

*Stedelijke netwerken aan weerszijden van Brenner en Gotthard*

## **Het voorspoedige zuiden van de 'EURandstad'**

***In het stedelijk landschap zoals zich dat sinds de middeleeuwen uitstrekt van de Hanze en de Lage Landen in het noorden en de steden in Noord- en Midden-Italië in het zuiden hebben de Alpen altijd als een hinderlijke barrière gegolden, maar geen onoverkomelijke. Brenner-, Gotthard-, Sint Bernhardpassen vormden vanuit Italië de toegangspoorten tot het ten noorden van de Alpen gelegen deel van het Heilige Roomse Rijk der Duitse Natie. Heden ten dage worden deze poorten verbreed, verkort en versneld. De 57 kilometer lange Gotthard-Basistunnel vormt een belangrijke schakel in de doorgaande Europese spoorverbinding Antwerpen/Rotterdam-Genua [onderdeel van het Europese TEN-netwerk], gereed in 2016. De Brenner-Basistunnel, met zijn 55 km bijna net zo lang en gereed in 2025, vormt onderdeel van de doorgaande TEN-verbinding Berlijn-Sicilië. Het worden de twee langste tunnels ter wereld.***

***De stedelijke gebieden die direct aan de voet van de Alpen liggen gaat het meer dan ooit voor de wind. Binnen de landen waar zij deel van uitmaken vormen ze de trekpaarden van de nationale economieën waartoe ze behoren. Dat geldt voor Lombardije en de sterk verstedelijkte Povlakte binnen Italië, voor het Noord-Zwitserse stedenlandschap binnen het Zwitserse Eedgenootschap en ook voor de rijke deelstaten Baden Württemberg en Beieren binnen Duitsland. Politiek laten deze stadslandschappen aan weerszijden van de Alpen zich evenzeer gelden - neem de vrijgevochtenheid waarmee Noord Italië en 'Freistaat Bayern' zich ten opzichte van respectievelijk 'Rome' en 'Berlijn' manifesteren.***

***Tegen de deze achtergrond komt onwillekeurig de vraag naar voren of en hoe deze stedelijke gebieden aan weerszijden van de Alpen elkaar beïnvloeden. Is er sprake van een synergie tussen de meest geprononceerde onderdelen, tussen bijvoorbeeld Lombardije, de Zwitserse stedenband tussen Bazel en Zürich en de stedelijke gebieden rond Stuttgart en München? Waar en op welk vlak liggen de sterkste verbindingen, Waar vullen de verschillende zones elkaar aan en waar beconcurreren zij elkaar, hoe belangrijk is het nabuurschap van de ander voor de ontwikkeling van de eigen economie? Waar bestaan er perspectieven op een vruchtbare interactie en waar is het vooral de eigen interne kracht die de doorslag geeft? En hoe in deze voorspoedige hoek van de EURandstad uit de spagaat tussen demografie en economie te geraken? Hier een allereerste verkenning.***

Op kaarten die de verstedelijking en bevolkingsdichtheid in dit deel van Europa van de afgelopen anderhalve eeuw in beeld brengen springt allereerst in het oog hoezeer het verstedelijkingszwaartepunt hier zich onmiskenbaar in de Povlakte bevindt, direct ten zuiden van Alpen dus. Daar ligt de grootste massa aaneengesloten stedelijk landschap. Vervolgens valt op dat ten noorden van de Alpen de meest geprononceerde verstedelijkingsas zich nog steeds over de westelijke kaarthelft uitstrekt, langs of op afstand evenwijdig aan de Rijn, met de Noord-Zwitserse stedenband tussen Bazel en Zürich en de stedelijke *Ballungsräume* van Stuttgart, Rhein-Neckar en Rhein-Main als belangrijkste concentratieknopen. Tenslotte tekent zich op de kaarten ook, maar pas later, eigenlijk pas na de Tweede Wereldoorlog, een tweede oostelijker gelegen en minder langgerekte stedelijke as

af met München en Neurenberg als zwaartepunten en met traverses van München naar Stuttgart via Augsburg en Ulm en van Neurenberg naar Frankfurt/ Wiesbaden via Würzburg en na de Val van de Muur ook een oostwaartse traverse naar de stedelijke en industriële band in de 'nieuwe' Länder Thüringen en Saksen [zie: *Im Osten nichts neues?* – hoofdartikel kwartaaljournaal Herfst 20014 > zie onder de knop Archief] .

Lombardije als zwaartepunt in de zuidelijke cluster van de EURandstad, de zuidelijk Rijn-as als handelspartner én concurrent van groot Milaan en Beieren als de nieuwe en innovatieve derde trekker van deze cluster - zij vormen de drie hoofdbestanddelen van dit deel van de EURandstad, nog altijd de machinekamer van Europa . Een opvallend fors deel van de nijverheid in de *hele* cluster bestaat uit kapitaalgoederenindustrie. Maar blijft dat in de 21<sup>e</sup> eeuw ook zo?

