlich ist, dass Wertschöpfung und Arbeitsplätze niedrig sind und dass die versprochene Umverteilung der hohen Wertschöpfung von der Metropole in die Peripherie nicht funktioniert.

1.5 Metropolisierung

Grosse Teile der Alpen sind inzwischen auf Metropolräume ausgerichtet. Diese liegen peri-alpin, ausserhalb der Alpen. Etwa 20 % der Gesamtbevölkerung unterhalten tägliche Pendlerbeziehungen dorthin. Zurzeit betrifft dies nur den Alpenrand (Perlik 2001). Ab 2007 wird wohl auch erstmals eine inneralpine Agglomeration, Brig-Visp, dazugehören. Eine ähnliche Situation wäre theoretisch in der Surselva denkbar, falls sich die Porta Alpina zu einer Wohnsiedlung für Zürich entwickeln würde.

Es stellt sich die Frage, ob dies aus übergeordneter Sicht wünschbar ist: Wenn immer weniger Städte aus funktionaler Sicht "notwendig" sind, dann stellt sich die Frage, ob es eine neue Stadt tatsächlich noch braucht, d.h. nach der ökonomischen Nachhaltigkeit. Wenn eine neue Kleinstadt vorrangig der Ausweitung der Pendlerdistanzen nach Zürich oder Mailand dient, stellt sich die Frage nach der haushälterischen Flächennutzung, d.h. nach der ökologischen Nachhaltigkeit. In diesen Kontext ist die Porta Alpina einzuordnen.



Quelle: Schuler, Perlik, Pasche 2004

Abb. 2: Agglomerationen und isolierte Städte in der Schweiz 1990 und 2000.

2. Porta Alpina: Was wird vorgeschlagen?

Der gegenwärtige Haupttrend der Regionalentwicklung geht dahin, die bestehenden Stärken der Regionen im Interesse der internationalen Wettbewerbsfähigkeit noch prononcierter zur Geltung kommen zu lassen. Im Kern bedeutet das die Stärkung der Dienstleistungsstandorte in den Metropolregionen und die landschaftliche Attraktivität der Berggebiete für Wohnen und Tourismus. Dies deckt sich nicht mit den Interessen der Berggebiete. Für sie bedeutet die ungleiche, grossregionale Arbeitsteilung ein Problem, weil sie skeptisch sind bezüglich des versprochenen Interessenausgleichs und aus der unterschiedlichen Profilierung das Problem der Abwanderung der gut und hoch qualifizierten Einwohner erwächst. Damit sind Argumente der sozialen Nachhaltigkeit angesprochen, aber auch der ökologischen Nachhaltigkeit, weil durch eine immer stärkere Zentralisierung der Funktionen die Verkehrsströme grösser werden. Weil sich auch die Berggebiete zu urbanen und periurbanen Siedlungs- und Lebensformen wandeln und urbane Pole attraktive Lebens- und Arbeitsverhältnisse versprechen, stellt sich die Frage, ob der Ausbau einer Nothaltestelle zu einem Bahnhof für die Region Surselva/Zentralschweiz Impulse der Urbanisierung auslösen kann. Geht es allein um die Lage und Erreichbarkeit, dann ist an dieser Stelle in den Alpen noch am ehesten Platz für eine neue Stadt, weil die Entfernung zu anderen Städten weit, d.h. der Distanzschutz gross ist.

Derzeit wird an vielen Vorschlägen für die künftige Entwicklung der Region gearbeitet. Im Folgenden wird Bezug auf drei Szenarien genommen, die Gion Caminada an der ETHZ von Studenten erarbeiten lässt. Die nachfolgenden Zitate sind diesem Projekt entlehnt (Caminada und Mitarbereiter 2005). Die Auswahl ist insofern nicht willkürlich, als jede der drei Szenarien die Bandbreite von Möglichkeiten auf ihre Hauptcharakteristik zuspitzt.

2.1 Szenario A: Porta Alpina als Event

"Die Porta Alpina soll ein starker Anziehungspunkt sein, ein Raum des Übergangs und der Begegnung. Sowohl dem Reisenden wie auch dem Einheimischen soll die Möglichkeit des Aufenthaltes, des Austausches und des Vergnügensgebotes werden."