### **De deelgebieden: reikwijdte, interactie en interne dynamiek**

Van de deelgebieden van deze zuidelijke EURandstedelijke cluster is de economie van Lombardije als een van motoren van de Europese economie verreweg het meest buiten-Europees gericht. In de toptien van Lombardijse ex- en importbestemmingen zijn werelddelen en landen als Azië, China, Verenigde Staten, Rusland en Japan ver in de meerderheid. Dit plaatje van ex- en importstromen is wat dit betreft te vergelijken met de Nederlandse *hightech*-regio Noord Brabant met een handels-toptien met dezelfde en soortgelijke buiten-Europese bestemmingen, maar daar speelt alles zich natuurlijk af op een beduidend kleinere schaal. In beide gevallen staat er een directe buurregio hoog in de toptien, voor Brabant is dat natuurlijk het Ruhrgebied, voor Lombardije is dat Zwitserland en dan natuurlijk vooral de Noord-Zwitserse stedenband. Meropoolregio Stuttgart ontbreekt op het Lombardijse favorietenlijstje, maar andersom staat Lombardije heel hoog op het Stuttgartse lijstje. Tegelijkertijd staat Lombardije nummer een op het Stuttgartse lijstje van sterkste concurrenten in Europa. Een combinatie van elkaar beconcurreren en afstoten dus op deze westelijke as van de zuidelijke EURandstad. Een soortgelijke combi-relatie ten opzichte van groot Milaan vertoont ook de regio Karlsruhe, de directe aan de Rijn gelegen buur van Stuttgart binnen Baden Württemberg, evenals München op de oostelijke verstedelijkingsas ten noorden van de Alpen. [1]

Het is binnen deze zuidelijke EURandstadcluster met zijn sterke nadruk op de kapitaalgoederenindustrie over de hele linie dus een kwestie van elkaar aanvullen en beconcurreren, waarbij het Duitse deel van die cluster de beste troeven lijkt te bezitten op het vlak van automobilitateits-, electro- en informatietechniek. *Das Auto* en de electrotechnische industrie waren hier al ruim vóór de Tweede Wereldoorlog tot wasdom gekomen. Daarbij bestonden er aanvankelijk wel duidelijke verschillen in tempo en spreiding. In het gebied van de huidige deelstaat Baden Württemberg, en dan vooral het noorden langs de Rijn en haar zijrivier de Neckar en met stedelijke zwaartepunten als Mannheim, Stuttgart en Karlsruhe was de ontwikkeling het meest geprononceerd. Een meer landelijk karakter bezat het zuiden met Zwarte Woud en Schwäbische Alb. [2] Eveneens landelijk, agrarisch en relatief minder dicht bevolkt was Beieren. Wel had zich hier in bepaalde grote steden als München en het aan het Main-Donaukanaal gelegen Neurenberg al een veerkrachtige machine-, automobiel- en electro-industrie ontwikkeld die het geweld van de oorlog beter doorstond dan meeste streken van Duitsland ondermeer omdat Beieren moeilijk bereikbaar was voor geallieerde luchtbombardementen. Beieren en het noorden van Baden Württemberg hadden het geluk na de oorlog bij de Amerikaanse bezettingszone ingedeeld te worden in tegenstelling tot het zuiden van Baden dat ten deel viel aan het niet in de laatste plaats economische revanchisme van de Franse bezetter. Toen er na de oorlog ondernemende *Heimatvertriebene* met hun bedrijfsgeheimen en soms complete installaties uit Oost Europa en de Sovjetbezettingszone van Duitsland in deze contreien neerstreken meden zij de Franse bezettingszone en gaven de voorkeur aan de Amerikaanse, waarbij Beieren de hoogste ogen gooide omdat hier de hele industriële infrastructuur relatief intact was en zelfs extra uitgebouwd voor de bewapeningsindustrie van de Nazi's. Daar maakten de geallieerden dankbaar gebruik van toen met de Koude Oorlog het westerse militair-industrieel complex goed op gang kwam.

Reeds bestaande industrieën en de nazi-bewapeningsindustrie vormden dus de basis waarop het opmerkelijke Beierse *Wirtschaftswunder* kon plaats grijpen. De naoorlogse industrialisering van het aanvankelijk nog sterk agrarische Beieren groeide vanuit de grote industriesteden. Onder invloed van een actieve industrialiseringspolitiek van de deelstaatregering met bijbehorend wetenschappelijk onderzoeksprogramma werd de industrie in de loop der tijd meer en meer over het hele *Land* verspreid, waarbij het zwaartepunt echter wel steeds bij de grote steden bleef liggen. De laatste twee decennia ligt bij de groei echter de nadruk weer sterk op de grote stad, waarbij München en het omringende district [*Bezirk*] Oberbayern er uit springt. In de loop van de hele naoorlogse periode is het de *Freistaat Bayern* gelukt eerst op gelijke voet met de rijke geïndustrialiseerde buur-*Länder* Baden Württemberg en Hessen te komen om ze vervolgens in menig opzicht voorbij te streven. [3]

Tegenwoordig blaakt Beieren van zelfvertrouwen. De *Freistaat* ontwikkelt zich op een heel breed front, is bijvoorbeeld ook koploper op het gebied van duurzame energiewinning - vooral zon en water. Wat betreft dat laatste heeft Beieren inmiddels ook zijn begerige oog laten vallen op de bouw van stuwdammen in het aanpalende (Oostenrijks) Tirol (bijvoorbeeld in de Öztaler Alpen), waar overigens al menig ongerept bergdal geofferd werd aan de winning van de witte steenkool. De economische rijkdom en dynamiek vertalen zich ook in een steeds zelfstandiger politieke opstelling. Beieren legt van de rijke *Länder* het meeste bij in de pot van waaruit de begrotingstekorten van de arme deelstaten worden gelenigd. Andersom is Beieren, zelf inmiddels volop begiftigd met duurzame energie, nog maar weinig geneigd om mee te werken en mee te betalen aan een hoogspanningsleidingenstraat om de windenergie die in het noorden opgewekt wordt naar het zuiden te kunnen transporteren. En de politieke ambities reiken nog verder dan Duitsland. Het liefst zou de *Freistaat*, een warm voorstander van een Europa van de regio's, eigenlijk zélf directe lijnen met 'Brussel' onderhouden, zonder tussenkomst van 'Berlijn'.

### **Spanningsveld tussen demografie en economie?**

Demografische krimp van de autochtone bevolking in combinatie met een groeiende vraag naar een hoog gekwalificeerde beroepsbevolking. Het is een spanningsveld dat zich in heel Duitsland doet gevoelen en natuurlijk het sterkst in economisch voorspoedige en innovatie deelstaten als Beieren. In dit *High-tech-Land* moet in dit opzicht de nood inmiddels wel heel erg hoog opgelopen zijn, getuige de speciale regeling die de doorgaans politiek zo conservatieve *Freistaat* als enige Duitse deelstaat getroffen heeft om jonge asielzoekers in de gelegenheid te stelt een technische beroepsopleiding te volgen [4]. Het geeft aan hoe paradoxaal de ontstane sociaaleconomische situatie is. Er is te weinig goed opgeleid 'eigen' volk, terwijl het volk dat van buiten binnenkomt de nodige kennis en vaardigheden mist. Maar een paradox is een schijnbare tegenstelling; in de contradictie zelf kan de oplossing verborgen zijn. De Beierse maatregel kan een eerste maar niet onbelangrijk stapje naar een nieuw begin zijn. Een stap die alleen vruchten kan afwerpen als deze ook ruimtelijk en maatschappelijk wordt ingebed. Laten we de ruimtelijke dimensie van het probleem eerst demografisch nader bekijken. Op kaarten die regionale bevolkingsontwikkelingen van het laatste decennium tonen zien we een sterke groei van grote steden als München en Neurenberg terwijl her en der daarom heen de krimp doorzet [5]. Het is zeer de vraag of een dergelijke sterke groei van de grote steden tegen het licht van het ontstane spanningsveld wel de meest gelukkige is. Het probleem van het ontstaan van *Parallelgesellschaften* van immigranten is in dit verband een dankbaar thema in Duitsland. Daarbij wordt het feit te weinig in de discussie betrokken dat deze problematiek ook een ruimtelijke en stedenbouwkundige dimensie kent. In dit verband zou het misschien geen kwaad kunnen om voor de van de toekomst terug te grijpen op de ruimtelijke spreiding van bevolking en werkgelegenheid uit de wederopbouw die hier toen in Beieren alsook in Baden Württemberg praktijk was. Met ruimtelijke en stedenbouwkundige

concepten alleen zijn we er natuurlijk niet, samenlevingsopbouw is natuurlijk de volgende nodige stap. Maar een ruimtelijke raamwerk waarin niet alleen rekening gehouden wordt met de economisch-logistieke maar ook naar de sociale kant vormt daarbij wel de allereerste voorwaarde voor duurzaam succes.

## Noten

[1] Gegevens gebaseerd op

= *Het Europese scorebord van regionaal concurrentievermogen* Planbureau voor de Leefomgeving [PBL] 2014

[2] Zie o.m.

= Hansmartin Schwarzmeier und Gerhard Taddey, *Handbuch der Baden-Württembergischen Geschichte*; 5. Bd.: *Wirtschafts- und Sozialgeschichte seit 1918* Stuttgart 2007

[3] Zie o.m. :

= Alfons Frey, *Die industrielle Entwicklung Bayerns von 1925 bis 1975 : eine vergleichende Untersuchung über die Rolle städtischer Agglomerationen im Industrialisierungsprozess* München 2003

= Stephan Deutinger, *Vom Agrarland zum High-Tech-Staat : zur Geschichte des Forschungsstandorts Bayern 1945-1980* München 2001

[4] *Ausgerechnet Bayern - Berufsausbildung für Asylbewerber* In: *Tageszeitung* Berlin 7 januari 2015

[5] Zie bijv.:

= *Regionale bevolkingsontwikkeling in België, Duitsland en Nederland 2005-2010*, kaart op blz. 23 in: Gerard Marlet e.a. , *Groeien aan de grens* Nijmegen 2014