Der Aufzug wird gebaut. Bei Fertigstellung ist die Begeisterung gross, überall wird darüber berichtet. Die Besucher kommen, um sich das Spektakel anzuschauen. Danach geht es der Porta Alpina, wie den vielen Museen ohne Geld für Sonderausstellungen. Man hat sie gesehen.

Porta Alpina als Event entspricht dem Parkgedanken, den Caminada zu Recht als nur bedingt tauglich für eine dauerhafte Entwicklung ansieht, weil die Inszenierung der Region eine zu schnelle Veränderung des Produkts Landschaft an den wechselnden Kundengeschmack erfordert.

Dieses Szenario ist am einfachsten zu realisieren. Aber mit dem wahrscheinlich geringsten langfristigen Nutzen.

2.2 Szenario B: Das alpine Dorf

"Zielgruppe sind Personen, die sich neu in Sedrun niederlassen wollen. Entsprechende Infrastrukturen für Dienstleistungen, Kleingewerbe, Pensionen und Freizeitangebote werden aufgebaut."

Vor allem aus den USA ist bekannt, dass Stadtbewohner in landschaftlich und kulturell attraktive Städte umziehen und auch dort arbeiten, selbst wenn diese klein sind. Dies wird begünstigt durch die zunehmende Vielfalt der Arbeits- und Lebensverhältnisse und wird als *amenity migration* bezeichnet. (Moss 2006). Für die Alpen dürfte ein solcher Wohnsitzwechsel aber auch in Zukunft eher in der Form des Fernpendelns relevant sein, weil die peri-alpinen Metropolen nah und frei von Agglomerationsnachteilen sind (Perlik 2006).

Als Wohnstadt für Zürich erscheint das Szenario unwahrscheinlich: Die Verkehrsverbindungen über den Tunnel werden nie so gut sein, um eine vergleichbare Erreichbarkeit (wie z.B. im Fall von Visp nach Bern) herzustellen. Und auch nicht wünschbar: Es widerspricht aber dem Ansatz haushälterischen Flächen-und Energiesparens.

2.3 Szenario C: Die Alpenstadt

"Auf dem Hintergrund der neuen Regionalpolitik will der Kanton GR ein zweites starkes Zentrum mit grosser ökonomischer Bedeutung für die Region. Sedrun bekommt eine neue urbane Struktur."

Wenn - wie oben ausgeführt wurde - immer weniger Städte „notwendig" sind und sich die interessanten Wirtschaftstätigkeiten an zentralen

Standorten niederlassen, dann ist ein solches Szenario das Schwierigste von allen. Selbst wenn es noch Platz für eine neue Stadt in den Alpen haben sollte, so fragt sich, ob der durch die Zufallsgunst der NEAT entstandene neue Standort für eine Stadt in den Alpen sinnvoll ist und welche Funktionen diese Stadt erfüllen könnte. Diese Unsicherheit gilt insbesondere unter dem Blickwinkel gesättigter touristischer Märkte. Aber auch für die Versorgungsfunktion wären Standorte im Haupttal besser geeignet. Für den Moment steht die Porta Alpina am falschen Platz.

3. Warum trotzdem der Versuch einer neuen Alpenstadt?

Momentan hat man den Eindruck, dass der gemeinsam geäusserte Wunsch das stärkste Argument für Porta Alpina ist. In der Tat sind die Anstrengungen der Region so beeindruckend, dass allein diese Aufbruchstimmung fast schon ein ausreichendes Argument ist. Sie entspricht der Stimmungslage in der Schweiz über die Notwendigkeit von Visionen und Innovationsfähigkeit, wie sie durch die Diskussion über die Neue Regionalpolitik lanciert worden ist. Sie entspricht auch der heutigen Kenntnislage der Sozial- und Regionalwissenschaften über die Herausbildung regionaler Stärken. Raum ist ja nicht von Ausstattung abhängig, sondern wird von Menschen in sozialen Beziehungen produziert.

Gerade deshalb sollte man Porta Alpina nicht mit dem erwarteten Infrastruktureffekt begründen, der leicht überschätzt wird. Diese Aussage gilt weiterhin, auch wenn die Auswirkungen des Vereina-Tunnels auf die Entwicklung von Scuol bislang positiv gewesen sind (ARE, 2006). Entscheidend bleibt, wie das Projekt sich dann entwickelt, wenn die erste Planungseuphorie vorbei ist und welche Aktivität die Einwohner der Region, d.h. in erster Linie die Bevölkerung von Disentis und Sedrun entwickeln.

Das Projekt wird nur dann nicht scheitern, wenn neben der Erreichbarkeit von Anbeginn auch auf die anderen Aspekte geachtet werden. Drei Fragen können hier herausgehoben, aber nur angerissen werden:

- Wie kann die notwendige diversifizierte Bevölkerungs- und Branchenzusammensetzung erreicht werden, d.h. wie können sich in ei-

ner neuen Stadt zumindest ansatzweise selbsttragende urbane Ökonomien entwickeln?

- Wie lässt sich der jetzige Nachteil der kantonalen Randlage und der falschen topographischen Lage zum Vorteil einer neuen Einzigartigkeit umdefinieren?
- Wie lässt sich der neue Entwicklungsschwerpunkt innerhalb des Kantons legitimieren?

3.1 Welche Gewerbe sind in einer Alpenstadt am besten aufgehoben?

Eine zusätzliche Stadt in den Alpen ist nur dann auch tatsächlich eine Stadt, wenn bestehende urbane Strukturen zu einer diversifizierten Ökonomie weiterentwickelt werden könnten, die nicht ausschliesslich aus Tourismus und Wohnen besteht (dann wäre es eine Resorttown). Nimmt man das Thema dieser Tagung und die Podiumsdiskussion vom Vortag wieder auf, dann muss man sagen: Auch die Alpenstadt muss mit Landwirtschaft funktionieren. Und sie muss die gesamte Wertschöpfungskette bereitstellen: D.h. von der Primärproduktion über die Agroalimentärproduktion bis zur Beratung verschuldeter Bauern- und Tourismusbetriebe. Auch zu dem Preis, dass woanders Molkereikapazitäten abgebaut werden. Es wäre der Versuch, einen Teil der landwirtschaftlichen und industriellen Produktion als Alternative zu den Intensivlandwirtschaften der südlichen Länder weiterzuentwickeln und dabei zumindest vorübergehend höhere Gestehungspreise in Kauf zu nehmen. Ein solcher Weg kann jedoch nur funktionieren, wenn qualitativ bessere Produkte einen Mehrpreis rechtfertigen und auf nationaler Ebene die Bereitschaft besteht, den Berggebieten bestimmte nichttouristischer Wirtschaftsbranchen in einer Art Interessenausgleich zu überlassen. Zurzeit allerdings geht der Trend für beide Bedingungen genau in die entgegengesetzte Richtung, wie das einleitende Kapitel gezeigt hat.

3.2 Wie lässt sich der Nachteil der Randlage zum Vorteil der Einzigartigkeit umdefinieren?

Es besteht die Gefahr, dass der Effekt der technischen Rekorde überschätzt wird. Dieser Effekt wird sich naturgemäss abschwächen. Die in der Zwischenzeit aufgebauten Strukturen müssen stabil genug sein, um weiteres wirtschaftliches und demographisches Wachstum zu

ermöglichen. Neben einem geschärften und in der Region breit diskutierten regionalen Profil gehören dazu auch Signale nach aussen, die die Region offen für neue Einwanderer zeigen, analog dem im Kanton Jura diskutierten Programm "pays ouvert" (Rumley et al. 2000). Ein wichtiger Punkt ist die interkantonale Kooperation mit der ebenfalls peripheren Urner Nachbarregion, die auf eine bedeutend höhere Stufe gehoben werden müsste. Dies würde neue Impulse in der Debatte um die Regionalentwicklung in den ländlichen Räumen geben und die Suche nach einem eigenständigen Profil der Region erheblich erleichtern. Eine neue Form der interkantonalen Zusammenarbeit wird vielleicht das stärkste Argument sein, um den goodwill der ausseralpinen Bevölkerung dauerhaft erhalten zu können.

3.3 Wie ist der neue Entwicklungsschwerpunkt innerhalb des Kantons zu legitimieren?

Porta Alpina, wenn sie tatsächlich einen urbanen Pol rund um Disentis schaffen soll, bedeutet, dass dieses Vorzeigeprojekt über längere Zeit die Prioritätenliste der Bündner Regionalplanung und Wirtschaftsförderung anführen dürfte. Neben Chur, Davos und St. Moritz entstünde eine zusätzliche Stadt. In diesem Fall entstünden auch Diskussionen darüber, welche Kantonsteile Funktionen zugunsten einer polyzentrischeren, die Peripherie stärkenden Entwicklung, insbesondere in Bezug auf Chur, übernehmen sollten. Porta Alpina wird auch eine Rückbesinnung über die Rolle des Kantons als Regionalplaner notwendig machen. Das macht dieses Projekt auch für Wissenschaft und Politik interessant.

Die offenen Fragen bedürfen einer sorgfältigen Diskussion und Klärung. Sie sind in ihrem Umfang (personell und finanziell) mindestens so aufwändig, wie die gegenwärtigen Bemühungen zur technischen Realisierung. Wenn diese Antworten auf diese Fragen gefunden werden können, dann können auch die bestehenden Zweifel an der Porta Alpina ausgeräumt werden.

4. Bilanz

Graubünden versucht dem latenten Bedeutungsverlust zu entgehen und lanciert einen Vorschlag, der sich auf die geforderte Fähigkeit zur Innovation abstützt. Porta Alpina ist eine Carte Blanche nicht nur für den

Kanton Graubünden, sondern auch für die angrenzenden peripheren Gebiete der Schweiz. Die Hoffnungen liegen weniger im direkten Infrastruktureffekt, sondern in der Aufbruchstimmung und den neuen Möglichkeiten, die sich aus der neuen Zusammenarbeit ergeben. Wenn die Carte Blanche nicht verfallen soll, dann müssen die regionalen Akteure einige Anforderungen erfüllen:

- Gemeinsamer interkantonaler Ansatz aller angrenzenden Peripherien (wie es der als Voraussetzung für seine Unterstützung fordert).
- Einigung über die Funktion des potenziellen neuen Zentrums zwischen Graubünden und der Zentralschweiz.
- Einigung über die Prioritätensetzung innerhalb Graubündens und die möglichen Bedeutungsverschiebungen zwischen den Gebietskörperschaften innerhalb des Kantons.

Gegen diesen Vorschlag spricht vieles:

- Es ist die Gunst des Zufalls, die zu dem Projekt geführt hat.
- Es braucht weniger Städte mit strategischen Funktionen.
- Die verbleibenden Zentren haben schon genug Schwierigkeiten.
- Die Porta Alpina steht an der falschen Stelle: Städte sind in den Tälern. Erreichbarkeit, Bodenfläche und urbanen Ökonomien bilden die Schlüsselgrössen.

Für diesen Vorschlag spricht:

- Graubünden hat ein mutiges Projekt entwickelt. Eine grosse Zahl der verschiedensten Akteure steht geschlossen dahinter. Das schafft goodwill und auch die Akzeptanz, selbst wenn das Projekt scheitert.
- Es kann der entscheidende Impuls für kantonale Innovationsfähigkeit sein.
- Kooperative Akteurbeziehungen zwischen mehreren Kantonen können selbstverstärkende positive Rückkopplungen haben.
- Ländliche Räume unterliegen der Urbanisierung. Es ist naheliegend, dass in dieser Situation die Regionen ihr Schicksal selbst in die Hand nehmen und sich nicht in übergeordnete Metropolräume einbinden lassen wollen, wo sie untergeordnete Funktionen haben.
- Da, wo Peripherien aneinanderstossen, ist der Distanzschutz am grössten. Es wäre also vielleicht doch noch Platz für eine Stadt.

Das Projekt funktioniert nur, wenn viele der Akteure über ihren Schatten springen und Dinge anders anpacken als früher. Es ist gerade deshalb interessant. Es erfordert:

- Interkantonale Zusammenarbeit;
- neue Formen der Raumordnung und Regionalentwicklung;
- eine neue, diversifizierte und tragfähige Mischung von Wirtschaftsbranchen;
- Bereitschaft, das Projekt langfristig zu unterstützen;
- neue Formen interregionalen Ausgleichs.

Gerade die letzten Punkte dürften schwieriger sein, als angenommen: Bestimmte Regionsteile werden Bedeutung abgeben müssen, denn falls Porta Alpina als Stadt realisiert würde, gäbe es ein zusätzliches urbanes Zentrum. Es braucht neben viel finanzieller Unterstützung von Seiten des Kantons auch die transparente Diskussion aller Akteure, ob man bereit ist, sich darauf einzulassen.

5. Literatur

ARE Bundesamt für Raumentwicklung, (2006). Räumliche Auswirkungen des Vereinatunnels - eine ex-post-Analyse. Bern. http://www.-are.admin.ch/are/de/medien/mitteilungen/03507/index.html.

Caminada G.A. und Mitarbeiter, (2005). Porta Alpina. Untersuchungen zur Surselva. ETH Zürich Departement Architektur. Zürich. http://www.-visiun-porta-alpina.ch/fileadmin/user_upload/Home/Dokumente/-PortaAlpina-1.pdf.

Egger T., Stalder U. und Wenger A., (2003). Brain Drain in der Schweiz. Die Berggebiete verlieren ihre hochqualifizierte Bevölkerung. Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), Heft 176. Bern.

Eisinger A., Schneider M,. (2003). Stadtland Schweiz. Basel.

Expertenkommission "Überprüfung und Neukonzeption der Regionalpolitik", (2003). Neue Regionalpolitik. Schlussbericht. Zürich.

Fourny M.-C., (2005). Le città alpine tra urbanizzazione, innovazione e mantenimento dell'identità. Città nelle alpi. Identità, innovazione, sostenibilità e cooperazione regionale. Provincia autonoma di Trento, Istituto trentino di cultura: 23-29 (Actes de colloque). Trento.

Keckstein V., (1999). Kleinstädte und Marktgemeinden zwischen Urbanität und Zersiedelung. In: Perlik/Bätzing: 89-103.

Knoepfel P., Rodewald R., (2005). Institutionelle Regime für nachhaltige Landschaftsentwicklung. Régimes institutionnels pour le développement durable du paysage. Zürich.

Lefebvre H., (2000). La production de l'Espace. 4. Auflage. Paris.

Loda M., (2004). Lokale Agendaprozesse im südlichen Apennin - vertikale Beziehungen, soziales Kapital und lokale Entwicklung im Gerbereidistrikt Solofra. In: Gamerith W., Messerli P., Meusburger P., Wanner H.: Alpenwelt - Gebirgswelten. Inseln, Brücken Grenzen. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. 54. Deutscher Geographentag , Bern, 28.9.-4.10 2003: 719-727. Heidelberg, Bern.

Moss L.A.G., (2006). The Amenity Migrants: Seeking and Sustaining Mountains and Their Cultures. Walling-ford/UK, Cambridge, USA.

Perlik M., (2001). Alpenstädte - Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit. Geographica Bernensia P 38. Bern.

Perlik M., (2006). The Specifics of Amenity Migration in the European Alps. In: Moss, L.A.G.

Perlik M., Bätzing W., Hrsg. (1999). L'avenir des villes des Alpes en Europe / Die Zukunft der Alpenstädte in Europa. Revue de Géographie Alpine, no. 2/1999 und Geographica Bernensia P 36.

Perlik M., Messerli P., (2004). Urbanization in the Alps: development processes and urban strategies. Mountain Research and Development, vol. 24, no 3: 215-219.

Pumain D., (1997). Pour une théorie évolutive des villes. L'Espace géographique, no 2/97: 119-134.

Rumley P.-A., Burkhalter G. und Schuler M., (2000). Urbanisation, utilisation du sol, zone à bâtir. Lausanne.

Schuler M., Perlik M. und Pasche N., (2004). Nicht-städtisch, rural oder peripher - wo steht der ländliche Raum heute? Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). Bern.

Smeral E., (2000). Some clarifications on the Tourism Growth Puzzle. Paper presented at the 2nd Tou¬rism Sum-mit, Geneva/Chamonix-Mont-Blanc, December 2000.

Torricelli G.P., (2001). Changement structurel et organisation des territoires montagnards: le cas de la Suisse. L'Espace géographique: 333-347.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Manfred Perlik
Wettsteinallee 75
4058 Basel

manfred.perlik@oeaw.ac.at